



## Гамбургское пароходство и Альберт Баллин

Татьяна Сергеева

*Журнальная статья не вместила бы весь путь этой великой судоходной компании, поэтому предлагаем вам некий эмоциональный дайджест, путешествие по основным поворотным точкам в истории HAPAG. Ну а размерения любого судна вы без труда отыщете на просторах Интернета.*

**В** 1847 г. деловые люди Гамбурга создали пароходство для организации постоянного сообщения с Америкой — Hamburg Amerikanische Packetfahrt-Actien Gesellschaft (HAPAG). Перевозки через Атлантику осуществлялись и раньше, но HAPAG заявил о приоритете именно пассажирских перевозок. Компания возникла как чисто гамбургское пароходство, не зависящее от соседей: Ганноверского королевства и его таможни на Южной Эльбе. Первый директор пароходства А. Годфрой заказал на гамбургских верфях два парусника: «Deutschland» и «Nordamerika». Каждый пассажир был обеспечен местом и питанием, компания позаботилась даже о судовой библиотеке и приличной посуде. (Неплохое начало, учитывая, что бедные эмигранты, составлявшие основной контингент, порой ехали внизу вместе с животными.) Капитан и команда носили униформу, была заведе-

на книга отзывов. HAPAG позиционировал пассажира как клиента, а не как часть груза. Грузы тоже были, и прежде всего почтовые, что отражено в названии пароходства. Судно, идущее под почтовым флагом, гарантировало надежную доставку почты, а значит, и людей.

Первый рейс в Америку отправился осенью 1848 г. На борту «Deutschland» было 20 каютных пассажиров, 200 межпалубных и 17 членов экипажа. Спустя 9 лет парусник погиб в штормовых водах Атлантики, но пассажиропоток не сократился.

Время требовало перемен. В 1854 г. компания заказала в Шотландии первые пароходы. Поворотной точкой в истории HAPAG стал 1856 г., когда первый пароход «Vorussia», а чуть позже и второй — «Hammonia» — взяли курс на Нью-Йорк. Дорога в Америку занимала больше двух недель, но это было вдвое быстрее, чем на паруснике. В HAPAG сообщали, что свежим белым хлебом будут снабжать всех пассажиров.



Яхта «Deutschland» — один из двух первых парусников HAPAG. Картина Р. Харддорффа

После продажи в 1868 г. своего последнего парусника и приобретения еще нескольких пароходов HAPAG стала чисто пароходной компанией. В конце 50-х гг. на горизонте появилась новая судоходная компания из Бремена — Norddeutsche Lloyd (NDL), на долгие годы ставшая конкурентом HAPAG. В 1870 г. началась активная эмиграция из Австро-Венгрии и России. Бременцы немедленно заказали быстрые пароходы, рассчитанные на 1000 пассажиров. Уже в 1881 г. пароход NDL «Elbe» произвел в Европе фурор своими интерьерами и скоростью 16 узлов. HAPAG ответил постройкой в Глазго парохода «Hammonia III». Новый флагман на 950 пассажиров вошел в анналы мирового судоходства как первое судно с электрическим освещением на борту.

Управление HAPAG было достаточно консервативным: пароходство развивалось медленнее, чем следовало. Бременские конкуренты много зарабатывали на еврейской эмиграции, да и в самом Гамбурге небольшая компания Э. Карра удивляла доходами. Но старики-управленцы HAPAG в ответ на реальную угрозу потери клиентов создали собственное пассажирское отделение, а на должность его руководителя в 1886 г. пригласили 28-летнего Альберта Баллина, главу эмигрантского агентства Morris & Co. Именно он так организовал работу, что клиенты скупали места в Америку именно у Карра. С приходом Баллина началась новая эра в жизни пароходства.

Баллину была близка забота компании о комфорте пассажиров: он хорошо понимал, что довольный пассажир — залог успеха. В 1888 г. в свои 30 лет он стал

Альберт Баллин родился в 1857 г. прямо у Эльбы. Шутят, что его родиной был гамбургский порт. Он был тринадцатым ребенком в еврейской семье. Его отцу принадлежало гамбургское агентство Morris & Co. Альберт потерял отца в семнадцать. В школе учился недолго. Что до детства, то он писал: «Если под юностью понимать беззаботность, то я никогда не был молодым». Тогда и представить никто не мог, что скромный юноша станет крупным менеджером с манерами дипломата, прекрасным вкусом и знанием английского языка, некоронованным королем Гамбурга, богачом и советником императора... Завербованных эмигрантов обычно везли в Великобританию и оттуда отправляли британскими судами в Америку. Баллин часто сопровождал свои группы, задерживался в британских портах, учил язык и осваивал организацию пароходного дела. После погромов в России в начале 80-х гг. XIX в. Баллин предложил владельцу небольшой пароходной компании Э. Карру переделать свои торговые суда под пассажирские с минимальным комфортом: спрос был огромен. Дешевые билеты мгновенно распродавались. Через год Карр приобрел еще четыре парохода. И снова — ажиотаж. Это стало прямым вызовом HAPAG. Такова предыстория приглашения Баллина в HAPAG.

