



Под сине-белым флагом

ТАТЬЯНА СЕРГЕЕВА

Вряд ли драматичную историю одной из самых знаменитых судоходных компаний мира — Norddeutsche Lloyd — можно отразить в небольшой журнальной статье, но так хочется вспомнить о ней и перелистать славные страницы ее прошлого...

Прообразом Северогерманского Ллойда (NDL) была нью-йоркская Ocean Navigation Company, основанная в 1847 г. и организовавшая для связи с Германией так называемую Бременскую линию. Для перевозки почты компанию частично субсидировала Пруссия, имевшая намерения увеличить торговлю через Бремен. У этого старейшего немецкого города-государства были прекрасные отношения с США, поскольку он в 1783 г., сразу после американской Войны за независимость, одним из первых признал вновь образованное государство. Сама компания просуществовала недолго, но важно, что в деловых переговорах с американской стороной в составе бременской делегации «засветился» бизнесмен и дипломат Генрих Герман Майер (1809–1898), в недалеком будущем один из создателей NDL.

Компания Norddeutsche Lloyd была основана 20 февраля 1857 г. в Бремене. В то время, когда Германия еще не объединилась, у Майера возникла идея создать новое пароходство и организовать немецкую судоходную линию в Америку.

Он стал первым председателем правления компании, а Эдуард Крюземанн (1826–1869), второй учредитель, стал ее первым директором: наряду с перевозкой грузов, он занимался перевозкой пассажиров, ориентируясь, прежде всего, на большой поток эмигрантов. Оба предпринимателя имели прекрасное образование и компетенции. Позже по заложенной тогда традиции во главе компании оказывались именно такие яркие, сильные и неслучайные люди.

Название компании тоже не было случайным: слово «Ллойд» к тому времени стало синонимом качества. Славное имя использовали в разных странах. К примеру, в 1833 г. в Триесте, в главном порте Австрийской империи, появилась компания «Австрийский Ллойд-Триест», задуманная по модели британского Ллойда и постепенно ставшая крупным средиземноморским пароходством. Новая немецкая судоходная компания также не имела никакого отношения к британскому морскому классификационному обществу.





Первая регулярная линия NDL была проложена в Англию. В 1857 г. судно «Adler» открыло пассажирское сообщение, совершив первый рейс 28 октября 1857 г. из порта Норденхам, что севернее Бремена, в Лондон. Молодая компания развивалась по многим направлениям: осуществляла ремонт судов, предоставляла услуги буксировки, занималась страхованием. С начала своей деятельности NDL располагала флотом судов, которые совершали рейсы на остров Гельголанд и на курорты Фризских островов.

19 июня 1858 г. пароход «Bremen» взял курс на Нью-Йорк, дав старт регулярному 14-дневному рейсу, осуществлявшемуся четырьмя пароходами: на линии работали суда «Bremen», «New York», «Hudson» и «Weser». Позже суда NDL стали ходить в Балтимор и Новый Орлеан. Постепенно сложились маршруты из Бремена в Вест-Индию и Центральную Америку, а затем, в 1876 г., и в Южную Америку.

Сильная немецкая компания стала гордостью родного города. Важно, что ее основатели изначально рассматривали NDL в качестве национального немецкого института.

Увы, большие корабли не могли подойти по реке Везер к самому Бремену. Поэтому еще в 1827 г. у королевства Ганновер городом был приобретен заболоченный участок земли в устье реки, где вырос порт Бремерсхафен. Главным фактором, обеспечившим его расцвет, стало регулярное пассажирское сообщение с Нью-Йорком. Именно отсюда отправлялись огромные пассажирские лайнеры NDL. Мил-



лионы эмигрантов, которых специальные конторы собирали и вербовали по всей Европе, покидали ее с надеждой обрести счастье в США и странах Южной Америки. Бремерсхафен не без оснований называли немецким пригородом Нью-Йорка.

