

A portrait of a man with light brown hair, a mustache, and blue eyes. He is wearing a dark blue or grey high-collared coat with ornate gold embroidery on the collar. The background is a textured, light-colored wash.

**СИБИРСКАЯ АРКТИКА**

ЙОНАС ЛИД

**Исследование и развитие  
Карского морского пути**

**Йонас Лид**  
**Сибирская Арктика.**  
**Исследование и**  
**развитие Карского**  
**морского пути. История**  
**«Сибирской компании»**

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=44518440](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=44518440)*

*Сибирская Арктика. Исследование и развитие Карского морского пути.*

*История «Сибирской компании» / Йонас Лид ; перевод А.С. Хромых ;*

*вводная статья и комментарии Г.Ф. Быконя, А.С. Хромых: РАСТР;*

*Красноярск ; 2019*

*ISBN 978-5-901926-19-2*

### **Аннотация**

Эта книга впервые переиздается на русском языке, она вышла из-под пера Йонаса Лида, норвежского международного коммерсанта, генерального консула Норвегии по Сибири, почетного потомственного гражданина Российской империи и гражданина СССР. Жизнь Лида порой напоминала авантюрный роман. Пригласив знаменитого полярника Фритьофа Нансена

путешествовать по Сибири, он исследовал возможности открытия торгового пути из Западной Европы через Карское море.

Сейчас в современной исторической науке происходит ревизия многих несправедливых оценок данных деятелей, которые внесли значительный вклад в развитие международного сотрудничества. Йонас Лид, безусловно, входил в когорту таких людей, и логичным шагом в освещении его деятельности является издание на русском языке с подробными комментариями истории его детища – «Сибирской компании». Именно в деятельности, связанной с этой компанией, раскрывается сущность Йонаса Лида как общественного деятеля, коммерсанта и личности.

*В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.*

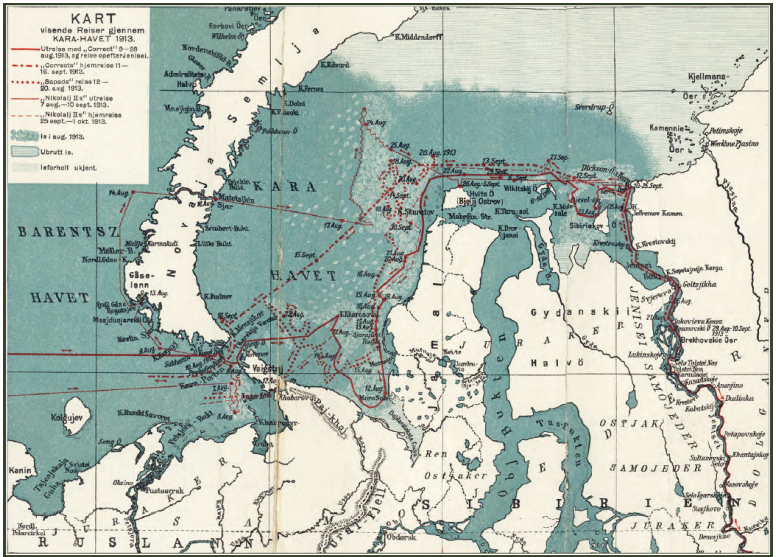
# Содержание

Предисловие	13
В погоне за мечтой	20
Глава I	42
Конец ознакомительного фрагмента.	73

**Йонас Лид**  
**Сибирская Арктика.**  
**Исследование и**  
**развитие Карского**  
**морского пути. История**  
**«Сибирской компании»**

*To*  
*the Memory of*  
*FRIDTJOF NANSEN*

*Посвящается*  
*памяти*  
*ФРИТЬОФА НАНСЕНА*



# SIBERIAN ARCTIC

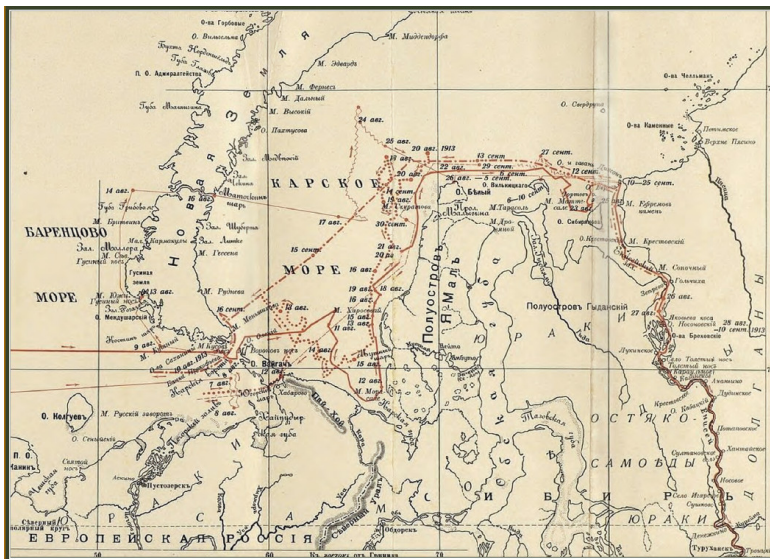
The Story of the Siberian Company

BY

JONAS LIED

LONDON

METHUEN & CO LTD 36 ESSEX STREET WS2



© 1960 Jonas Lied

First published in Great Britain 1960

Printed by Richard Clay & Co Ltd., Bungay, Suffolk

Catalogue number 6194/U

© 1960 Йонас Лид

Впервые опубликовано в Великобритании в 1960 г.

