

Первый этап

Ярко-красное солнце окрашивает пурпуром берега Северной Двины, в то время как наш АН-24 снижает скорость и заходит на посадку. Позади остаются Белое море и его песчаные пляжи, а под нами простирается дельта Северной Двины с её бескрайними лесами. Появляются рыбацкие деревушки и дачи.

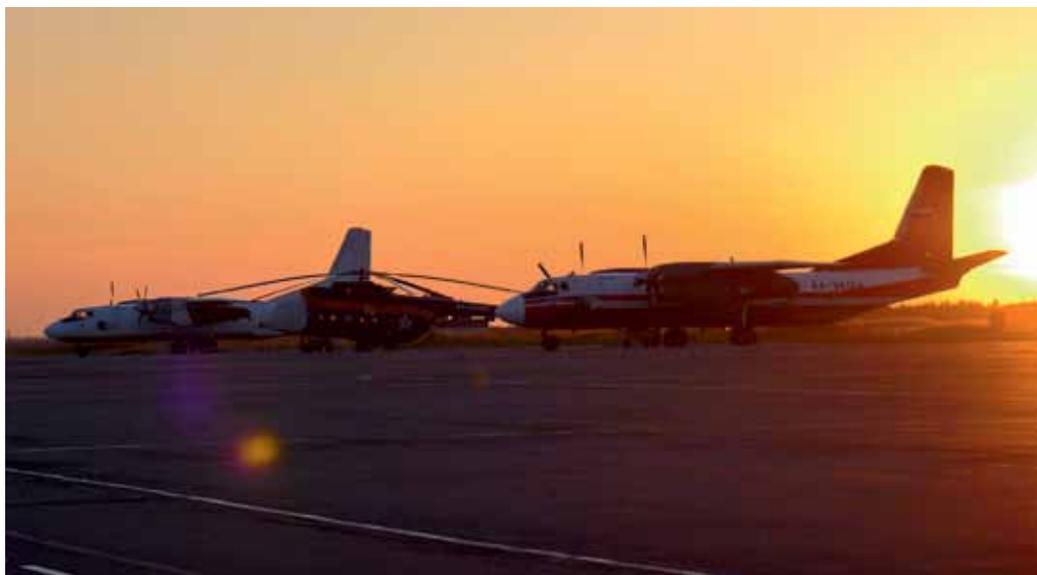
Через несколько минут мы приземляемся в аэропорту Талаги рядом с городом Архангельском. После полёта на винтовом самолёте, курсирующем по маршруту Тромсё – Архангельск, мы оказались неподалёку от здания архангельского аэропорта. Предзакатный свет мягко касается самолётов «Аэрофлота» и спускается на русскую землю – так же, как и группа путешественников из Норвегии. Вечер был тёплым, примерно 20° С.

Я взглянул на часы, уже переведённые на две отметки вперёд. Они показывали

половину десятого. Дата – 5 августа 2013 г. Учитывая разницу во времени, прошло примерно 100 лет с тех пор, как Фритъоф Нансен и Йонас Лид подняли якорь в заливе Тросё и отправились в свою легендарную экспедицию, открывшую новый торговый путь в Сибирь. Детали необычного путешествия Ф. Нансен подробно опишет в своей книге «Через Сибирь».

Полярный исследователь, учёный, дипломат и человек, вложивший много сил в развитие международного сотрудничества, Фритъоф Нансен был приглашён в это путешествие молодым предпринимателем, мечтавшим оставить след в истории – открыть торговый путь в Сибирь вдоль побережья северных морей. «Я бы хотел видеть Нансена на борту своего следующего корабля... потому, что всё, связанное с именем Нансена, всегда удавалось», – напишет впоследствии молодой бизнесмен Йонас Лид¹. Экспедиция оказалась удачной. В последующие годы

Последние лучи вечернего солнца освещают самолёты «Аэрофлота», вертолёты и военную технику. 5 августа 2013 г., 21.37.





«Коррект» поднимает якорь в заливе Тромсё 5 августа 1913 г. В этот же день Ф. Нансен и Й. Лид отправляются в экспедицию, которая станет легендарной и откроет новый торговый путь в Сибирь.

Фото: Йонас Лид. Национальная библиотека Норвегии.

Й. Лид отправит шесть экспедиций через Карское море до Енисея и дальше в Сибирь. Корабли, нагруженные товарами, успешно достигнут цели и вернуться на Запад.

В отличие от тёплого летнего Архангельска, 100 лет назад в Тромсё было прохладно. Погода навевала меланхолическое настроение: «Хорошо было из дождливого дня попасть в причудливую каюту, поесть и пропустить стаканчик», — напишет Ф. Нансен сразу после того, как окажется на борту парохода «Коррект», нанятого для экспедиции.

Наше путешествие тоже началось в Тромсё, но в отличие от Нансена и

Лида, которые покинули город морем, мы добрались до Архангельска по воздуху. Сделано это было из практических соображений, чтобы избежать проблем при пересечении границы на судне и сократить количество дней, отведённых на наше морское путешествие.

Самолет покинул Тромсё в час дня, мы сделали пересадку в Мурманске и приземлились в Архангельске в четверть десятого по местному времени. Преодолев 200 метров на автобусе «Аэрофлота», мы зашли в здание аэропорта, прямо к ленте выдачи багажа.

На выходе мы выстроились в очередь, а крупная женщина в униформе с



Участники второй экспедиции Йонаса Лида (в 1913 г.), прошедшей вдоль побережья Сибири. На переднем плане: Фритьоф Нансен, Степан Васильевич Востротин, золотоискатель, член Государственной думы из Енисейска, Йохан Самуэльсен, капитан «Корректа». На заднем плане: Йонас Лид, директор «Сибирской компании» и глава экспедиции, Иосиф Григорьевич Лорис-Меликов, секретарь русской миссии в Христиании. Фото неизвестного автора. Национальная библиотека Норвегии.