В 1860 г. были заключены первые контракты на перевозку почты из Англии и США, и NDL занял главенствующее место в этой сфере. Пароходы компании гарантиро-

вали самую быструю почтовую доставку между Америкой и Европой. А в середине 1885-го канцлер Бисмарк от имени рейха и Г. Г. Майер, глава NDL, подписали контракт об учреждении почтовых морских перевозок с регулярным сообщением для связей с Восточной Азией и Австралией при условии постройки новых немецких пароходов.

Сегодня трудно представить объем почтовых перевозок на рубеже веков. Вот интересные цифры: в 1903 г. из Соединенных Штатов было послано в другие страны 232 млн только письменных отправок, а получено 125 млн. По их количеству США занимали третье место в мире после Германии и Австрии. Из Германии в том же году ушло в другие страны 266 млн письменных отправок, а получено 242 млн. Понятно, сколь значимы были почтовые перевозки и их должная организация. Компания всегда гордилась своей причастностью к ним.

В 1881 г. NDL ввела в эксплуатацию свой первый быстроходный пароход «Elbe», развивавший скорость до 16 узлов и ставший сенсационно популярным. Его успех явился при-



SS «Grosser Kurfuerst». Прогулочная палуба

чиной появления до 1891 г. еще десяти новых пассажирских судов. Благодаря комфортабельным каютам, роскошной отделке салонов о немецких пароходах начали говорить как о плавучих отелях.

Для судоходной компании это был рывок вперед в пассажирских перевозках. NDL также была среди первопроходцев морского туризма: в 1890 г. пароход «Kaiser Wilhelm II» пошел в норвежские фьорды, открыв эпоху круизных плаваний.

В 1897 г. бременцы поразили Нью-Йорк своим новым флагманом «Kaiser Wilhelm der Grosse», первым четырехтрубным пароходом, построенным на штеттинской верфи Vulcan. Через год, развив скорость более 22 узлов, пароход завоевал «Голубую ленту Атлантики» — престижный трофей за самый быстрый переход через океан. Его придумал Самуэль Кунард (1787–1865), великий английский предприниматель и судовладелец. Самое быстрое судно имело право вывесить голубой вымпел на мачте. Публику привлекала возможность прокатиться на таких морских «рысаках».

Вскоре были построены еще три быстроходных парохода этого класса: «Kronprinz Wilhelm», «Kaiser Wilhelm II» и «Kronprinzessin Cecilie», а их характерный силуэт стал не только торговой маркой судоходной компании, но и синонимом скорости и безопасности. Битва за престижную награду продолжалась до Первой мировой войны, и главным соперником NDL была знаменитая гамбургская компания HAPAG. Роскошные немецкие лайнеры поддерживали статус своей страны. С 1898 по 1908 г. «Голубую ленту» прочно удерживали немцы.

В морском музее Бремерсхафена можно увидеть экспонаты, дающие представление об убранстве лайнеров NDL. Посуда и столовые приборы изготавливались отдельно для каждого корабля и поражали своей элегантностью. Дорогие картины украшали салоны, которые, в свою очередь, были декорированы редкими сортами дерева, агатом, слоновой костью и др. К оформлению интерьеров были привлечены великие дизайнеры Ольбрих и Римершмид, главные фигуры немецкого модерна. У коллекционеров чрезвычайно ценятся предметы со знаменитым гербом NDL, изображающим якорь, скрещенный с бременским ключом. Впрочем, сегодня недешевы даже старые багажные бирки компании.

Да, период с 1897 по 1914 г. был самым счастливым в истории великой компании. С 1905 г. в ней работало собственное туристическое агентство Platz an der Sonne. Кайзер Вильгельм II, мечтавший о морском господстве, всячески поддерживал морской туризм, и все больше немецких подданных путешествовали на прекрасных лloydовских пароходах. Причем необязательно очень богатых: NDL по-прежнему заботился о «маленьком» морском туризме. Морские прогулки на острова Северного моря или речные круизы были для многих немцев единственной возможностью почувствовать лloydовский комфорт, пройти под знаменитым синем-белым флагом.