Напечатано Ричардом Клэем и Ко ЛТД, Бунгэй, Саффолк

Номер каталога 6194/U

Издательство «РАСТР» обращает внимание читателей,

*что название русского перевода книги Йонаса Лида отличается от названия английского издания. С согласия господина Вилхелма Вилкенса сочло возможным использовать название русского издания – «Сибирская Арктика. Исследование и развитие Карского морского пути. История «Сибирской компании».*

***Dear Yuri Kiryushin and Professor Gennady Bykonya!***

*Thank you for your friendly e-mail. I am, as you may know, the oldest nephew of Jonas Lied (of two) and his nearest now living relativ. Uncle Jonas used to introduce me as the oldest son of his youngest sister. As a bachelor without children he asked me to run his farm Solsnes in Romsdal and to become his heir. I was then 27 years old. I am now 92 years of age and living with my wife on a lot of ground from the farm.*

*I very much appreciate your eefforts to keep the memory of Jonas Lied living after all these years. I think however that he deserve it after his exiting life in trading, shipping, manufacturing, diplomacy and several other things. And at last as a farm owner in his beloved Romsdal in Norway, where he was born and where he calmly died in his “heavenbed”, nearly 88 years of age in 1969.*

*Myself and my family (wife an 4 chidren) lived at the farm Solsnes under the same roof as my uncle for 19 years (1955–1969), for good and for bad. Jonas Lied was a strong personality. The clift of generationss was great, and he had not much understanding for people with opinions different from himself. But*

*we managed.*

*I very much appreciate your publishing of the book Siberian Artie, and i am sure that Jonas Lied would have appreciated it as well. He considered Russia as his second native country. He told me that it is not given a so well-mannered person in the world as a well-mannered russian citizen. I hope a lot of people will read the book, and therefor understand that informer times they had a devoted fellow citizen who made a great contribution for the prosperity of your contry.*

*At last I think your introductory article will be a good and interesting guidance for the public for what they will find in the book Siberian Artie.*

*Good luck!*

***Wilhelm Wilkens***

***Дорогие Юрий Кирюшин и профессор Геннадий Быко-  
ня!***

*Спасибо за ваше теплое письмо, отправленное по электронной почте. Как вы знаете, я старший из двух племянников Ионаса Лида и являюсь ближайшим из ныне живущих его родственников. Дядя Ионас обычно представлял меня как старшего сына своей младшей сестры.*

*Он попросил меня управлять его фермой Солнес в Ромсдале и стать его наследником, так как он был холостяком и у него не было детей. Мне было тогда 27 лет Сейчас мне 92 года, и у нас с женой большая ферма.*

*Я очень ценю ваши усилия, чтобы сохранить память о Ионасе Лиде по прошествии стольких лет после его смерти. Я думаю, что он заслуживает, чтобы о его успехах в торговле, судоходстве, предпринимательской деятельности и других достижениях узнали потомки. Мне это очень приятно как владельцу фермы в своем любимом Ромсдале в Норвегии, где родился мой дядя и где он спокойно умер, отправившись на небеса в 1969 году, прожив почти 88 лет*

*Я и моя семья (жена и 4 детей) прожили на ферме Солнес под одной крышей с моим дядей в течение 19 лет (1955–1969). Иногда ссорились, потом мирились. Ионас Лид был сильной личностью. Разница в восприятии жизни между поколениями была велика, и он не очень понимал людей, чье мнение отличалось от его собственного. Но у нас получалось уживаться.*

*Я очень ценю ваши усилия, направленные на издание книги «Сибирская Арктика» на русском языке, и я уверен, что Ионас Лид тоже оценил бы этот труд. Он считал Россию своей второй родиной. Он говорил мне, что ему не встречались люди с такими хорошими манерами, какие были у российских граждан. Я надеюсь, что многие люди прочтут эту книгу и поймут, что в прежние времена у них был достойный гражданин, который внес большой вклад в процветание вашей страны.*

*И в завершение я думаю, что ваша вступительная статья станет хорошим и интересным руководством для чи-*

*тателей в отношении того, о чем они узнают в книге «Сибирская Арктика».*

*Удачи!*

***Вилхелм Вилкенс***

Перевод с английского:

**А.С. Хромых**, кандидат исторических наук, доцент, педагог-организатор лицея МГИМО им. А.М. Горчакова

Вводная статья и комментарии:

**Г.Ф. Быконя**, доктор исторических наук, почетный профессор КГПУ им. В.П. Астафьева

**А.С. Хромых**, кандидат исторических наук, доцент

Рецензенты:

**О.В. Коновалова**, доктор исторических наук, профессор  
**Н.И. Дроздов**, доктор исторических наук, профессор

**В книге использованы материалы и фотографии из архивов**

господина Вилхелма Вилкенса – племянника Ионаса Лида,

госпожи Марит Вереншёлль – почетного профессора University of Oslo, IFIKK,

Национальной библиотеки Норвегии National Library of Norway,

Музея истории и развития судоходства в Енисейском бассейне, личных архивов Г.Ф. Быкони и А.С. Хромых.



# Предисловие

Описания историй компаний встречаются значительно реже, чем жизнеописания выдающихся людей. В литературе мы находим лишь скудные сведения о развитии громадных промышленных корпораций, даже столь разветвленных, как международные нефтяные концерны. Человек интересует нас, потому что он имеет душу, а компания – потому что от нее можно получить дивиденды. Таким образом, когда знаменитая личность умирает, вся ее жизнь и поступки становятся предметом обсуждения в печати, когда же компания заканчивает свою историю, она только сдает в архив свои коммерческие дела или материалы торговых операций. В этом случае, возможно, большую ценность представляют детализированные подсчеты операций значимых коммерческих предприятий, но тогда история компании трудна в описании, а после ее удачного составления трудночитаема. Очень жаль, так как история многих компаний – это и драма, и краски, и значимость, а часто она равнозначна жизни выдающихся знаменитых индивидуальностей.

Все вышесказанное справедливо для «Русской компании», образованной в 1553 году, чья деятельность и история описаны в книгах, опубликованных в Англии издательством Манчестерского университета. Основания для описания обстоятельств зарождения и становления компании становятся

более весомыми, когда ее развитие переплетено с историей, когда оно касается первых усилий в исследовании и торговле, когда ее операции имеют особую значимость для будущего какой-либо определенной страны.

