План
Введение
**1 История создания и конструкция**
**2 «Кармания» до Первой мировой войны**
**3 Вспомогательный крейсер флота Его Величества**
**4 Послевоенная карьера**
**Список литературы**
RMS Carmania (1905)

Введение

«Кармания» (RMS Carmania) — британский пассажирский лайнер компании «Кунард Лайн» (Cunard Steamship Line Shipping Company), служивший в годы Первой мировой войны вспомогательным крейсером Королевского военно-морского флота Великобритании. 14 сентября 1914 года «Кармания» вступила в бой с немецким вспомогательным крейсером «Кап Трафальгар» (SMS Cap Trafalgar) у Триндади и одержала победу в первом бою судов такого типа.

1. История создания и конструкция

Рекламный плакат 1905 года

Машинное отделение лайнера, 1906 год

В 1897 году немецкий океанский лайнер «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» (Kaiser Wilhelm der Große) завоевал «Голубую ленту Атлантики». В свете обостряющихся противоречий между Британской империей и Германией и привычного восприятия Британии, как «владычицы морей», рекорд немецкого лайнера был воспринят с тревогой[1] как пароходными компаниями, осуществлявшими трансатлантические рейсы, так и правительством (в частности Адмиралтейством), видящим помимо угрозы международному престижу Великобритании возможность использования быстроходных немецких лайнеров в качестве вспомогательных крейсеров-рейдеров. Три года спустя «Голубая лента» перешла к другому немецкому лайнеру — «Дойчланд» (Deutschland), что не могло не усилить настороженность в Британии[1]. Следует отметить, что подозрения Адмиралтейства оправдались — с началом Первой мировой войны многие немецкие пассажирские лайнеры, в том числе и упомянутый *«Кайзер Вильгельм дер Гроссе»*, стали рейдерами[1].

В то время *«Кунард Лайн»* испытывала определённые финансовые затруднения, поэтому правительство Великобритании готово было выделить субсидию в размере £2,6 млн для предложенной главой компании лордом Иверклайдом постройки двух новых лайнеров — будущих *«Лузитании»* и *«Мавритании»*. Основной сложностью проекта стало то, что паровые машины не могли обеспечить такую скорость, в то же время паровые турбины не были ещё опробованы для применения для подобных целей. Поэтому *«Кунард Лайн»* пошла на своеобразный эксперимент — построить два достаточно больших одинаковых двухтрубных лайнера, но один оснастить паровыми машинами (им стала *«RMS Caronia»*), а другой — паровыми турбинами Парсонса. Этот лайнер получил имя *«Кармания»*. Для обеспечения чистоты эксперимента лайнеры строились на одной верфи. Именно *«Кармания»* доказала целесообразность использования паровых турбин для больших пассажирских кораблей и последующие кунардовские лайнеры стали оснащаться турбинами.

*«Кармания»* отправилась в свой первый трансатлантический рейс 2 декабря 1905 года, под командованием капитана Джона Притчарда. Лайнер был задержан атлантическими зимними штормами, его путешествие от заняло примерно 7 дней 9 часов 30 минут[2].

2. «Кармания» до Первой мировой войны

RMS Carmania

*«Кармания»* и её сестра *«Карония»* обслуживали пассажирскую линию Ливерпуль — Куинстаун — Нью-Йорк. *«Кармания»* служила без каких-либо инцидентов до июля 1910 года, когда на корабле, стоявшем в доках Ливерпуля случился большой пожар.

