

ПАМЯТНАЯ ДАТА

В этом году исполняется 200 лет со дня рождения известного судопромышленника Альфонса Александровича Зевеке. Имя этого человека неразрывно связано с Нижним Новгородом и развитием волжского речного судостроения.



Альфонс Зевеке с женой и сыном Василием



«Аризона». 1885 год



Усадьба Зевеке на улице Провиантской в Нижнем Новгороде

Альфонс Зевеке:

Пар с носа, сзади колеса!

Многие, наверное, помнят веселую комедию «Волга-Волга», в которой герои кинокартины плывут на пароходе и поют: «Америка России подарила пароход, у него колеса сзади и ужасно тихий ход». Назывался пароход «Севрюга». А выглядел так, словно на самом деле попал на Волгу из эпохи Марка Твена. Трубы поперек корпуса. За коромыслом – большое гребное колесо. Во времена Великой Отечественной войны Сталин часто смотрел этот фильм и нередко при этом подначивал американского представителя президента США Гарри Гопкинса, мол, вот она, ваша хваленая техника!

Хотя в свое время такие пароходы сделали настоящий переворот в волжском судостроении. Специалисты связывают ренессанс судоходства по капризной Волге-матушке в XIX веке с именем Альфонса Александровича Зевеке.

«Зевеке был первоходцем. До него пассажирские суда по Волге вообще не ходили. Зевеке совершил настоящую революцию в речном пароходстве».

Волге вообще не ходили. Зевеке совершил настоящую революцию в речном пароходстве.

Книгу еще можно найти на полках магазинов и в библиотеках города, чтобы познакомиться с представителями большой семьи Зевеке более обстоятельно. Мы же подробно расскажем о родоначальнике династии юбиляре Альфонсе Александровиче Зевеке.

Крушение как знак судьбы

Основатель нижегородской династии Альфонс Зевеке приехал в Нижний в середине 1860-х годов. К тому времени Зевеке уже был человеком с богатой биографией. Родился будущий пароходчик в немецкой семье в Риге в 1822 году. Там же обучался в мореходных классах, по окончании которых служил штурманом, а потом шкипером на судах Балтийского коммерческого флота. Альфонс Александрович участвовал в 1858 году в знаменитой прокладке трансатлантического телеграфного кабеля через Атлантический океан, работая на корабле «АгамемNON». Как повествуется в книге «Славная фамилия Зевеке...», «спустя некоторое время, участвуя в одном из опасных предприятий (по одним источникам, в кругосветном путешествии, по другим – в прокладке трансатлантического кабеля), судно, на котором плыл Зевеке, попало в сильнейший шторм и потерпело кораблекрушение. Спаслись только четыре человека. Впечатления от встречи с морской стихией один на один остались у Альфонса Александровича на всю жизнь... После этого случая он резко сменил морские «пристрастия» на речные – приехал в Нижний Новгород, устроился капитаном в Волжско-Камское пароходное общество и вскоре стал его управляющим».



«Славная фамилия Зевеке»

В 2015 году в нижегородском издательстве «Кварц» вышла интересная книга – богато иллюстрированный подарочный альбом Ольги Наумовой и Веры Тараповой «Славная фамилия Зевеке. Династия. Фотоальбомы Василия Зевеке». В книге много очень редких, впервые опубликованных фотографий из семейных архивов потомков династии Зевеке. Оба сына Альфонса Александровича – Александр и Василий – увлекались фотосъемкой и оставили память о своем времени и своей семье в виде отличных фотографий. В том числе благодаря этим уникальным снимкам мы сегодня имеем представление о пароходах XIX – начала XX столетий, о том, какими были улицы Нижнего Новгорода полтора века назад, о жизни нижегородцев тех лет. В альбом кроме всего прочего вошли фотографии Александра Зевеке из его путешествия по Швейцарии и Германии.

– Книга о династии Зевеке вышла при поддержке Федерального агентства по печати и массовым коммуникациям, по-

«Зевеке предложил кардинально изменить тип волжских речных судов. Суть его идеи заключалась в том, чтобы, не снижая объема грузовых перевозок, резко увеличить масштабы перевозки пассажиров, привлечь которых предполагалось созданием максимального комфорта».