каменным лицом начала проверять соответствие багажных талонов и этикеток на багаже. Процедура заняла полчаса. На улице почти стемнело. Несколько непривычно для нас, приехавших из Тромсё, где все ещё стоят белые, бархатные августовские ночи. Архангельск, поморский областной центр на Белом море, находится на 64 параллели, на целых 5 градусов южнее Тромсё.

Подтвердив права на свой багаж, мы вместе с русскими переводчиками погрузились в два небольших автобуса, арендованных архангельским университетом. Путь наш лежал мимо полей и промышленной зоны, мимо красных труб местной

ТЭЦ. При въезде в Архангельск автобусы, объезжая центр, повернули в восточную часть города. Мелькавшие за окнами названия улиц свидетельствовали о том, что здесь помнят героев прошлого.

Сначала мы проехали улицу Гагарина, первого советского космонавта, далее — улицу Дзержинского, главы первой советской полиции — ЧК. Впоследствии линию этой структуры, её brutальную политику внутренней безопасности, продолжают НКВД, КГБ и ФСБ².

Вскоре огни города остались позади нас. Мы миновали Северодвинский мост, построенный в 1958 г., и выехали на федеральную трассу М-8, идущую до

Москвы — 1233 км в южном направлении. Если же повернуть с главной дороги на северо-запад, то через 44 км можно оказаться в закрытом судостроительном городке Северодвинске — или Молотовске, как его называли до 1957 г. Когда-то там базировались различные арктические организации Советского Союза.

Город известен в качестве центра северного судостроения, сосредоточенного на предприятии «СевМаш», которое во времена холодной войны производило атомные подводные лодки. Производство субмарин и другой военной продукции значительно сократилось в 1990-х из-за сложной экономической ситуации, но в 2000-х, когда страна вновь поставила перед собой цель стать великой державой, завод заработал с новой силой. «СевМаш» — самая крупная судостроительная компания в России и на сегодняшний день единственная, производящая атомные подводные лодки. В 2009 г. на ней работало 26 951 человек, при том что всё население города составляет 192 300 человек, а доход предприятия от военной продукции составил 533 млн долларов³.

Однако целью нашего вечернего путешествия были не Москва и не Северодвинск, а Исакогорка, находящаяся в нескольких километрах от Архангельска. Там стояло судно, которое доставит нас в Арктику. Через несколько километров мы остановились у КПП. Дежурный должен был открыть нам ворота, но, оказывается, он не может этого сделать. Разворачивается дискуссия между нашим шофёром и солдатом. В чём дело? Через мгновение выясняется, что у водителя нет пропуска на территорию порта. У нас, к счастью, он был. В итоге нам пришлось тащить наш багаж по узкой ухабистой грунтовой дороге самим.

На борту судна нас встретили Эйвинд Нуршлеттен, Хель Люнд и Томас Нильсен, прилетевшие в Архангельск чуть раньше в тот же день. Немного позже появился капитан Виктор Александрович Лощевский, статный мужчина лет 50-ти, и поприветствовал нас.

Судно, которому предстояло стать нашим домом на следующие две недели, называлось «Профессор Молчанов». Оно было сконструировано специально для научных исследований и имело усиленный корпус. Оно предлагало пассажирам уютные каюты, кают-компанию, которую мы также использовали как лекционную аудиторию, маленькую библиотеку и, что немаловажно, хорошую финскую сауну. На палубе располагались скамейки, на которых было приятно сидеть и смотреть на голубую, зеркальную гладь Северной Двины. На северо-востоке, на фоне чёрно-голубого звёздного неба, виднелись огни города.

Группа, которая поднялась на борт в тот вечер, состояла из 26 человек, не считая автора этих строк. Норвежскую часть коллектива возглавили: Ян-Гуннар Винтер, директор Норвежского полярного института, Эйвинд Нуршлеттен, Генеральный консул Норвегии в Мурманске, и Асбьёрн Бартнес, директор университета Тромсё по связям с общественностью.

Среди представителей академической и научной среды были: Кристи Стрём Булл, президент Норвежской академии наук; Андрей Шалев, Почетный консул Норвегии в Архангельске; Руне Рафаэльсен, глава «Баренц Секретариата»; Сальве Дале, директор «Акваплан-Нива»; Харальд Эллинген, глава Института морских технологий, а также Норвежского технологического и естественнонаучного университета; Ариль Мо, старший научный сотрудник Института Фритьофа Нан-



«Профессор Молчанов»⁴

«Профессор Молчанов» – научно-исследовательское судно ледового класса Arc5*, типа «Академик Шулейкин». Построено в 1982 г. в Або, Финляндия, принадлежит службе Росгидромет в Архангельске. Тоннаж судна составляет 1,753 т., длина – 69,7 м (229 ф.). Судно оснащено двумя дизельными моторами, совокупной мощностью 3120 л. с. Крейсерская скорость – 10 узлов. На судне расположены 23 каюты на двоих и 2 – на троих. Команда судна – 32 человека.

На борту находятся две надувные лодки, используемые для высадок на сушу. Каждое лето судно фрахтуется для экспедиций Арктического плавучего университета, во время которых студенты и учёные из Северного (Арктического) федерального университета Архангельска отправляются вдоль арктических берегов, к Земле Франца-Иосифа и Новой Земле.