директором пароходства, заказал первые суда «Augusta Victoria» и «Columbia», быстроходные лайнеры с новой двухвинтовой конструкцией, обойдя бременских конкурентов и взяв курс на скорость, безопасность и комфорт. Важно, что хотя на оба судна Баллина претендовала британская верфь, одно из них он заказал на немецкой фирме AG Vulcan в Штеттине. Одновременно строились еще два лайнера. Этот проект получил международное признание.



«Augusta Victoria» — первый двухвинтовой быстроходный пароход HAPAG

Компания не только вводила в строй новые суда (всех не перечислять!), но и покупала небольшие пароходства, открывала новые линии. К началу 90-х у нее уже было 45 пароходов, а дымовая труба цвета охры служила опознавательным знаком ее судов.

Баллин ввел новшество в судоходстве — межсезонные круизы, и первым стал круиз на лайнере «Augusta Victoria» по Средиземному морю зимой 1891 г. «Augusta Victoria» — первый роскошный лайнер в компании, настоящий плавучий отель. Баллин пригласил бременского архитектора Поппе для создания дизайна, и его нисколько не смутило, что Поппе тесно сотрудничал с NDL.

Именно Баллин придумал длительные морские путешествия для отдыха и ознакомления с новыми городами. Круизы особенно были выгодны зимой и ранней весной, когда богатым людям хотелось уехать в теплые края, а в Атлантику лайнеры ходили реже. Разумеется, это стоило дорого, но платить было за что. 174 пассажира-путешественника были окружены настоящей роскошью. Педантичность Баллина, внимание к деталям были беспрецедентными. Когда судно вернулось в Гамбург, стало ясно: Баллин нащупал выгодную рыночную нишу. Пароходство открыло свои туристические бюро.

Интересно, что незадолго до отправления «Augusta Victoria» из Куксхафена на борту судна появился молодой император Вильгельм II. Газеты писали, что он был подобен сверкающему метеору. Это было похоже на освящение лайнера. После осмотра «Augusta Victoria» он произнес: «Вы видите, господа, мы можем в Германии строить корабли». Судьбоносная встреча! После нее император начал привечать Баллина. Его мнение, компетенция в технических вопросах стали много значить для императора, мечтавшего о морском господстве Германии. Это было важно и для HAPAG, ведь Вильгельм II не жаловал Гамбург, считал его оплотом вольномыслия и симпатизировал Бремену.

К началу нового века компания стала крупнейшей в мире и имела 122 морских парохода. В 1900 г. появился новый флагман — лайнер «Deutschland», сошедший со стапелей германской верфи. Именно он получил единственную в компании «Голубую ленту» за переход через Атлантику со скоростью 22,6 узла. Лайнер брал на борт чуть больше 2450 пассажиров при команде 536

человек. Пусть NDL вскоре и удалось вернуть себе трофей за самые быстрые суда, зато у HAPAG они были самые большие и прибыльные. В 1905–1906 гг. в воды Атлантики вышли «Amerika» и «Kaiserin Auguste Victoria», на тот момент самые большие в мире. И очень модные у пассажиров. На борту лайнера «Amerika» был первый ресторан a la carte.

В 1902 г. в Куксхафене компания построила здание морского терминала (он теперь был связан с Гамбургом железнодорожной линией). Эмигранты приезжали поездами в Куксхафен и тендерами добирались до лайнера, стоявшего на глубоких водах неподалеку от города. Из-за большой осадки океанские гиганты не могли двигаться дальше вверх по Эльбе. Если бременские конкуренты работали через Бремерхафен, то гамбургское пароходство отправляло свои лайнеры именно отсюда.

Этим успехам предшествовало назначение в 1899 г. Баллина генеральным директором HAPAG, установление здоровых конкурентных отношений с NDL, участие в городских мероприятиях по борьбе с эпидемией холеры в 1892–1893 гг., тем более что в ней винили клиентов компании — эмигрантов из России. Под руководством Баллина компания расширяла свое влияние в Восточной Европе, HAPAG и NDL оплачивали работу пропускных пунктов на границах. В 1900 г. на Всемирной выставке в Париже Баллин показал проект временного поселения для эмигрантов. Это был еще один важный шаг — обеспечить отъезжающим условия для нормального пребывания в Гамбурге.