объема грузовых перевозок, резко увеличить масштабы перевозки пассажиров, привлечь которых предполагалось

Первый пассажирский

В начале 1870-х годов стал наблюдаться упадок волжского судоходства, одной из причин которого стала быстро расширяющаяся в Российской империи сеть железных дорог. Зевеке предложил кардинально изменить тип волжских речных судов, чтобы выйти из кризиса. Суть его идеи заключалась в том, чтобы, не снижая

революция в судостроении

созданием максимального комфорта.

Для этой цели больше всего подходили двухпалубные товаро-пассажирские суда, которые эксплуатировались на реке Миссисипи. Они отличались быстроходностью и комфортабельностью. Зевеке использовал свои старые связи с английскими предпринимателями, пригласил из Америки инженера-кораблестроителя Думбара, а также выписал чертежи товаро-пассажирского парохода, ходившего по Миссисипи. Для этого он даже посыпал в Америку своего старшего сына Александра.

Пароходчик убедил правление общества, а затем и общее собрание акционеров построить несколько пароходов американского типа. Однако у общества отсутствовали необходимые на постройку судов средства. Альфонс Зевеке, обладая уникальным даром договариваться с людьми и имея большие коммерческие связи, получил облигационный заем у английской фирмы «Форбес и Ко» на сумму 60 тысяч стерлингов (600 тысяч рублей). В итоге на Сормовском заводе были заказаны три парохода американского типа, первый из которых, «Переворот» (позже был переименован в «Колорадо», а затем в «Ориноко»), вышел в плавание в 1871 году. В 1872 году на Волгу вышли еще два таких же парохода — «Миссисипи» и «Н. Бенардаки».

В книге «Славная фамилия Зевеке» Ольга Наумова рассказывает: «Отчего же именно такие суда решил строить предприимчивый Альфонс Александрович? Дело в том, что в результате засухи Волга сильно обмелела, и новые плоскодонные пароходы решали проблему проходимости судов. К тому же пароходы Зевеке имели закругленную носовую часть, а это способствовало лучшей обтекаемости пароходов... «Переворот» был первым двухпалубным комфортабельным пассажирским колесным пароходом. Он мог везти неслыханное до того количество груза (до 30 с лишним тысяч пудов), а также отличался роскошью внутренней отделки. Просторные каюты были снабжены паровым отоплением, в каждую была проведена вода; пассажирский класс окружала широкая веранда для прогулок и отдыха... Для пассажиров 3-го класса он устроил на своих пароходах крытые палубы с удобными скамейками для ночлега. Раньше бедный люд был вынужден мерзнуть на палубах под открытым небом или страдать от духоты под низкими железными навесами... Его суда были, как дачи, комфортабельными, — продолжает рассказ Ольга Ивановна. — Они медленно ходили и глубоко не погружались. Это было хорошо, потому что Волга — очень капризная река, на ней было много мелей. Другие суда садились на мелководье, а суда Зевеке легко проходили все сложные участки».

«Под руководством Зевеке был выработан устав первого речного училища на Волге в Нижнем Новгороде».

этажный дом у Почайнского оврага, где находилась его пароходная контора». Строки из некролога Зевеке говорят сами за себя: «В лице А.А. Зевеке волжское пароходство потеряло одного из самых выдающихся своих представителей. Покойный был не только знатоком пароходной промышленности, но и совершенным реформатором в деле волжского пароходства».

Елена Анисимова

Фото предоставлены издательством «Кварц»

Реформатор пароходства

Позже Альфонс Александрович арендовал еще два парохода у владельца Николо-Абакумовского завода Журавлева — «Миклашевский» (которого переименовал в «Миссури») и «Ниагару». С этим речным флотом Зевеке открыл пассажирский маршрут между Нижним Новгородом и Астраханью.

В дальнейшем речная флотилия Зевеке расширилась до двух десятков судов.