«Сибирская компания», историю которой я попытаюсь рассказать на этих страницах, была более значима, чем те люди, которые дали ей начало и впоследствии работали на ее благо. Я считаю нужным сказать без ложной скромности, что первоначальная идея создать компанию принадлежала Альфреду Дэрри, который в Лондоне разделил ее со мной. Я же так сильно ассоциировал себя с компанией и вложил в нее так много личной ответственности, что, очевидно, отойду от критики ее истории. Но моя собственная история, по правде, производна от истории компании. С самого начала она должна стать призывом, который зажжет воображение многих людей. Она была смелой и рискованной. Она была продолжением истории древних норвежских традиций борьбы с Арктикой.

Первоначально действия компании были спланированы накануне нового времени, когда радио и аэропланы приходили на помощь пароходам и ледоколам. Перспективы успеха нашего предприятия основывались на неистощимых природных богатствах Сибири. Сибирь была новым Китаем. Первое путешествие закончилось неудачей, но это нас не отпугнуло. Один корабль погиб, пробираясь через льды, другие были более удачливы. Фритьоф Нансен сопровож-

дал вторую экспедицию, поэтому его знаменитое имя ассоциировалось с компанией. Он, конечно, верил в огромные возможности программы развития «Сибирской компании». Экспедиция увенчалась полным успехом, и Нансен отправился путешествовать вглубь России в Азию и написал свою ценную книгу о Сибири<sup>1</sup>. Он увидел важность Карского морского пути<sup>2</sup> для мира и Сибири, для Норвегии. Впечатленный, он сказал своим соотечественникам: «Спасибо, Сибирь!»

История «Сибирской компании» значима для Норвегии как в контексте экономических, так и в контексте исторических связей, потому что Норвегия для Сибири – ближайший сосед на западе. Норвегия – это европейский плацдарм, лежащий между морями, несущими в себе опасность. Но уже сейчас в этих морях стала возможной безопасная навигация не только для единичных кораблей, но и для больших торговых судов. И кажется, что в будущем норвежское предпринимательство неизбежно будет связано с развитием и использованием природных богатств Центральной и Северной Сибири.

Как «Сибирская компания» привлекла множество новых инвесторов у себя на родине и за рубежом, как развивала структуру сибирских филиалов, как она планировала новый порт на Новой Земле и как ее бурной деловой активности помешала русская революция – все это необходимо обобщить здесь. Это содержание составит основу книги. Я считаю, что

мне сильно повезло, так как я имею возможность писать об этом.

Как я уже говорил, написать об истории компании – сложное задание, и мне повезло, что я выполнил это задание легко. В 1952 году мне передали, частично в качестве любезности, все архивы компании, в которых было с полтонны документов, копий писем и дел. Все необходимое оказалось в моем распоряжении, и я получил возможность узнать о том, что когда-то мешало мне руководить бизнесом. Архивы и дневники, с записями день в день, которые я вел на протяжении моей карьеры, позволили мне представить это основательное и достоверное повествование. В данном случае я получил возможность читать со скрытым критицизмом о моей собственной деятельности в компании, об иронии судьбы и о событиях, удививших меня. Однако все это неважно. Характеристика компании, ее действий, борьба за существование, продолжающаяся до сегодняшнего дня, ее проекты – да, они так и остались проектами – вот те вещи, которые важны. Кажется, что компания также может быть бессмертной.

*ЙОНАС ЛИД*



*Нансен Фритъоф Ведель-Ярлсберг (1861–1930)*



*Нордениёлъд Нильс Адольф Эрик (1832–1901)*

\*\*\*

<sup>1</sup> Фритъоф Нансен, норвежский полярный исследователь, ученый-зоолог, основатель новой науки-физической океанографии, лауреат Нобелевской премии мира 1922 года. Прославился своими арктическими путешествиями: Гренландской экспедицией 1888 г., дрейфом на судне «Фрам» через Северный Ледовитый океан в 1893–1896 гг., плаванием на судне «Коррект» от Норвегии к устью Енисея и исследованием внутренних районов Сибири. Здесь же речь идет о его книге «В страну будущего. Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море». В Норвегии книга вышла в 1914 г., а в России в 1915 г. В книге описывается путешествие Нансена 1913 г. на судне «Коррект» и его последующее пребывание в России. Правда, у широкого круга читателей, современников Нансена, она не вызвала огромного интереса, так как в это время в самом разгаре были военные действия на фронтах Первой мировой.

<sup>2</sup> Несколько непривычно для российского читателя звучит словосочетание «Карский морской путь». Обычно в описаниях путешествий по Северному Ледовитому океану упоминается Северный морской путь. Но следует учитывать, что Йонас Лид вел свои коммерческие операции именно по Карскому морскому пути, то есть по маршруту от Норвегии до

устья Енисея. Первое же сквозное плавание по Северному морскому пути совершил швед Нильс Адольф Зрик Норденшельд в 1878–1879 годах на пароходе «Вега». Он впервые осуществил сквозное (с зимовкой в пути) плавание северо-восточным проходом из Атлантического океана в Тихий и через Суэцкий канал вернулся в Швецию, впервые обойдя таким образом всю Евразию. Повторное сквозное плавание вдоль побережья Евразии через Северный Ледовитый океан совершил ледокольный пароход «А. Сибиряков» в 1932–1933 гг. Транспортные рейсы же по перевозке грузов по Северному морскому пути советские суда начали осуществлять в середине 30-х гг. XX века.

# В погоне за мечтой

Ионас Лид – известный коммерсант, писатель, общественный деятель и знаток русского искусства. Он первым из норвежцев стал в коммерческих целях использовать Карский морской путь, соединивший в начале XX века берега Норвегии с устьем великих сибирских рек – Енисеем и Обью. Именно в таком образе этот чрезвычайно деятельный человек предстает перед нами в своей автобиографии, вышедшей на русском языке в 2009 году под названием «Сибирь – странная ностальгия»<sup>1</sup>.