Вскоре по планам Баллина создали поселение Auswandererhallen (эмигрантские залы), рассчитанное на пять тысяч отъезжающих. HAPAG построил его на о. Фелдель на южной Эльбе, на окраине Гамбурга. Поток эмигрантов, нуждавшихся в жилье, перекрывал возможности гамбургских гостиниц. Баллин вырос среди простых людей, знал их и понимал, что болезни и голод — помеха бизнесу. Поэтому в Auswandererhallen было все: от ванн, комнат дезинфекции и лазарета до столовых, парихмахерских, магазинов, церквей (католической и иудейской). У каждого было спальное место. За чистотой и опрятностью тщательно следили. Разумеется, все в этом поселении принадлежало HAPAG. Так что часть денег, которыми располагал эмигрант до начала морского путешествия, он оставлял здесь.



Идиллическая картинка из проспекта HAPAG, нарисованная художником Феликсом Шворнштедтом. Нарядные дамы, элегантные мужчины, милые девочки, играющие с миниатюрной копией военного корабля...



Здание морского терминала в Куксхафене было введено в эксплуатацию 1 июня 1902 г. В нем было все необходимое для комфортного пребывания пассажиров

Переселенцы иногда до двух недель содержались на карантине. Эти принудительные меры, а также комендантский час вызывали у многих чувство изолированности. Прежде всего у русских, которых считали виновниками эпидемии холеры. Но по-другому было нельзя: дорога требовала сил, да и американские власти требовали за больных штраф и отправляли назад за счет НАРАГ. Стоимость билета была примерно равна годовой зарплате рабочего. Конечно, места было маловато, зато пассажиры получали трехразовое питание в корабельной столовой. Для детей и взрослых организовывались развлечения, работал парикмахер. Вид нью-йоркской статуи Свободы знаменовал для эмигрантов конец долгого и трудного пути. Первым пунктом назначения в США был нью-йоркский о. Эллис — словно аллегория входа в новую жизнь. Там эмигранты проходили повторный медицинский осмотр. В 1913 г. 192 733 переселенца прибыли судами НАРАГ в Америку — это был своего рода рекорд. Всего через несколько месяцев, с началом Первой мировой войны, эмиграция прекратилась.

К началу века Баллин почувствовал, что пора менять стратегию. Гонка за скоростью требовала серьезных технических и людских ресурсов. Его идеал — самые большие в мире корабли с роскошными интерьерами, когда приятно путешествовать не только первым классом, но и в скромных каютах межпалубного пространства. Хотя, как всегда, каждому свое. Под руководством Баллина акционерный капитал за несколько лет увеличился с 15 до 180 млн марок. У компании насчитывалось порядка 200 судов, более 70 маршрутов, охватывавших весь мир. Они обслуживали около 400 портов на всех континентах. Но Баллин решил на постройку трех гигантов своего времени, таких как «Imperator». Из всех великих отраслей промышленности в довоенном мире было ли что-то более значимое, чем создание таких вот больших плавучих отелей, которые перевозили сотни тысяч людей через Атлантический океан?

Незадолго до трагедии «Titanic» Вильгельму II были представлены лайнеры класса «Imperator». «Imperator», «Vaterland» и «Bismarck», построенные на немецких верфях, были великими кораблями («Bismarck», правда, из-за войны не был достроен). Их называли толстыми кораблями Баллина. Задумывались они как ответ выдающемуся британскому дуэту «Lusitania» и «Mauretania» компании Cunard Line и трио «Olympic», «Titanic», «Majestic» от White Star Line.

Гигантский «Imperator» был спущен через месяц после гибели «Titanic». Его называли самым большим движущимся предметом, сделанным руками человека. Его длина составляла 276 м, водоизмещение более 52 тыс. т, 4500 пассажиров обслуживала команда из 1180 человек.

Конечно, «Imperator» воспринимался как торжество германской нации, этакий статусный символ морской страны. Неспроста на его носу золотом сиял имперский орел. В июне 1913 г. «Imperator» из Куксхафена отправился в Нью-Йорк. Один из первых пассажиров, журналист А. Керр, свидетельствовал: «Когда я шел по гигантской палубе, меня охватило чувство радостного восхищения, которое я испытывал на Эйфелевой башне. «Imperator» — это самый невероятный корабль на земле, потому что на нем есть не только необходимое, но и избыточное». Тогда никто и не подозревал, что произойдет с лайнером через год. Всю войну он простоял в Гамбурге как печальное воспоминание о великолепном старте, а когда в апреле 1919 г. навсегда покинул город, зрелище было поистине трагическим. После войны по репарации три лайнера отошли Британии и США.