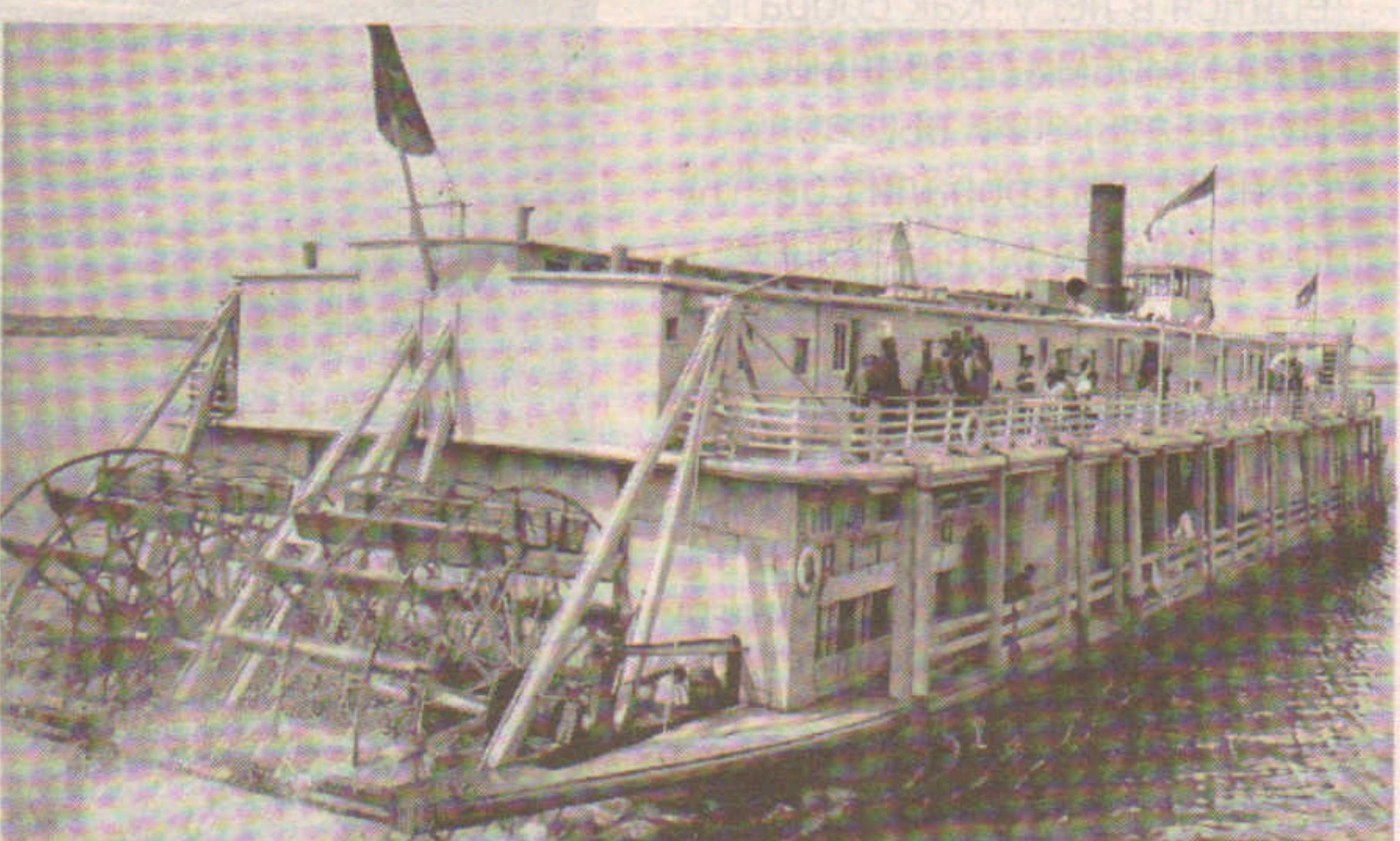
Альфонс Александрович умер внезапно от апоплексического удара 12 августа 1887 года. После его смерти, согласно духовному завещанию, пароходное дело перешло сыну — Александру Альфонсовичу, который также по воле отца преобразовал его предприятие в акционерное «Общество пароходства и торговли под фирмой «А. А. Зевеке». Увы, но оно через некоторое время перестало существовать. Суда пароходства Зевеке ходили на дровах, а когда появилась нефть, они оказались неконкурентоспособными.

К 1900 году компанию продали. Тем не менее, почти полвека Зевеке на Волге был главным пароходчиком. Будучи членом Нижегородской городской управы, Альфонс Зевеке активно занимался благотворительностью. Одной из заслуг Альфонса Александровича Зевеке стало то, что под его руководством был выработан устав первого речного училища на Волге, который был утвержден 18 июля 1887 года, а 18 октября того же года, уже после его смерти, состоялось официальное открытие Нижегородского речного училища.