Судно было названо в честь Павла Александровича Молчанова, советского метеоролога и исследователя, известного изобретателя и испытателя первого в мире радиозонда, аппарата, который крепился к метеозонду и позволял измерять переменные значения атмосферного давления, температуры, направления и силы ветра, а также отправлять эти данные на землю. Радиозонд Молчанова имел прекрасную конструкцию и использовался без существенных изменений вплоть до 1958 г. Сам Молчанов был арестован НКВД в апреле 1941 г., а в октябре того же года застрелен конвоиром на барже в Ладожском озере во время этапирования заключённых.

* Принадлежность к ледовому классу Arc5 означает, что судно способно на самостоятельное плавание в разрежённых однолетних арктических льдах при их толщине до 0,6 м в зимне-весеннюю навигацию и до 0,8 м в летне-осеннюю. Плавание в канале за ледоколом возможно в однолетних арктических льдах толщиной до 0,7 м в зимне-весеннюю и до 1,0 м в летне-осеннюю навигацию (*Прим. ред.*).



Пароход «Коррект»⁵

Паровая шхуна «Коррект» принадлежала Ивару А. Кристиансену из Хаугесунда и была построена в Нидерландах в 1908 г. для грузовых перевозок. Судно имело прочный корпус, усиленный по ватерлинию и обшитый стальными листами, что позволяло ему без серьёзных последствий выдерживать удары о лёд. Тоннаж судна – 1550 т., длина – 68,5 м (225 ф.). На борту находился трёхтактный двигатель индикаторной мощностью 700 л. с., позволявший развивать скорость до 10 узлов в штиль при низкой загрузке судна. Во время экспедиции 1913 г., судно было нагружено цементом, который впоследствии планировалось отправить дальше по Транссибирской железной дороге.

сена и директор отделения Норвежского Научного Совета; Пол Сёргорд, заместитель директора Департамента по искусству; Йохан Матис Тури, глава Всемирной организации оленеводов; Кари Мюклебюст и Йенс Петтер Нильсен, историки из Тромсё; Харальд Стин, биолог из Норвежского полярного института; Тронд Лангьюор, представитель норвежской береговой охраны; Наталья Лукашева, профессор университета Акурейри, Исландия; Гуннар Сатра, информационный советник Морского института; Леонид Савельев, магистрант Университета Тромсё, ответственный за фото и видеосъёмку, а также Зоя Равна, сотрудник Саамского центра Университета Тромсё.

К группе присоединились люди, заинтересованные в сотрудничестве с Россией: Феликс Чуди, судовладелец и директор «Судовой компании Чуди» (Tschudi Shipping Company), Свейн Рюд, экспортер лосося и директор компании «Трой-

ка» (Troika Seafood AS) и Хель Люнд, представитель Норвежско-российской торговой палаты. Кроме того, на борту были представители прессы: Эскиль Энгдал из Dagens Næringsliv, Руне Александерсен из Nordlys и Томас Нильсен из Barents Observer.

На борту «Профессора Молчанова» в тот летний вечер прояснились некоторые обстоятельства нашего путешествия. Ректора Университета Тромсё Ярле Орбакке однажды посетила идея повторить путь Ф. Нансена вдоль побережья. Идея показалась ему чрезвычайно интересной и важной. Генеральный консул Норвегии в Мурманске Эйвинд Нуршлеттен предположил, что университет Архангельска смог бы помочь в решении вопроса. Длинной историей стал бы рассказ о работе Стейна П. Асхейма по планированию экспедиции. Кроме того, директор Полярного института Ян-Гуннар Винтер заключил договор с Э. Нуршлеттенем, по инициативе которого поддержали идею Я. Орбакке, который, в свою очередь, пригласил С. П. Асхейма присоединиться к проекту.

Наш проект подразумевал, что по его результатам будет создана телевизионная передача, как утверждал Я.-Г. Винтер на встрече в Тромсё в 2012 г. Там же он предложил включить проект в рамки «учебного тура на Восток». Таким образом, Полярный институт взял на себя большую часть обязанностей по реализации проекта.

На встрече в Тромсё в октябре того же года был принят план экспедиции. Тогда мы рассматривали две возможности отметить 100-летие путешествия Ф. Нансена из Тромсё до Енисея. Первая инициатива исходила от автора этой книги и заключалась в том, чтобы пройти вдоль северных берегов России и сосредоточить внимание экспедиции на на-

учной коммуникации и сотрудничестве. Вторая инициатива исходила от Стейна П. Асхейма, который предлагал повторить путь экспедиции 1990 г., когда снимали специальный репортаж для норвежской телекомпании NRK. На встрече наш вариант получил поддержку Полярного института, Университета г. Тромсё, «Баренц Секретариата» и Генерального консульства Норвегии в Мурманске.

На этом же собрании решили предоставить возможность участия в экспедиции представителям бизнеса.

В январе 2013 г. было подписано соглашение между Университетом Тромсё, САФУ им. Ломоносова и Норвежским полярным институтом, где, помимо прочего, говорилось о фрахтовке судна «Профессор Молчанов» для участия в экспедиции.

К сожалению, Стейн П. Асхейм не смог получить полной финансовой поддержки для своего фильма и отказался от идеи принять участие в проекте.

Как бы то ни было, первый этап подготовки экспедиции завершился. Теперь нам пришлось время сниматься с якоря и отправляться в Баренцево море, где к востоку от острова Колгуев мы должны были выйти на маршрут Ф. Нансена и Й. Лида и проследовать до Карского моря, потом до Енисея и далее в Красноярск. Одной из целей экспедиции было дальнейшее развитие сотрудничества между Норвегией и Россией в области торговли, культуры, науки и техники, а также в социальной сфере.

И, безусловно, виделось нечто символическое в том, что в проекте приняли участие два арктических университета: Университет Тромсё — Арктический университет Норвегии и Северный (Арктический) федеральный университет в Архангельске, чьё сотрудничество сделало экспедицию реальностью.