Огромная заслуга открытия имени Ионаса Лида для мировой общественности принадлежит Марит Вереншелль, доктору философии, профессору кафедры философии, классических языков, искусствоведения и истории идейных течений университета в Осло. Она привлекла внимание к его книгам по освоению Северного морского пути; открыла и провела несколько выставок его коллекции русского художественного искусства, в основном пушкинских времен, в Москве, Осло и других городах; издала несколько статей и книгу о нем<sup>2</sup>; организовала с 5 по 9 января 2006 года в Осло международную конференцию «Консул Юнас Лид и Россия. Коллекционер, дипломат, промышленник-новатор. 1910–1931» и была редактором, автором предисловия и вве-

дения изданного в Лондоне сборника докладов ее участников<sup>3</sup>.

Однако положительный образ И. Лида в отечественной исторической и географической науке существовал не всегда. Достаточно вспомнить его общую оценку в фундаментальном четырехтомном труде советских ученых, посвященном освоению Арктики, – «ловкий международный делец»<sup>4</sup>. Во многом подобная оценка являлась данью сложившимся в Советском Союзе идеологическим стереотипам. Сейчас в современной исторической науке происходит ревизия многих несправедливых оценок данным деятелям, которые внесли значительный вклад в развитие международного сотрудничества. Предпринимательство И. Лида в Сибири было тесно связано с территорией Енисейской губернии, и консульство он открыл в Красноярске, поэтому понятен особый интерес к И. Лиду именно красноярцев. Уже в первые годы перестройки журналисты и краеведы опубликовали материалы о И. Лиде и высоко оценили его вклад в экономическое развитие Сибири, а также в проекты по освоению Севера нэпмановской России<sup>5</sup>.

После участия одного из авторов данной статьи в конференции в Осло<sup>6</sup> родилась идея опубликовать его основной труд по организации им регулярного коммерческого плавания по Северному морскому пути. После выхода книги на английском языке в 1960 году она была переиздана в 11 стра-

нах, но на русском языке не выходила. Ее даже не было в библиотеках СССР, и необходимый экземпляр книги через Марит Вереншелль любезно предоставил племянник Ионаса Лида, г-н Вилхелм Вилкенс (Wilhelm Wilkens). Логичным шагом в освещении деятельности И. Лида является издание на русском языке с подробными комментариями истории его детища— «Сибирской компании». На наш взгляд, именно в деятельности, связанной с «Сибирской компанией», раскрывается сущность И. Лида как общественного деятеля, коммерсанта и личности.

В истории создания «Сибирской компании» имели место и случайность, и необходимость. С одной стороны, с конца XIX века неоднократно предпринимались попытки установить регулярное торговое сообщение по Карскому морскому пути между Европой и устьями сибирских рек, достаточно вспомнить плавание Дж. Виггинса, пароходов торговой компании Ф. У. Лейборна-Попхэма, экспедицию Валентина Вэбстера и др. С другой стороны, именно И. Лиду, после случайной встречи с Альфредом Дэрри, удалось благодаря своей неумемной энергии воплотить навязчивую мечту англичанина в жизнь.

Впервые И. Лид заинтересовался Арктикой в 1889 году, когда ему было восемь лет. Именно тогда Ф. Нансен вернулся из Гренландской экспедиции в качестве национального героя. Нансен стал для юного Лида кумиром и образцом для подражания<sup>7</sup>. И, конечно же, в сознании юного Ионаса на-

верняка мелькнула мысль: жизнь нужно прожить, совершив великий подвиг или реализовав грандиозный проект. Однако реальность, окружавшая И. Лида, не способствовала осуществлению его амбициозных мечтаний. В девятнадцать лет, окончив старшие классы школы, он становится учеником в одной из фирм Осло, занимающейся продажей промышленных машин. В основном это был спекулятивный бизнес, который несильно интересовал И. Лида, но помог ему освоить азы коммерции и скопить первоначальный капитал для поездки в Великобританию. Параллельно с работой в фирме девятнадцатилетний норвежец, обладая незаурядным талантом к ведению коммерческих сделок, удачно играл на фондовой бирже Осло, вовремя продавая и покупая акции ведущих компаний.

И. Лид прекрасно понимал, что в маленькой Норвегии, до конца еще не ставшей независимой страной, у него значительно меньше возможностей в полной мере проявить свои способности к ведению бизнеса, нежели в «мастерской мира» Великобритании. В 1900 году И. Лид переезжает в Великобританию в Кардифф и не без труда устраивается управляющим в фирму по продаже промышленного оборудования «Ловеридж Инк.». И. Лид в силу должностных обязанностей вынужден досконально изучить особенности высокотехнологичной по меркам того времени продаваемой продукции, именно здесь проникается духом восторга от стремительного развития науки и техники. В дальнейшем, благодаря ра-

боте в Кардиффе, И. Лид становится активным сторонником внедрения технических новаций в работу «Сибирской компании».