В начале 1914 г. флот NDL составляло 494 судна, которые обслуживали более чем 200 портов по всему миру. Компания стала крупнейшей в мире по пассажирским перевозкам. В 1913 г. 135 пассажирских лайнеров компании перевезли 662 385 человек. Она была похожа на «государ-



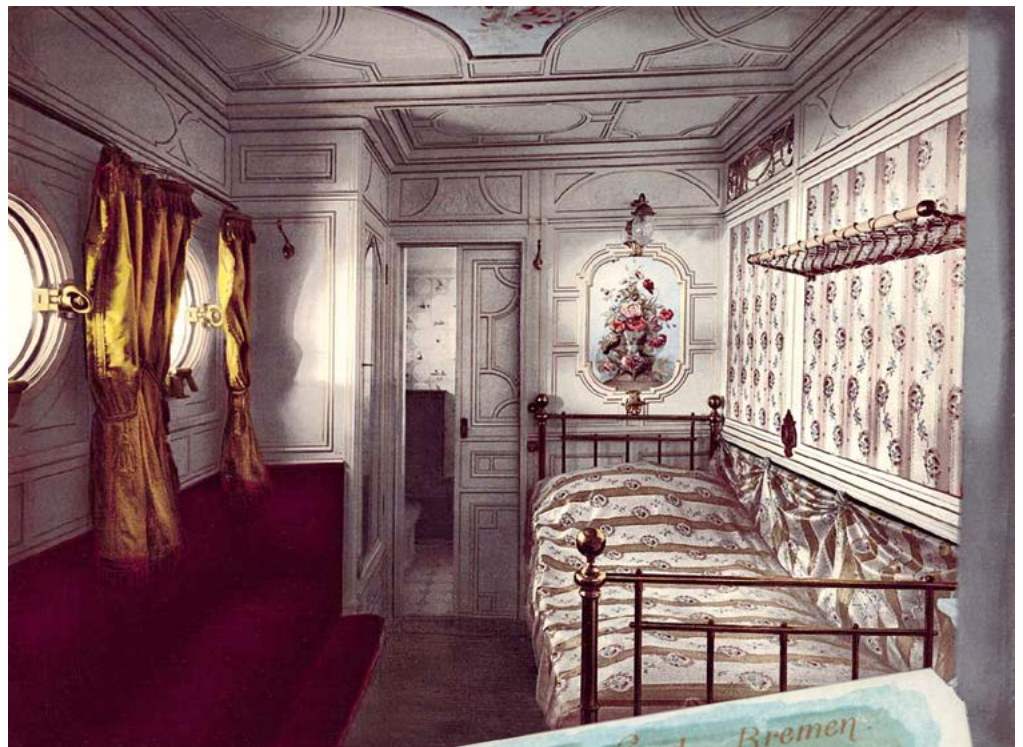
SS «Barbarossa»

ство в государстве»: в NDL работало более 25 000 сотрудников.

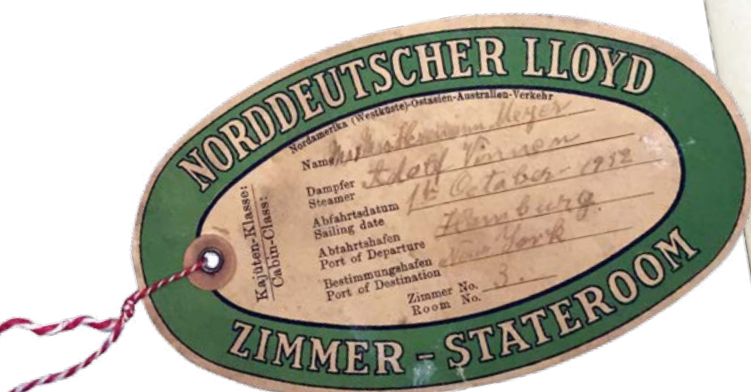
Словно утверждая собственные успехи и мировую значимость, NDL построила в центре Бремена роскошное здание, свою штаб-квартиру. Компания не переставая заботилась о родном городе, оказывая влияние и на культурную жизнь региона. К примеру, генеральный директор компании Й. Х. Виганд (1855–1909) в начале нового века возглавил Бременскую художественную ассоциацию, а сотрудники бременского музея дальних странствий бесплатно путешествовали и перевозили экспонаты на кораблях NDL.