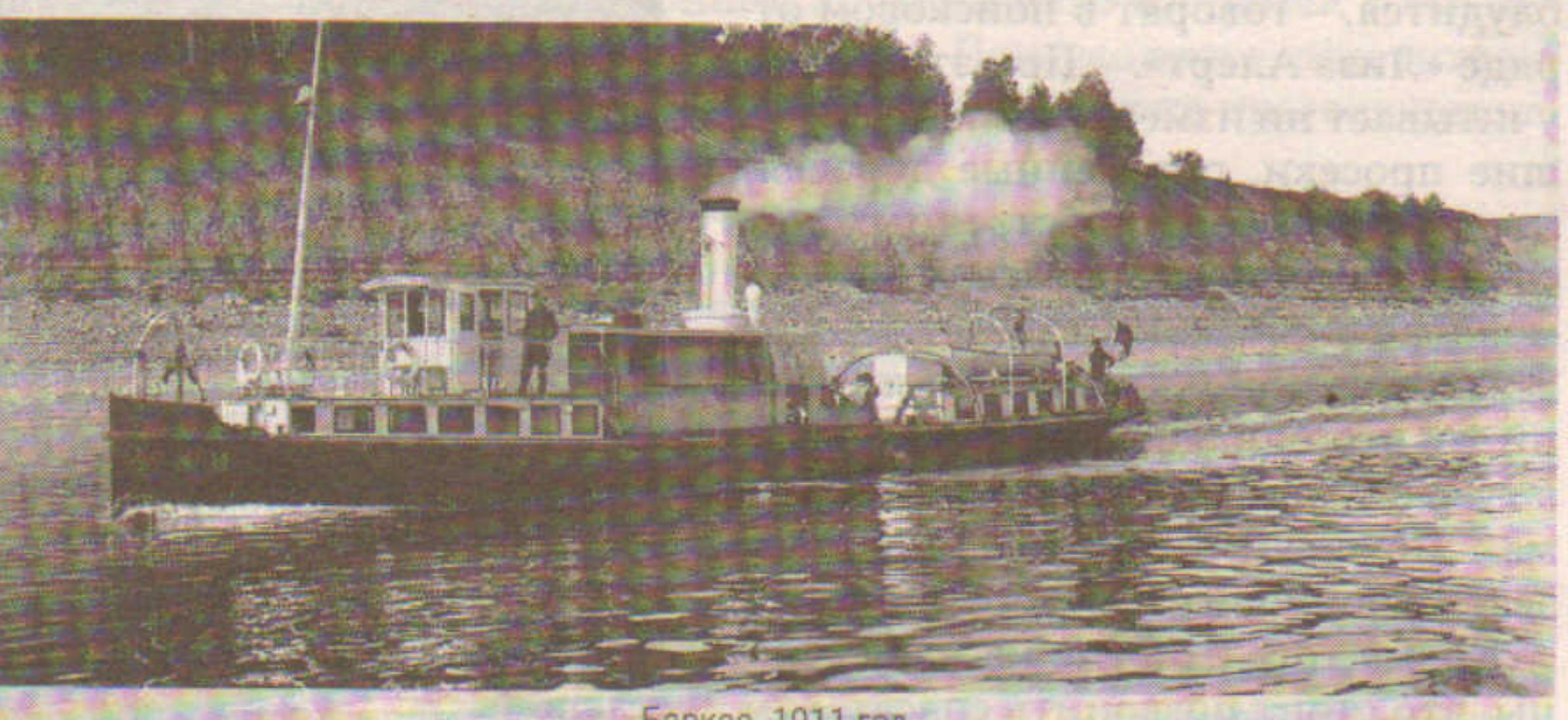
В книге «Славная фамилия Зевеке» говорится, что «самым весомым вкладом Альфонса Зевеке стала действенная помощь в открытии речного училища. Узнав, что губернатор Н.М. Баранов выступил с инициативой о создании речного училища, А.А. Зевеке направил ему письмо, где, в частности, были такие строчки: «Имею честь предложить в распоряжение Вашего превосходительства тысячу рублей на предмет устройства названной школы, призовокупляя, что такая же сумма ежегодно вноситься будет и на содержание оной во все будущее время существования моего пароходства на реке Волге». Более того, Альфонс Александрович отдал под училище свой двух-



Товарно-пассажирский пароход «Василий» братьев Каменских. В.А. Зевеке. Начало XX в.



Заднеколесный пароход



Баркас. 1911 год



Пароход «Графина»