Еще большее влияние на становление И. Лида как бизнесмена оказала его работа в Германии в фирме «Хенри Пельс и Ко», которая занималась продажей металлорежущей техники и слесарных станков. Во многом именно в немецкой фирме И. Лид освоил основы идеально организованного немецкого маркетинга и важное качество для организации принципиально нового бизнеса – внимание к мелочам. К тому же там он познакомился с изобретателем Хьюго Джоном, который укрепил веру И. Лида в возможности современной техники, а главное – благодаря его консультациям норвежец «мог сам запустить любую из этих мощных машин и продемонстрировать ее возможности в действии»<sup>8</sup>. Несколько лет спустя, когда И. Лид стал управляющим «Сибирской компанией», он лично после первой неудачи «Талла» контролировал процесс подготовки пароходов к плаванию по водам Северного Ледовитого океана. Вершиной карьеры И. Лида в фирме «Хенри Пельс и Ко» стало его назначение управляющим лондонским филиалом. Деятельный норвежец убедил Х. Пельса пойти на немалые расходы и поучаствовать в ежегодной инженерной выставке в Олимпии, после которой поступило множество заказов, и немецкая фирма заняла прочное положение на рынках Великобритании. Следует отметить, что опыт проведения подобных крупных тор-

говых выставок пригодился И. Лиду позже на берегах Енисея. В Олимпии как организатор экспозиции станков И. Лид впервые получает общеевропейскую известность, но он хочет еще расширить свой кругозор и принимает решение уйти с высокооплачиваемой и перспективной работы и уехать в отсталую по индустриальным меркам Францию.

Переехав в Париж, после интенсивного обучения французскому языку на четырехмесячных курсах И. Лид устраивается во французский филиал американской фирмы «Счетные машины Берроуза». Фирма занималась внедрением новых изобретений, облегчавших работу офисов частных компаний и государственных учреждений. Несмотря на кажущееся понижение в статусе, на новой работе И. Лид впервые познакомился с организацией крупного бизнеса. Но и эта работа до конца не устраивала юного предпринимателя, о своем положении он выражался с некоторой долей иронии: «старый продавец рыбы со временем сам становится похож на рыбу, а тот, кто продает офисную технику, сам вскоре начинает напоминать конторскую мебель»<sup>9</sup>.

И именно в этот момент 18 января 1910 года состоялась судьбоносная встреча И. Лиды с Альфредом Дэрри, который смог зажечь его грандиозным проектом организации прямой торговли между Европой и устьями сибирских рек. Слова А. Дэрри попали в самое яблочко – именно организация такой крупной компании отвечала самым смелым мечтам И. Лиды, и тот готов был бросить всю свою неуемную энергию на их

воплощение в жизнь.

Путь к организации компании был достаточно тернистым. Ни И. Лид, ни А. Дэрри не обладали даже подобием стартового капитала, необходимого для этого дела. Начались многочисленные переговоры как с норвежскими, так и с английскими деловыми кругами, в результате которых И. Лиду удалось добиться финансирования разведочной экспедиции в Сибирь и организации торговой ярмарки в Красноярске с целью изучения спроса сибиряков на иностранные товары. Здесь, безусловно, Й. Лиду пригодился опыт, полученный им во время работы в немецкой компании «Хенри Пельс и Ко». С немецкой педантичностью и пунктуальностью он всесторонне изучил экспортные и импортные возможности сибирского рынка, реакцию местных купцов на появление конкурирующей фирмы, позицию высокопоставленных чиновников по отношению к появлению «Сибирской компании». На сбор этой информации Й. Лид потратил около года. Таким трудоемким подготовительным этапом деятельность Й. Лида принципиально отличалась от подобных попыток его предшественников и современников, предпринимаемых для освоения Карского морского пути, и поэтому увенчалась наибольшим успехом. В итоге Й. Лиду удалось привлечь значительный капитал консервативно настроенных норвежцев в это рискованное предприятие.

В начале 1912 года он зарегистрировал общество с норвежско-английским и русским капиталом в 143 тысячи крон,

которое получило название «Сибирская пароходная, промышленная и торговая компания с ограниченной ответственностью»<sup>10</sup>. И здесь проявилось нестандартное коммерческое мышление Й. Лида – после первоначальной неудачной экспедиции китобойного судна «Талла» он тщательно проанализировал ошибки и, вместо того чтобы просто их исправить, при поддержке своих партнеров попытался резко повысить авторитет компании смелым шагом – приглашением знаменитого Ф. Нансена для поездки в Сибирь под флагом «Сибирской компании». Эта торговая экспедиция по Карскому морскому пути 1913 года, закончившаяся полным коммерческим успехом, не только показала жизнеспособность идеи

Й. Лида и А. Дэрри, но и поставила «Сибирскую компанию» в ряд самых крупных и успешных иностранных предприятий в России<sup>11</sup>.

Всего же «Сибирская компания», в первую очередь усилиями Й. Лида, в 1912–1917 годах организовала шесть торговых экспедиций. Не все они приносили коммерческий успех, но одна удачная перекрывала с лихвой прежние убытки. Акционерный капитал «Сибирской компании» к 1917 году составил 8 млн норвежских крон, 10 млн российских рублей и 1,5 млн фунтов стерлингов. Свои конторы «Сибирская компания» имела в Нью-Йорке, Лондоне, Христиании (Осло), Петербурге, Москве, Архангельске, Ново-николаевске (Новосибирске), Красноярске. В сибирские уездах Ени-

сейской и Тобольской губерний имелись торговые агенты<sup>12</sup>. Они по рекомендации Й. Лида в сбыте товаров опирались на местные потребительские кооперативы и казенные переселенческие бюро, а в скупке – на производственную кооперацию. Кооперативное движение заметно оживилось, особенно в пищевой и обрабатывающей отраслях. Личный вклад в их развитие внес и сам Й. Лид, основав лесопильные и консервные заводы. Поэтому, помимо традиционно вывозимых товаров (шкура, меха, шерсть, пенька, сало, конопля, лошадиный волос, щетина, графит) пошли на экспорт сливочное масло, сыр, льняные ткани, а с 1917 года – лесной ассортимент.