Вдоль северных берегов в Сибирь⁶

Маршрут, по которому Й. Лид и Ф. Нансен прошли вдоль побережья в Сибирь — часть Северного морского пути. Путь этот начинается от северных окраин Европейского континента, далее по бескрайним ледовым просторам ведёт в Сибирь, затем тянется вдоль её берегов и, наконец, выводит к Берингову проливу. Северный морской путь привлекал людей с тех пор, как зародилась сама идея возможности его существования, но мало кто отваживался хотя бы попытаться покорить его. Князья и цари мечтали о восточных богатствах, специях, шёлке, золоте, о мехах соболя и горностая. Однако Северный морской путь выглядел (да и на самом деле был) смертельно опасным, а тех, кто следовал по нему, часто считали безумцами, живущими исключительно ради славы. Среди них оказались Виллем Баренц и Руаль Амундсен, а также множество менее известных и удачливых мореплавателей.

Самое древнее описание путешествия по северным морям принадлежит норвежскому путешественнику Оттару из Холугаланда и сделано для английского короля Альфреда Великого. Отчёт Оттара, датированный примерно 870 г.⁷, содержит информацию о побережье Финнмарка и Кольского полуострова вплоть до Белого моря. Позже на север за мехами и драгоценными металлами отправятся норвежский конунг Эрик I, а также один из великих вождей Холугаланда Туре Хунд⁸.

Беспорядки и войны в других частях света заставляли мореплавателей активнее искать Северный морской путь. В конце XIII в. турки начали контролировать Ближний Восток, собирая высокие пошлины с торговцев, перевозивших грузы

по Шёлковому пути в Китай. Европейские короли и знать испытывали трудности в получении фарфора, шёлка и специй. Такая ситуация побудила их искать другие морские и сухопутные маршруты в Китай и Индию, чтобы получить доступ к фантастическим богатствам этих земель.

В XV в. португальцы выяснили, что побережье Африки идёт дальше на восток. В 1498 г. Васко да Гама сумел отыскать морской путь в Индию. Шесть лет спустя в путешествие отправился Христофор Колумб, который намеревался найти альтернативный путь в Индию и был поддержан испанской короной — королём Фердинандом и Изабеллой Кастильской. Колумб верил, что наша планета круглая, и намеревался плыть на запад до тех пор, пока не достигнет земли. Предположение Колумба оказалось верным по сути, но он не знал о существовании американского континента и в 1492 г. оказался на Багамах, будучи уверенным, что прибыл к берегам Индии.

Тордесильяский договор 1494 г., по которому Испания и Португалия разделили сферы влияния в мире, заявив исключительные права в том числе и на ещё не открытые земли, повысил интерес к северным широтам. Однако фактически Испания и Португалия доминировали в южной части Атлантики, а такие морские державы, как Великобритания и Нидерланды, искали удачи на севере.

Рассчитывая достичь берегов Китая, мореплаватели пытались нащупать дорогу вдоль северного побережья Сибири. В Великобритании для торговли с Китаем через Северный морской путь королевским указом была учреждена специальная компания. Её первая экспедиция под командованием сэра Хью Уиллоби отбыла из Лондона на трёх парусниках в мае 1553 г. К несчастью, суда потеряли друг

друга во время шторма. Сэр Уиллоби и два судна достигли Новой Земли и повернули обратно. По пути они нашли место для зимовки на побережье Кольского полуострова, но погибли при невыясненных обстоятельствах*. Командир третьего корабля Ричард Ченслор оказался более удачлив и закончил своё путешествие недалеко от устья Северной Двины и города Архангельска. Узнав о необычных гостях, пришедших на Русский Север, Московский государь Иоанн IV Грозный пригласил их к себе.

Встреча англичан с московским царём послужила прологом к заключению торгового договора между Россией и Великобританией, а также открытию Северного морского пути — но не в Китай, а в Россию, которая в те времена вела внешнеэкономические отношения с западными странами через Белое море. Кроме того, англичане получили доступ в Персию через водные пути Московского государства. Им удалось узнать о том, что русские поморы уже пользовались Северным морским путём, добираясь по воде до Сибири. Они ходили на север через пролив Югорский Шар, волоком перемещая свои лёгкие суда через полуостров Ямал, и добирались до богатых пушниной земель, раскинувшихся вдоль рек Обь и Таз⁹.

Несмотря на новые знания и последующие экспедиции, состоявшиеся в 1556 и 1580 г., англичанам так и не удалось продвинуться дальше Новой Земли, Вайгача и Карского пролива.

Позже поиски морского пути через северные льды продолжил голландец Виллем Баренц. Три основательно снаряжённых экспедиции в 1590-х гг., тем

не менее, не позволили ему продвинуться дальше Новой Земли. Там он в сложнейших условиях провёл зиму 1596–1597 гг. Летом, по пути домой, Баренц погиб от истощения и цинги. И хотя ему не удалось найти северный путь в Китай, имя этого великого путешественника вошло в историю открытия Арктики. В честь него названо море, располагающееся севернее Скандинавии и Европейской части России.

Вскоре после этих событий интерес к северным морям и морскому пути в Сибирь был утрачен. Причин тому было несколько. Во-первых, Карское море признали непроходимым. Во-вторых, Испания и Португалия потеряли доминирующие позиции в южных морях. Наконец, в 1620 г. царь Михаил Федорович Романов запретил торговлю с Сибирью морем. Таким образом он рассчитывал усилить контроль за торговлей пушниной, и ослушников ждала суровая кара: «те, кто нарушит закон, подлежат смерти»¹⁰.