В 1913 году *«Кармания»* приняла участие в спасении пассажиров и команды пассажирского корабля *«Волтурно»* (*SS Volturno*) компании *Canadian Northern Steamship Co.Ltd*. *«Волтурно»* был зафрахтован *Uranium Steamship Co.* и перевозил эмигрантов и грузы на линии Роттердам — Нью-Йорк. В тот рейс он имел 564 пассажира на борту — большей частью эмигрантов из Польши, Сербии, Румынии и России и вёз также груз оксида бария, 360 бочек с нефтью, 127 бочек и 287 стеклянных сосудов с химикатами, 1189 кип с торфяным мхом, кипы с джутом, машинное масло, рогожную тару, пеньку, джин. 9 октября 1913 года в 6:50 по Гринвичу на судне был обнаружен пожар. *«Кармания»*, находившаяся в 79 морских милях от места катастрофы, прибыла на место крушения первой, однако сильный шторм (9 баллов) и 10-метровые волны мешали спасению пассажиров. В итоге *«Кармания»* смогла спасти только одного пассажира, несмотря на энергичные действия. В то же время, в связи с тем, что радиорубка *«Волтурно»* была уничтожена во время пожара, действия *«Кармании»* помогли при координации спасательной операции. Больше всего пассажиров спасли пароходы Grosser Kurfürst (86 пассажиров и 17 членов экипажа) компании Norddeutscher Lloyd, *«Царь»* (97 пассажиров и 5 членов экипажа) *Общества Русского Восточно-Азиатского пароходства* и бельгийский *Kroonland* (90 человек) компании *Red Star Line*. В спасении приняли участие также пароход *Devonian* (59 человек) компании *Leyland Line*, пакетботы *Seydlitz* (46 человек) компании *Norddeutscher Lloyd* и французский *La Tourraine* компании Compagnie Générale Transatlantique, а также пароходы *Minneapolis* (30 человек) компании *Atlantic Transport Line*, *Rappahannock* компании *Furness Line*, *Asian* компании *Leyland Line*. Неоценимую помощь в спасении оказал прибывший на место крушения танкер *Narrangansett* компании *Anglo-American Oil Co.* под командованием капитана Харвуда. Вылив в море 30 тонн негорючего смазочного масла он смог успокоить волнение и сделал возможным продолжение спасательных работ.

3. Вспомогательный крейсер флота Его Величества

С началом Первой мировой войны лайнер был реквизирован Адмиралтейством[3]. На тот момент лайнер возвращался из Нью-Йорка, поэтому для его встречи и проводки был отправлен крейсер HMS *Drake*. 7 августа 1914 года *«Кармания»* прибыла в Ливерпуль и отправлена на переоборудование. С неё были снята мебель и отделка кают, а также, по возможности, другие пожароопасные материалы. Был назначен новый командир — капитан 1 ранга Ноэль Грант, а бывший капитан *«Кармания»* Джеймс Барр стал его старшим помощником. В экипаж были введены артиллеристы, на палубе установили 8 орудий калибра 120 мм *«Кармания»* стала вспомогательным крейсером Его Величества. В начале *«Кармания»* была приписана к составу Северного патруля, осуществлявшего блокаду Германии и действовавшего между Шотландией и Норвегией. Вспомогательные крейсера имели хорошую мореходность в непростых условиях Северного моря.

Но *«Кармания»* недолго находилась в Северном море — она была отправлена на Бермудские острова, куда и прибыла 23 августа, где получила предписание поступить в распоряжение адмирала Крэддока.

Скорость более 18 узлов и неплохое вооружение *«Кармании»* позволили адмиралу Крэддоку отправить её для охоты на немецкие угольщики, которые служили судами снабжения для лёгких крейсеров *«Дрезден»* и *«Карлсруэ»* и вспомогательных крейсеров. По данным разведки, многие угольщики находились в портах Бразилии.

Потопление *Cap Trafalgar*. Художник Чарльз Диксон

14 сентября 1914 года *«Кармания»* подошла к бразильскому острову Триндади. Капитан Ноэль Грант обнаружил, что в одной из бухт острова производит погрузку угля с двух угольщиков большой двухтрубный пассажирский лайнер. Тот хотя и был выкрашен в цвета британской пароходной компании *Union Castle*, но оказался немецким вспомогательный крейсером *«Кап Трафальгар»* (*SMS Cap Trafalgar*), который решил принять бой.

К 12.10 расстояние между судами уменьшилось до 40 кабельтов, что дало возможность артиллеристам *«Кармании»* начать пристрелку, *«Кап Трафальгар»* ответил тем же.