Последний поступал с Маклаковского лесопильного завода Енисейского уезда (ныне на месте с. Маклаково – г. Лесосибирск, крупнейший в Красноярском крае лесопромышленный центр. Так Й. Лид стал крестным отцом этого города). В 1916 году в эту старинную на левом берегу Енисея деревеньку было доставлено новейшее оборудование с ведущей шведской фирмы «Болиндер». Следует подчеркнуть, что Й. Лид сам лично контролировал процесс комплектования и доставки этого оборудования, так как потеря какой-либо мелкой детали могла привести к длительной отсрочке пуска производства. Здесь Й. Лид придерживался своего железного правила: в организации крупного бизнеса не должно быть мелочей. За полгода местная строительная артель возвела основные корпуса и вспомогательные службы заво-

да, и он стал работать на полную мощность. Это предприятие Й. Лид называл «заводом нового типа». Часть оборудования была изготовлена в Красноярске на заводе «Пароходства на Енисее» на Посадном острове. То есть на счету Й. Лида был еще механический завод, который на конец 1916 года выполнил работ на 94,7 тыс. рублей и имел еще заказ на 10,94 тыс. рублей<sup>13</sup>. На заводе в Маклаково работало до 200 человек. Для них были построены две казармы, открыта заводская лавка, имелась больница. Заводская контора находилась в Красноярске в здании норвежского консульства на улице Воскресенской в доме «Ревильон-братья» (ныне пр. Мира, 49). Первым управляющим, до октября 1917 года, являлся норвежский подданный Ола Валстед<sup>14</sup>.

Завод по производству консервов из рыбы и дичи построили в 1916 году, закупив в Норвегии необходимые станки и оборудование, чтобы перевалочный Усть-Енисейский порт был рентабелен и зимой.

В создании крупномасштабного многопрофильного бизнеса заключалось основное отличие деятельности «Сибирской компании» от ее предшественников. В экспедициях, организованных по Карскому морскому пути, И. Лид добивался примерно равного соотношения между импортируемыми и экспортируемыми сибирскими товарами, что, в свою очередь, способствовало не только обогащению «Сибирской компании», но и развитию региона в целом. Причем следует отметить, что в структуре импорта «Сибирской компании»

практически не было так называемых колониальных товаров. До И. Лида «Английская морская торговая компания Френсис Лейборн-Попхэм» в течение пяти лет, с 1894 по 1898 год, торговала с Сибирью. Половину товаров из ее импорта составляли «колониальные товары», и только в двух из пяти рейсов присутствовала более или менее значительная доля сибирского экспорта<sup>15</sup>. К тому же кроме торговли энергичный норвежец попытался создать в Сибири сеть производств, ориентированных на переработку естественных ресурсов, а следовательно, способствовал социально-экономическому и культурному развитию региона.

Справедливость этих слов подтверждают масштабные планы И. Лида на будущее. Он с учетом спроса на местном рынке лесоматериалов в 1917 году подготовил проект сооружения двух новых лесопильных заводов<sup>16</sup>. Отходы от лесопиления намечалось использовать на месте для производства бумаги. Под Красноярском на Затоне норвежский предприниматель в 1916 году приобрел землю под будущую судостроительную верфь, увязывая ее работу с проектируемыми другими финансистами двумя железоделательными заводами, богатых углем и рудами в местах того же Красноярского уезда<sup>17</sup>. Суда могли быть смешанного класса «река – море», ибо проект верфи и чертежи судов были заказаны в нью-йоркской фирме «Киндлунд и Дрейк», опытной в разработке речных судов для Великих озер, в которых условия навигации

гации приближались к морским<sup>18</sup>. Четкую систему доставки сибирских грузов И. Лид пытался организовать через два перевалочных пункта в устьях Енисея и Оби и один незамерзающий базовый порт в губе Белушья на Новой Земле. В устье Енисея он еще в 1910 году выбрал защищенное от ледохода место, названное им Усть-Енисейским портом (в советское время Усть-Порт). Подобный проект порта исполнил талантливый инженер А. М. Вихман, проектировавший Одесский морской порт. Предусматривалось строительство защитного мола, зернового элеватора, развитой дорожной системы, грузового района с порталными кранами и транспортерами, района пакгаузов и жилого комплекса. Мощность Усть-Енисейского порта определялась минимум в 300 тысяч тонн.

Для беспрепятственной доставки товаров к портам И. Лид ставит под свой контроль судоходство по Енисею и Оби. В начале 1917 года им была «куплена большая часть акций главного пароходства Общества, контролирующего 10 пароходов и 30 барж на реке Енисей, также поступившего, в силу этого, в ведение г-на Лида... Значительное количество акций было куплено у главного пароходного Общества на реке Оби, контролирующего 70 пароходов и 200 барж, каждая водоизмещением до 3000 тонн».

Первая мировая война, падение царизма в феврале 1917 года и особенно приход большевиков к власти сильно осложнили реализацию этих планов. И. Лид лавирует: с одной стороны, он в марте 1917 года временно приостанавливает де-

тельность предприятий общества и переводит часть акций в новое «Русское общество» с капиталом в 2 млн рублей, на которые приобретает акции сибирских пароходств<sup>19</sup>. С другой стороны, уехав в 1917 году в США, он пытается установить прямые торговые контакты между Сибирью и Америкой, соединив их трансатлантической линией. Он организует экспериментальный рейс Нью-Йорк – Енисей пароходом «Обь», нагруженного американскими товарами. Сам же он по железной дороге проследовал из Владивостока в Красноярск, чтобы лично проконтролировать подготовку к экспорту сибирских товаров. Побывав в Минусинске, Маклаково и Усть-Енисейске, Лид отправился в Архангельск, чтобы оттуда на ледоколе «Седов» обеспечить ледовую проводку «Оби». Этот план не удался, и груз «Оби» застрял в Архангельске. Отправка его по железной дороге сорвалась из-за прихода к власти большевиков. Правление «Сибирской компании», бойкотируя новую власть, запретило директору-распорядителю продавать груз на месте. Лид же, побывав в Петербурге, понимает: возобновление торговли с Сибирью откладывается на неопределенный срок. Он продает груз и, оскорбленный обвинениями правления и предложением выйти из его состава, вернув стоимость акций, в июне 1918 года выходит из созданной им компании.