Перспективы Северного морского пути для коммерческого судоходства вновь стали вызывать интерес лишь спустя 250 лет. Честь первым пройти весь Северный морской путь принадлежит Адольфу Эрику Норденшельду — финско-шведскому геологу и полярному исследователю. Для начала он на промысловом судне «Прёвен» достиг устья Енисея 15 августа 1875 г., став первым, кто в новейшее время смог добраться до крупнейших сибирских рек через северные моря¹¹.

Три года спустя, в июне 1878 г., Норденшельд и его экспедиция на парусно-паровом барке «Вега» и пароходе «Лена» покинули местечко Карлскрона в Швеции. Пройдя почти весь путь за одну навигацию, они, тем не менее, вынуждены были встать на зимовку у берегов Чу-

* Наиболее вероятной причиной гибели экспедиции современные исследователи считают отравление угарным газом (*Прим. ред.*).

котки и смогли добраться до Тихого океана лишь летом 1879 г. Обратной в Стокгольм экспедиция вернулась через Суэцкий канал и Средиземное море 24 апреля 1880 г. По возвращении Норденшельд лично встретился с королем Оскаром II и получил титул барона.

Историю о покорении Северного морского пути экспедицией Норденшельда* теперь можно прочесть в учебниках истории. Менее известен тот факт, что путешествие до Енисея в 1895 г. стало возможным благодаря усилиям северных мореплавателей из норвежских губерний Тромс и Финнмарк. Особенно стоит отметить вклад братьев Эдварда Хольма и Ганса Христиана Йоханнессенов из Балсфьорда. Эти умелые промысловики и опытные мореходы составили обширное картографическое описание северных островов и рельефа морского дна, а также сводки наблюдений за погодой на северо-востоке. В 1870 г. Эдвард Хольм Йоханнессен был правой рукой Виллема Баренца во время его плавания вокруг Новой Земли. Свои воспоминания он опубликовал в шведском научном журнале «Документы Королевской Академии наук» (*Kungliga Vetenskapsakademiens Handlingar*). Их публикация во многом изменила отношение к Карскому морю, которое раньше считалось непреодолимой преградой, и позволила искать дальнейшие возможности судоходства по Северному морскому пути¹².

Рассказывая о северном мореплавании, необходимо отметить также Эллинга Карлсена из Хаммерфеста: именно он нашёл в сентябре 1871 г. место зимовки Баренца на Новой Земле. Ещё одно имя,

достойное остаться в истории — Исаак Нильс Исааксен из Нурышосботн. Это был опытный промысловик, штурман и капитан нескольких научных экспедиций на Свальбард** и в Сибирь в 1860-х — 1870-х гг.¹³

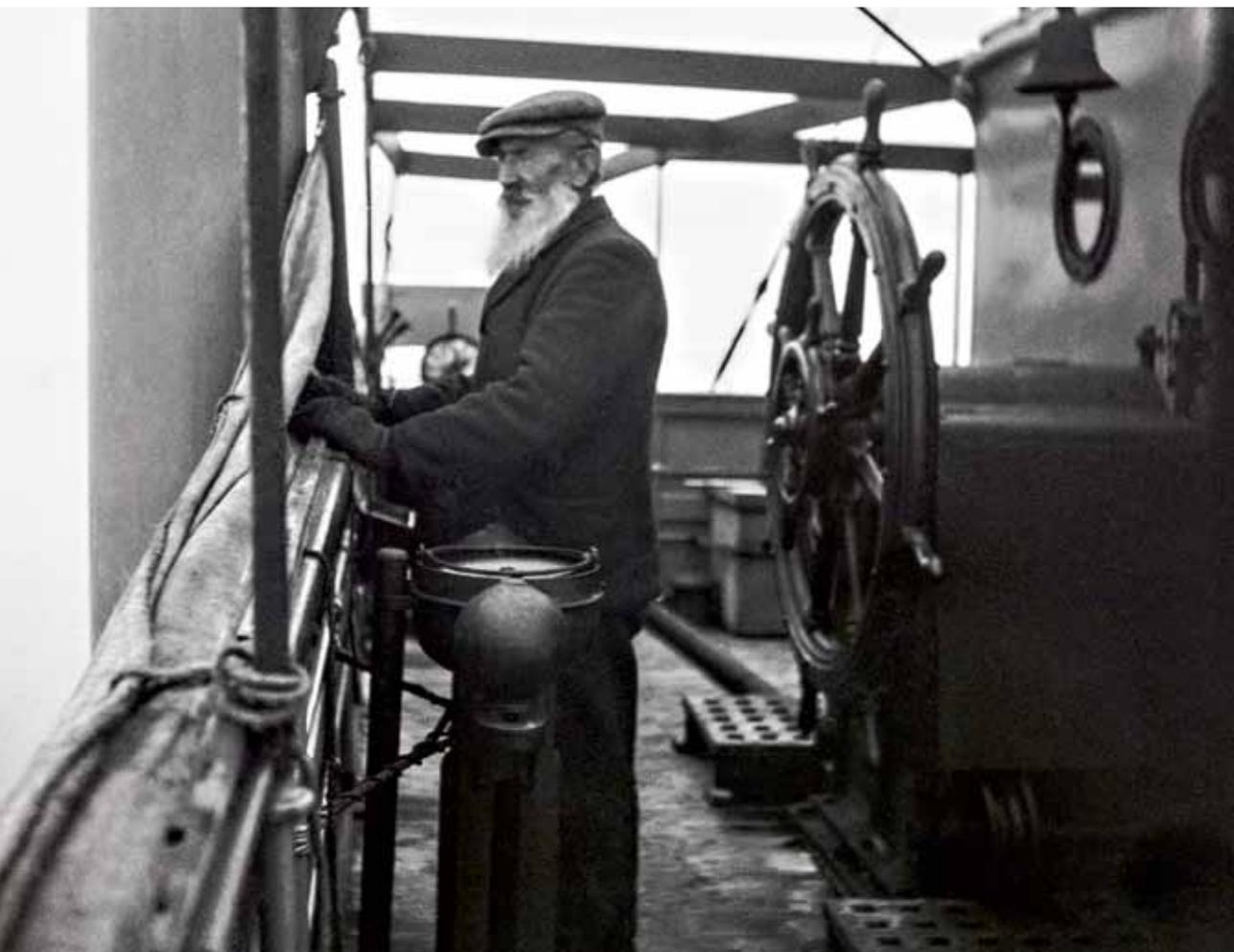
Норвежские моряки вдохновили А. Э. Норденшельда. Он, как и оказывавший ему финансовую поддержку сибирский промышленник Михаил Константинович Сидоров, хорошо представлял, какие торговые перспективы откроет Северный морской путь до сибирских рек¹⁴.