*«Кармания»* получила 79 попаданий, огнём противника был уничтожен мостик. Погибло 9 человек команды, 27 было ранено. Скорость *«Кармании»* упала до 16 узлов и *«Кап Трафальгар»* к 13.30 вышел из под обстрела имея преимущество в ходе. Однако его повреждения были также велики — не менее пяти пробоин ниже ватерлинии, множественные пожары в носовой и кормовой части, сильный крен на правый борт. Капитан *«Кап Трафальгар»* попытался выбросить корабль на отмель, однако, примерно через 20 минут лайнер начал заваливаться на бок, лёг на борт и ушёл на дно носом вперёд. Лайнер затонул в точке скоординатами 20°10' с.ш., 29° 51' з.д. По некоторым данным для ускорения затопления он был подорван.

Бой с одной стороны показал возможность применения вспомогательных крейсеров против равных или более слабых противников, однако подчеркнул высокую уязвимость от артиллерийского огня.

Узнав о победе *«Кармании»*, Уинстон Черчилль, бывший тогда Первым Лордом Адмиралтейства, прислал Ноэлю Гранту радиограмму с текстом:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Well done. You have fought a fine action to a successful finish.[4] |  |

Получившая тяжёлые повреждения *«Кармания»* была отправлена в Гибралтар для ремонта, в связи с чем лайнер не принял участия ни в сражении при Коронеле, ни в сражении при Фолклендах.

В 1916 году *«Кармания»* была призвана для помощи в операции Галлиполи, а позднее была переоборудована в войсковой транспорт и перевозила канадские войска на европейский театр военных действий.

В ноябре того же года *«Кармания»* вернулась на трансатлантические рейсы. Для защиты от подводных лодок на ней были дополнительно установлены аппараты для создания дымовой завесы и шестидюймовое орудие. В 1919 году *«Кармания»* была использована для репатриации канадских военных.[5]

4. Послевоенная карьера

Реклама двухмесячного зимнего круиза по Средиземному Морю в газете *Washington Post* от 6 ноября 1921 года

В начале 20-х годов скорость *«Кармании»* и *«Каронии»* была уже недостаточна для привлечения пассажиров на трансатлантические рейсы. По этой причине эти лайнеры, а также ещё два среденетоннажных лайнера компании — *«Албания»* и *«Саксония»* были переоборудованы сначала в так называемые «каютные» лайнеры, предназначенные для перевозки пассажиров с достаточным комфортом, но за умеренную плату [6]. Также лайнеры использовались, как круизные для совершения зимних круизов из Нью-Йорка в Гавану, на Карибские острова и по Средиземному морю.

22 марта 1924 года *«Кармания»* села на мель в устье реки Мерсей и была вынуждена послать радиограмму, будучи не в состоянии сняться самостоятельно. На борту не было пассажиров, так как лайнер шёл из Ливерпуля после переоборудования.

5 апреля 1925 года *«Кармания»* получила незначительны повреждения при столкновении с причалом в гавани Ливерпуля. Никто из пассажиров не пострадал.

Однако, в 1931 году из-за конкуренции со стороны более современных лайнеров и последствий всемирного экономического спада *«Кармания»* была выведена из эксплуатации, позднее продана компании *Hughes Bocklow & Co.* и годом спустя разобрана на металл.

Список литературы:

1. *William Lowell Putnam* The Kaiser's merchant ships in World War I. — 2, illustrated. — McFarland, 2001. — P. 47-49. — 248 p. — ISBN 0786409231
2. *Washington Post*, 11 декабря 1905 года
3. The Grand Dames of the Atlantic: RMS Caronia and RMS Carmania on *http://www.thecunarders.co.uk*  (англ.)
4. London Times, 1914, 21 сентября
5. *Deward Barnes, Bruce Cane* It made you think of home: the haunting journal of Deward Barnes, Canadian Expeditionary Force, 1916-1919. — illustrated. — Dundurn Press Ltd., 2004. — P. 273. — 318 p. — ISBN 1550025120
6. Алексей Широков. Проект «Загляни в прошлое». *«Нормандия»*

Источник: http://ru.wikipedia.org/wiki/RMS\_Carmania\_(1905)