Вскоре по приглашению старого знакомого И. Г. Лорис-Меликова он приезжает в Омск, где находилось Сибирское правительство адмирала Колчака. Затея «верховного

правителя России» организовать снабжение своей армии через Северный морской путь вызвало скептическое отношение у Й. Лида, хотя в качестве уполномоченного Колчака в мае 1919 года он вел переговоры об этом с У. Черчиллем<sup>20</sup>. Осталось на бумаге намерение срочно отправить 15 пароходов по 3500 тонн грузом каждый для Сибири, которые, вернувшись обратно, принесут 13 млн фунтов стерлингов дохода.

И. Лид вновь уезжает в Америку, в Нью-Йорк, где ведет переговоры с бизнесменами и политиками, в том числе с Т. Рузвельтом, и организует свое общество, преемственное прежнему сибирскому. В декабре 1918 года он выпускает анонимную агитационную брошюру «История акционерного общества Лид», в которой рассказывает потенциальным акционерам о всех выгодах и практической ценности морской торговли с Сибирью через Карское море, при этом прибавляя, что он «использует полностью все другие пути, такие как Балтийский, Мурманский, Архангельский и Владивостокский»<sup>21</sup>.

Новая экономическая политика (НЭП) в Советской России, проводимая после Гражданской войны, вселила в Й. Лида надежду на реализацию своих планов. Он приезжает в Москву, ведет переговоры с первыми лицами страны, выступает за мирную торговлю с Советской Россией, в том числе по Главсевморпути. С 1924 года он, уже как гражданин СССР, передает созданные Вихманом чертежи заполяр-

ных перевалочных портов, данные о перспективах импорта западного оборудования. Безвозмездно сделав подсчеты огромнейших возможностей экспорта леса и других товаров из бассейна Енисея, он берется довести его объем до 300 тысяч тонн. Что-то удалось пробить энергичному норвежцу. Заброшенный консервный завод восстанавливают норвежские специалисты из фирмы «Конкорд». Сделаны первые шаги по возобновлению экспорта леса из низовьев Енисея. Правда, вместо экспортно-импортного перевалочного порта Советская власть решила строить лесопильно-перевалочный экспортный порт в Игарской протоке вдали от моря (ныне г. Игарка), что вызвало недоумение Й. Лида<sup>22</sup>. Со свертыванием НЭПа в 1929 году Й. Лид навсегда уезжает из СССР, увозя значительную художественную коллекцию русского искусства XVIII – начала XX века.

Однако идея освоения Карского морского пути преследовала Й. Лида до самой смерти, несмотря на фактическое прекращение существования «Сибирской компании». Он пристально изучает сообщения, связанные с усилиями Советского Союза по освоению Арктики. Й. Лид чаще критикует с позиции экономической целесообразности отдельные непродуманные шаги советского руководства по использованию великой северной морской магистрали, но иногда и восхищается достижениями советских полярников. С учетом новых достижений техники он предлагает новые способы освоения пространств Северного полюса.

Й. Лид как капиталиста можно охарактеризовать на примере его отношений с рабочими Маклаковского лесопильного завода. Он, естественно, хотел иметь с него максимальную прибыль, но в рамках закона и в соответствии с российским фабричным законодательством. Отсюда рабочие бараки, больница, магазин. После февраля 1917 года осложнились финансово-кредитные отношения с главной российской конторой общества в Петрограде. Й. Лид решает в марте свернуть работу завода. Рабочие же сразу забастовали, требуя 8-часовой рабочий день, дополнительные места в общежитии и койко-места в больничном бараке. Й. Лид сначала отреагировал жестко. От его имени управляющий Валстед объявил, что денег нет, да и хозяин завода сменился – вместо иностранной «Сибирской компании» он с марта якобы перешел к новообразованному «Русскому обществу». То, что организатором и акционером последнего был тот же Й. Лид, благоразумно замалчивалось. Рабочих же Валстед обвинил в расхищении заводского имущества, поэтому с ними незачем садиться за стол переговоров. Конфликт затянулся до конца августа, в него вмешалась пресса и местный Енисейский совет. При этом Й. Лид и его администрация постоянно маневрируют: меняют несколько раз управляющего, причем все уже русские; вводят с 15 марта 8-часовой рабочий день, не меняя расценки; увольнений не делает, но завод не пускают в действие под предлогом доработки оборудования; обещают выполнить и социально-бытовые требования рабочих. Два

согласительных протокола между заводской администрацией, выборными из рабочих и представителями местного совета от 19 и 20 августа это зафиксировали, а обвинение о расхищении заводского имущества было снято.

В целом Й. Лид в этом социальном конфликте повел себя гибко и достаточно цивилизованно, а рабочие, за некоторыми издержками демократии, требовали главного – чтобы завод работал. Поведение Йонаса Лида в Сибири как человека, безусловно, вызывает глубокое уважение. Талантливый энергичный коммерсант был не чистым прагматиком, а простым искренним, чутким человеком. Это помогало ему находить общий язык с представителями различных слоев населения – от королей, великих князей, президентов, премьеров, политических лидеров, адмиралов и дипломатов до простых людей. Чтобы убедиться в этом, достаточно познакомиться с его сибирским дневником и книгами. Сибиряки же произвели на Й. Лида неизгладимое впечатление. Так, он писал в 1910 году А. Дерри из Красноярска: «Что за люди! Рассудительность и осторожность в деловых вопросах сочетаются у них с радушием и беспредельным гостеприимством. Говорил ли я с богатейшим промышленником мистером

Тонконоговым или с рабочим скромной смолокурни мистером Тишей, я не наблюдал ни презрительного высокомерия, ни раболепного подобострастия». Сибиряки отвечали ему тем же, называя «Ионой Ивановичем – мужиком чест-

ным»<sup>23</sup>. Многие из них стали его друзьями.

Следует отметить, что значимость «Сибирской компании» для известного норвежца определяется тем, что к ней он относится как к живому человеку. Об этом свидетельствует тот факт, что в повествовании всегда слово «Компания» пишется с большой буквы.