Первая мировая война, казалось, подорвала экономику компании. По Версальскому договору все крупнотоннажные и половина малых судов были конфискованы. Предстояло начинать практически с нуля. Постепенно удалось вернуть свои суда из Латинской Америки, что-то выкупить и модернизировать. В начале 20-х гг. возобновились почтовые перевозки, вновь открылись линии в Австралию и Восточную Азию. Строились торговые суда для Балтики и Северного моря. Но только с 1923 г. NDL возобновила пассажирские рейсы на Нью-Йорк.

Для этой линии построили новые быстходные лайнеры. Самым большим из них был «Columbus». Лайнер совершил свое первое путешествие в апреле 1924 г., на его



Багажная бирка и меню



Самым важным рекламным носителем на рубеже веков был плакат. Плакаты компании NDL соответствовали модным стандартам эпохи и прославляли совершенство кораблей. С компанией сотрудничали прекрасные немецкие художники

борту было 1750 кают для пассажиров. Скорость лайнера составляла 18 узлов. В новинку были открытый бассейн на верхней палубе и большая танцевальная платформа. Чуть позже на линию вышли «Muenchen», «Stuttgart» и «Berlin», но они были меньше и развивали скорость до 15 узлов. Кроме них, на линии работал ветеран «Bremen II». Следом, в 1928 г., появились два гигантских лайнера: «Bremen IV» и «Europa».

В составе пассажирского флота NDL всегда имел пароход с именем «Bremen». Новый, четвертый, названный так пароход завоевал «Голубую ленту Атлантики», развив 27,91 узла. Постройка такого лайнера и новый рекорд, поставленный немцами, были очень важны для нищей Германии 20-х гг.

Удобства для пассажиров, как всегда, были на высоте. Даже в каютах третьего и туристского классов стояли ванны или был душ с горячей и холодной водой. Предпринимались все меры, чтобы отбить клиентуру у главного на тот момент соперника — английской компании Cunard. И NDL это удалось. Первое прибытие лайнера «Bremen» в Нью-Йорк стало событием десятилетия. Его встречал мэр города, сотни судов вышли навстречу, сирены и заводские гудки заглушали приветствия тысяч зрителей...

Компания NDL прославилась как лучший перевозчик пассажиров в Соединенные Штаты, она же в числе первых предложила путешественникам организованный морской туризм. NDL продавала мечты и создавала легенды, ее пиар был виртуозным: сине-белый флаг компании стал торговой маркой во всем мире, введение новых линий или спуски новых судов обставлялись на государственном уровне. Лучшие лайнеры были прекрасно оборудованы и воспринимались как символ прогресса, причем реклама NDL всегда подчеркивала, что компания — это воплощение ганзейского духа и немецкого великолепия...

После 1945 г. Германия как страна-агрессор была исключена из международного судоходства, запреты были сняты только в 1951 г. В это трудное послевоенное время NDL стала тесно сотрудничать со своим бывшим конкурентом — гамбургской компанией HAPAG, иначе было не выжить. 1 сентября 1970 г. состоялось объединение, началась история HAPAG-LLOYD AG — одной из крупнейших морских компаний мира.

В центре Гамбурга, на набережной Баллиндамм, располагается величественное здание HAPAG-LLOYD AG. Оно было построено компанией HAPAG в 1903 г. Здесь планировались океанские рекорды и рассматривались чертежи новых судов, страстно обсуждались итоги соревнования с NDL. И если лloydовский особняк в Бремене был разрушен во время войны, то это здание не пострадало. Когда смотришь на него со стороны озера Альстер, оно кажется похожим на суровый, построенный на века памятник великому прошлому германской морской истории, которая, пережив две войны, уверенно продолжается в настоящем.