Для своей экспедиции на судне «Прёвен» до Енисея, организованной в 1875 г., Норденшельд нанял упомянутых выше моряков из Тромсё Исака Исааксена и Ганса Христиана Йоханнессена. Впоследствии он пригласил Йоханнессена в качестве морского эксперта и шкипера на «Лену», вспомогательное судно, сопровождавшее «Вегу» до устья р. Лена. Далее их пути разошлись — Норденшельд отправился навстречу своей славе, а Йоханнессен на «Лене» отправился по одноимённой реке до Якутска в поисках новых торговых путей.

В период, последовавший за экспедицией Норденшельда, ледовая обстановка на Северном морском пути благоприятствовала мореплаванию. Из Европы в Сибирь приходили всё новые экспедиции. Одним из прибывших был англичанин Джозеф Уиггинс, который, как и Норденшельд, достиг Енисея и устья реки Обь. Год спустя он вернулся на Енисей, а десятью годами позже, в конце 1880-х и в 1890-х гг., стал первым, кто занялся коммерческими перевозками из Европы до Енисея. Среди перевезённых им гру-

* О первом прохождении Северного морского пути можно прочесть в книге А. Э. Норденшельда «Плавание на „Вега“» (*Прим. ред.*).

** В современной российской традиции этот архипелаг принято называть Шпицберген (старинное поморское название — Грумант) (*Прим. ред.*).



Ганс Христиан Йоханнессен сопровождал А. Норденшельда в плавании на «Веге» на наиболее опасных участках Северного морского пути в 1878 г. Когда Лиду понадобился ледовый лоцман, выбор пал именно на Йоханнессена, который в тот момент уже отметил своё 67-летие.

Фотография сделана на борту «Корректы». Автор фото неизвестен. Национальная библиотека Норвегии.

зов были рельсы для строящейся Транс-сибирской железной дороги.

Капитан Уиггинс и его успех вдохновили Йонаса Лида, который через 20 лет после него финансово поддержит идею установления коммерческого мореплавания вдоль Северного морского пути.

Первая экспедиция Лида на грузовом судне «Тулла» в 1912 г. потерпела неудачу. Льды оказались непроходи-

мыми, капитан допустил ряд ошибок, а самого Лида на борту судна не было¹⁵. Однако он решил не останавливаться и в 1913 г. зафрахтовал пароход «Коррект» под командованием капитана Йохана Самуэльсена. В этот раз Лид сам участвовал в экспедиции — и не только он. 5 августа 1913 г. вместе с ним на борт судна взомел Фричьоф Нансен. Для ледовой проводки Лид нанял того

же человека, который когда-то прокладывал маршрут судов экспедиции Норденшельда вдоль Таймыра – Ганса Христиана Йоханнессена, которому тогда было уже 67 лет¹⁶.

Присутствие на борту Нансена оправдывает энтузиазм и огромные ресурсы, вложенные в экспедицию и торговлю с Сибирью. Поддержка великого путешественника придала Лиду и его сибирскому проекту авторитет и в России, и на Западе. Тем не менее, предприятию не суждено было просуществовать долго, и помешала отнюдь не ледовая обстановка. Русская революция и приход к власти большевиков решили исход всего предприятия. Из-за разногласий относительно того, как вести дела с новой властью, Лид покинул компанию в 1918 г. В том же году власти национализировали Сибирскую компанию. Все предприятия и бизнес, включая перевозки по Северному морскому пути, стали государственными.

Используя и переосмыслив опыт Сибирской компании, новые власти установили коммерческое морское сообщество Сибири с Европой. Этим занималась организация под названием «Главсевморпуть», занимавшаяся управлением перевозками по Северному морскому пути. Кроме того, новая структура должна была содействовать добывающей отрасли на Севере, координировать поставки, заниматься строительством портовой инфраструктуры и решать транспортные вопросы на Крайнем Севере¹⁷.

Морской путь в Сибирь не утратил своей важности и сегодня: в наши дни он особенно важен для промышленных предприятий, расположенных вдоль рек Обь и Енисей, а также для экспорта палладия, меди, платины и никеля из Норильска.

Фритъоф Нансен и Йонас Лид¹⁸

Фритъоф Нансен (1861–1930) не нуждается в особом представлении. Он – настоящий норвежец, стоящий в одном ряду с Г. Ибсеном, достигший безграничного международного признания и известности. Нансен был полярным исследователем и дипломатом, вошедшим в историю благодаря своим экспедициям и в не меньшей степени гуманитарным инициативам в период после Первой мировой войны. Кроме того, он был блестящим учёным и одним из самых важных норвежских общественных деятелей, участвовавших в процессе становления независимости Норвегии в 1905 г. Национальным героем Нансен стал уже при жизни, и слава его не померкла и по сей день.