Баллин был гамбуржцем в полном смысле слова: в бизнесе, в щедрой благотворительности и в обаянии. Он отметился поддержкой идей графа Цеппелина, участвовал в создании немецкой гражданской авиации и гамбургского аэропорта, помогал в создании гамбургского метро. Человек слабого здоровья, он всю



жизнь страдал бессонницей, бывал на грани нервного истощения. Но недомогания словно не имели значения для его деловой активности. «Мое поле деятельности — весь мир» — его личный девиз, ставший девизом компании, мог реализоваться только при мирном развитии Европы. Баллин видел начало милитаристского угара, предостерегал императора. Как умный человек и патриот он ничего общего не имел с шовинистической пропагандой. Он открыто говорил с влиятельными политиками, но его называли дряхлым пацифистом, игроком на понижение, англофилом, водяным евреем.

Он понял, что дело всей его жизни разбито, будущего для себя он больше не видел. 9 ноября 1918 г. Альберт Баллин покончил с собой.

С началом войны только 80 судов стояли на якоре в безопасных немецких портах. Компания с трудом зарабатывала, выполняя армейские заказы, ремонтируя суда, стоящие в порту. Здания НАРАГ были отданы под военные нужды.

Восстановление компании началось с 1919 г. Постепенно приобретались и фраговались небольшие суда для воссозданных линий, присоединялись другие паро-



ходства. На международном уровне HAPAG заключил соглашения с несколькими иностранными судоходными компаниями и взял на себя обработку судов этих линий в немецких портах. В 1920 г. компания заключила равноправный договор с американской группой «Harriman», а к 1922 г. возобновила старые линейные рейсы. В 1923 г. обновление флота компании практически завершилось — теперь он включал в себя 78 судов. В том же году в Гамбурге для компании построили четыре лайнера, заказанных после войны. Первый из них получил имя «Ballin». Конечно, это были скромные суда для компании, 10 лет назад снарядившей в первый рейс «Imperator».

Следуя традициям Баллина, в компании не забывали и другие области экономики. В 1923 г. HAPAG и NDL поддержали немецкую фирму Aero Lloyd, через которую в 1926 г. они участвовали в основании Lufthansa.

Огромными усилиями HAPAG вернулся на трансатлантические линии. Но впереди была Великая депрессия. Компания столкнулась с трудностями, и в 1930 г. HAPAG и NDL заключили договор о сотрудничестве для преодоления конкурентной борьбы. Это был прообраз их будущего слияния.

*Переход в третье измерение: билеты на дирижабли Zeppelin продавались исключительно в туристических агентствах HAPAG*

Государство и нацистская элита не вмешивались во внутренние дела компании, но указывали общее направление, которого следовало придерживаться. В первую очередь HAPAG был вынужден вычеркнуть из своей истории имя Баллина. Лайнер, носивший его имя, переименовали в «Hansa». В 1934 г. часть залов эмигрантского поселения перешла в собственность СС, позже вся территория использовалась как лагерь для военнопленных. Забегая вперед, необходимо заметить, что в 2007 г. на его месте властями Гамбурга был построен Баллинштадт — музей эмиграции имени Баллина — в память о более чем пяти миллионах эмигрантов, которые между 1850 и 1938 гг. покинули Германию кораблями HAPAG. В музее можно найти подробные записи об этих пассажирах.

В 1941 г. флот HAPAG состоял из 108 судов, компания насчитывала 14 000 сотрудников. Когда началась Вторая мировая война, все повторилось, как в войне предыдущей: многие корабли не смогли добраться до германского порта, часть была интернирована, принята в ВМФ или утрачена. К концу войны компания существовала практически только на бумаге. Восстановление шло медленно. HAPAG попы-

тался возобновить прежние регулярные линии. В партнерстве с NDL, которое уже практиковалось до войны, это удалось. Но преобладали смешанные грузопассажирские перевозки. Когда-то NDL и HAPAG содействовали появлению самолетов, и вот теперь их пассажиры все чаще выбирали авиасообщение.

В морском судоходстве с середины 1950-х гг. зародились контейнерные перевозки. Зрели большие изменения, контейнеризация мореплавания бурно развивалась. В 1965 г. появилась сначала контейнерная линия HAPAG-Lloyd, базировавшаяся в Гамбурге, а в 1970 г. HAPAG и NDL-Norddeutsche Lloyd объединились и создали HAPAG-Lloyd AG. Сегодня основными направлениями деятельности компании стали транспортировка сухих грузов, рефрижераторные, контейнерные перевозки, перевозки опасных и специальных грузов, доставка кофе. Компания владеет более чем 160 судами.

После 123 лет гамбургская компания HAPAG перестала существовать, но не погибла, а наоборот — укрепилась: она слилась со своим многолетним бременским конкурентом и в новом качестве входит в число самых крупных в мире. Великий Баллин был бы доволен: он всегда уважал NDL.