В 1881 г. состоялась первая для Нансена полярная экспедиция в Гренландию. В ней также участвовали Самуэль Балто и Уле Равна*. Путешествие было описано в книге «На лыжах через Гренландию» (1890 г.), а быт местных жителей стал основой для книги «На Крайнем Севере: жизнь эскимосов» (1891 г.).

Гренландская экспедиция стала прологом к более масштабным исследованиям. Существовала теория о том, что льды из Сибири дрейфуют по Северному Ледовитому океану до Гренландии. Нансен решил сконструировать специальный корабль, не боящийся ледового сжатия, отправиться на север и дать кораблю замерзнуть во льдах, а потом дрейфовать вместе с ними к Северному полюсу.

* В ходе этой экспедиции Нансен и его товарищи впервые в истории пересекли ледовый щит Гренландии. В ней также принимал участие Отто Свердруп (*Прим. ред.*).



Йонас Лид, директор Сибирской компании, глава Сибирской экспедиции, на борту «Корректа» 18 августа 1913 г.

Фото: Фритьоф Нансен.
Национальная библиотека Норвегии.



Фритьоф Нансен с биноклем на борту судна «Омуль» в пути вверх по Енисею, сентябрь 1913 г.

Фото: предположительно С. Востротин.
Национальная библиотека Норвегии.

Несмотря на скептическое отношение к этой идее, норвежский парламент финансово поддержал экспедицию — также как и король Оскар II и группа частных инвесторов. Специально для экспедиции известный кораблестроитель Колин Арчер построил судно «Фрам», сконструированное в соответствии с указаниями Нансена. 24 июня 1893 г. экспедиция покинула Осло. Капитаном судна был Отто Свердруп. «Фрам» отправился на восток и на $78^{\circ} 50'$ с. ш. и $133^{\circ} 37'$ в. д. вмёрз в лёд.

Дрейфующий лёд нёс «Фрам» на северо-запад. 14 марта 1895 г. в точке $84^{\circ} 4'$ с. ш.

и 102° в. д. Ф. Нансен и Ялмар Йохансен покинули корабль и попытались достичь Северного полюса на лыжах и собачьих упряжках. К 7 апреля они добрались до 86° с. ш. — севернее, чем все экспедиции, побывавшие в Арктике до них. Однако из-за нехватки продуктов Нансен принял решение отказаться от покорения полюса. Они перезимовали на Земле Франца-Иосифа и вернулись обратно в Вадсё 13 августа 1896 г. Нансена провозгласили национальным героем, а его лекционные туры по Европе и Америке стали триумфальными. Своё путешествие он детально описал в книге «„Фрам“ в полярном море» (1897 г.).



В 1914 г. Йонас Лид выкупил у государства компанию «Енисей», которая занималась перевозками грузов и пассажиров по одноимённой реке, и купил пароход «Туруханск». Так Сибирская компания стала контролировать перевозки из Европы в Центральную Сибирь.

Фото: Йонас Лид. Национальная библиотека Норвегии.

Эту экспедицию Норвежский биографический словарь называет важнейшей и отважнейшей за всю историю полярных исследований. И именно она привела к переменам в восприятии арктического морского пространства.

В 1905 г. Ф. Нансен обратился к самой важной проблеме Норвегии — её независимости. Книга «Норвегия и уния со Швецией» получила широкий отклик за пределами страны. Нансен вёл личные переговоры с датским принцем Карлом (ставшим впоследствии норвежским королём Хоконом VII) относительно норвежского престола. В 1906—1908 гг. он был первым послом Норвегии в Лондоне, после чего вернулся и преподавал в Осло.

С 1920 г. и до своей смерти Нансен был членом норвежской делегации в Лиге Наций, первой всемирной организации, созданной с целью поддерживать мир и порядок, а также содействовать международному сотрудничеству. Нансен сыграл в её деятельности далеко не последнюю роль. В мае 1920 г. он стал уполномоченным по делам беженцев, и благодаря его усилиям примерно 450 тыс. человек вернулись домой. В 1921 г. Нансен вместе с рядом гуманитарных организации по собственной инициативе занялся проблемой голода в Советской России. Позже он был избран верховным комиссаром Лиги по делам беженцев и ему удалось договориться с



Главная улица Красноярска, где Йонас Лид открыл офис своей компании в 1914 г.

Фото: Йонас Лид. Национальная библиотека Норвегии.

советскими властями по поводу экономических вопросов. Его работа сыграла важную роль в улучшении жизни населения Украины и Поволжья.

В августе 1922 г. Ф. Нансен возложил на себя миссию помочь миллионам беженцев из России. Зимой 1921—1922 гг. он организовал обмен нескольких сотен греков и немцев. В 1922 г. ему присудили Нобелевскую премию мира. Очень многое было сделано им, прежде всего, на Украине. С 1925 г. он занимался проблемами армянских беженцев.

А в 1913 г. Нансен собрался в Сибирь. Экспедиция значительно отличалась от всех предыдущих. Так же, как и ранее, у неё не было жёстких рамок — ни физиче-

ских, ни интеллектуальных, но в этот раз экспедиция имела чёткую научную цель. Нансен вёл наблюдения и делал записи, имеющие чёткую логическую структуру. Тексты подкреплялись рисунками, свидетельствующими о наличии у него прекрасного чувства формы и понимания природы вещей. Сам Нансен писал, что это был лучший способ занять время в полярных морях по пути до Енисея. Водное путешествие позволяло ему увидеть всю Сибирь вплоть до самого Дальнего Востока без особой подготовки и тяжёлого труда: «Мне нужен был случай отдохнуть, и я с благодарностью им воспользовался»¹⁹.

Ещё одной причиной поездки в Сибирь было стремление «научиться уз-

навать». Позже Нансен неоднократно подчёркивал, что ещё во время своего пребывания в Гренландии он заинтересовался культурой коренного населения Арктики. Экспедиция в Сибирь давала возможность встретиться с некоторыми из северных народов, и для великого путешественника такой шанс стал «самым заманчивым в этой поездке»²⁰.

Надежды Нансена воплотились в жизнь. Вместе с Лидом и капитаном Самуэльсоном ему удалось пройти через льды Карского моря и к 26 августа добраться до перевалочного пункта Носоновский песок в устье Енисея. Здесь они выгрузили 1000 тонн цемента, который покупатели повезли на баржах вверх по Енисею, туда, где строилась Транссибирская железная дорога. Обратное в Европу «Корректю» предстояло доставить пилот-материалы, лён, пеньку и графит, а также другие товары, которые можно было продать в Европе, включая двух верблюдов из Монголии.

Однако Нансена не было с Лидом на «Корректе», когда тот возвращался в Европу. Он продолжил свой путь по Енисею на небольшом моторном судне «Омуль» до Енисейска и далее на повозке до Красноярска, откуда по Транссибирской железной дороге добрался до Владивостока. И только оттуда, также на поезде, спустя два месяца он вернулся обратно в Европу — в Санкт-Петербург. По пути Нансен сделал множество заметок о Сибири — «земле будущего», публикация которых способствовала сибирскому бизнесу Й. Лиды. Для самого же Нансена путешествие стало затравкой для развития его интереса к России — интереса, который нашёл отражение в его дальнейшей гуманитарной и научной работе.

Йонас Мариус Лид родился в местечке Веой провинции Румсдал в 1881 г.

В 19 лет он уехал в Кардиф, набираться опыта работы в торговой компании. Затем последовала головокружительная карьера в аналогичных фирмах — в Ахене, Берлине, Лондоне и Париже.

В 1910 г. Лид случайно повстречал в Париже британского бизнесмена Альфреда Эрнеста Дерри и поделился с ним мыслями о возможностях морской торговли с Сибирью. Вскоре после этого он получил по почте книгу «Жизнь и путешествия капитана Джозефа Виггинса» с пожеланиями удачи от Дерри. Книга рассказывала об английском капитане, которому в конце XIX в. посчастливилось добраться до Енисея, а потом и до реки Обь. Книга станет путеводной звездой Лиды в его торговом предприятии в России²¹. Он постоянно думал о том, чтобы открыть морской путь в Сибирь. Вместе с Дерри он организовал акционерную компанию The Siberian Steamship Manufacturing & Trading Company Ltd. («Сибирская пароходная торгово-промышленная компания») при участии норвежского, русского и английского капиталов. Лид стал директором компании, а её головной офис базировался в Красноярске.

Занимаясь развитием Сибирской компании, он привёл её к успеху, но лишь на короткое время. Как и годом ранее, в 1914-м Лид снарядил в устье Енисея суда, гружённые цементом и другими материалами для строительства Транссибирской железной дороги. Обратное в Европу отправились древесина, масло, мёд, пенька, лён, мех и графит.

В 1914 г. Лиды назначили Генеральным консулом Норвегии в Красноярске. В том же году он принял российское подданство: это открывало возможности для покупки русских компаний. Первым делом он приобрёл компанию «Енисей», занимавшуюся перевозками по одной-

мённой реке. Сибирская компания стала владельцем десяти пароходов и тридцати барж и контролировала весь грузопоток из Европы в Сибирь. До ликвидации компании в 1918 г. Лид — человек с русской душой, который даже представлялся всем как Иона Иванович, — отправил шесть торговых экспедиций из Европы до Енисея²².

Октябрьская революция 1917 г. создала огромные трудности для Сибирской компании, а в 1918-м её и вовсе национализировали. Тогда же Лид планировал освобождение царской семьи из заключения в Тобольске и хотел вывезти их на одном из судов компании. Увы, идею Лида не поддержали в Лондоне, и он не стал ничего предпринимать.

В 1920—1921 гг. Лид пытался торговать с новыми властями. Свои идеи на этот счёт он опубликовал в книге «Взгляд со стороны на экономическую ситуацию в России». В период НЭПа (Новой экономической политики) он даже попытался создать свою фирму в Москве. Правительство Советского государства ввело НЭП в 1921 г.: были, хотя и в ограниченной форме, разрешены частное предпринимательство и торговля. Формально НЭП продолжался до 1928 г., однако после смерти В. И. Ленина в 1924 г. условия для частного предпринимательства стали тяжелее, и это ограничило деятельность Лида.

В 1926 г. Лид стал представителем американской алюминиевой компании «Алкоа». В 1930 г. его арестовали советские власти и, вероятно, попытались оказать давление с целью сотрудничества. С помощью норвежского посла в Москве Андреаса Т. Урбуе ему удалось получить обратно своё норвежское гражданство и покинуть Советский Союз. Уехав в мае 1931 г., он поселился в Лондоне и ра-

ботал директором компании Aluminium Union Ltd (Объединение производителей алюминия). Во время Второй мировой войны написал автобиографию под названием «Возвращение к счастью», которая вышла на английском языке в 1943 г., а на норвежском — после войны²³.

Уйдя на покой, Лид вернулся в Норвегию и поселился в усадьбе Сельнесе, которую выкупил в 1930-х гг. В 1958 г. вышла книга «Морской путь продолжается», ставшая своеобразным ответом на критику, которой он подвергся в 1918 г. В этот период Лид проявил себя в качестве реакционера и человека авторитарного, но обладающего шармом и энтузиазмом, которые помогли ему завести множество друзей в России. ■