В завершение вводной статьи можно привести размышления Й. Лида о принципах организации любого коммерческого предприятия, которые наиболее ярко иллюстрируют его сущность как личности и предпринимателя: «Первая составляющая успешного бизнеса – это использование правильных способов в подходящее время. Вторая – составить план и готовить каждое свое новое действие в мельчайших деталях, никогда не терять терпение и никогда не сдаваться. Те, кто рассматривает серьезный бизнес как спекуляцию, не имеют значимых целей и никогда не будут близки к их осуществлению. Большая часть предприятия – это вдохновение и трудная работа для обслуживания нужд общества».

Во многом именно на этих принципах строилась деятельность «Сибирской компании» в тот период, когда Й. Лид являлся ее исполнительным директором.

*Г. Ф. Быконя, А. С. Хромых*



*Вереншёлль Марит, профессор истории и искусствознания университета г. Осло*

\* \* \*

<sup>1</sup> Лид, Йонас. Сибирь – странная ностальгия: Автобиография / Йонас Лид: пер. с норв. – М.: Весь мир, 2009.

<sup>2</sup> Вереншёлль, Марит. Консул Юнас М. Лид и Россия // Скандинавские чтения 2002 года. Этнографические и культурно-исторические аспекты. – СПб.: РАН, 2003. – С. 458–464; С любовью к России: коллекция норвежского консула Юнаса Лида. – Университет г. Осло, 2005. Редактор Вереншёлль Марит. (Каталог выставки: Государственный музей изобразительных искусств им. А. С. Пушкина. М.; Уни-

верситет г. Осло; Музей Румсдала, г. Молде, сентябрь 2005 – март 2006 г.)

<sup>3</sup> Mapit Wepenskiold (ed.) Concul Jonas Lied and Russia. Collector, Diplomat, Industrial Explorer. 1910–1931. – Unipub, 2008. – С. 5–9; 13–30.

<sup>4</sup> История освоения и открытия Северного морского пути. – Т. 2. / Д. М. Пихенсон. – Л.: Морской транспорт, 1962. – С. 662.

<sup>5</sup> Горчаков, Ю. Полярные гарнизоны / Енисейский Север. Красноярская Арктика. – Вып. 3. – Красноярск, 1990. – С. 186–208; Валерий Ярославцев. Северные ворота Сибири // Красноярский рабочий. -1992, 29 октября; Бакиров, М. Е. Основание Маклаковского лесозаготовительного завода Йонасом Лидом [Текст]: [Красноярский край] / М. Е. Бакиров // Лесной и химический комплексы – проблемы и решения / [отв. за вып. И. В. Григорьевская]. – Красноярск: [СибГТУ], 2003. – Ч. 1. – С. 157–160; Норвежский предприниматель Йонас Лид – энтузиаст установления экономических связей с Россией // Финансы и бизнес. – 2010. – № 1. – С. 206–229; Кузнецов, В. В. Кто вы, мистер Лид?: [какой вклад в истории Енисейской губернии оставил Йонас Лид] / Валерий Кузнецов // Красноярский рабочий: краевая общественно-политическая газета. – 2008, 4 декабря, № 179. – С. 21; Щипко, Л. М. Двери, распахнутые Европе: [Предпринимательская деятельность норвежца Й. Лида в Сибири] / Лео-

нид Щипко // Вечерний Красноярск. – 2001, 22 мая; Быконя, Г. Ф. Потомственный почетный гражданин Российской империи Йонас (Юнас) Лид в Сибири (1910–1919 гг.) // Енисейская провинция. – Вып. 2. – Красноярск, 2006. – С. 24–32.

<sup>6</sup> Gennadii Bykonja / Jonas Lid in Siberia (1910–1919) // Concul Jonas Lied and Russia. Collector, Diplomat, Industrial Explorer. 1910–1931. – Unipub, 2008. – С. 85–96; Хромых, А. С. Планы европейских предпринимателей по использованию Карского морского пути в первой четверти XX века [Текст] / А. С. Хромых // Вестник Красноярского государственного педагогического университета имени В. П. Астафьева. – Красноярск, 2012. – № 3. – С. 308–312.

<sup>7</sup> Лид, Йонас. Сибирь-странная ностальгия... – С. 36.

<sup>8</sup> Там же. С. 48.

<sup>9</sup> Там же. С. 59–60.

<sup>10</sup> История акционерного общества Лид. – Нью-Йорк, 1918 (без указания автора). – С. 4; Нансен, Ф. В страну будущего. Красноярск: Кн. изд-во, 1982. – С. 10.

<sup>11</sup> Калинин, С. Торговля сельскохозяйственными машинами и орудиями в Сибири // Сибирский торгово-промышленный ежегодник за 1913 г. – С. 116–117.

<sup>12</sup> Государственный архив Красноярского края (ГАКК).- Ф. Р-1813 (Енисейский губернский комиссар Временного правительства). -Оп. 2.-Д. 33.-Л. 109–110.

<sup>13</sup> Известия Енисейской губернии. – Красноярск, 1917, 11 апреля. – С. 4.

<sup>14</sup> ГАКК. -Ф. Р-1813 (Енисейский губернский комиссар Временного правительства). – Оп. 2. – Д. 1076. – Л. 3, 54.

<sup>13</sup> Гончаров, А. Е. Деятельность «Английской морской торговой компании Френсис Лейборн-Попхэм» в Сибири: 1893–1899 гг. // Сибирский субэтнос: культура, традиции, ментальность: материалы VII научно-практической интернет-конференции. – Красноярск, 2012.-С. 25–29.

<sup>16</sup> История акционерного общества... – С. 10.

<sup>17</sup> Там же. С. 11.

<sup>18</sup> Полярные горизонты / Енисейский Север. Красноярская Арктика. – Вып. 3. – Красноярск: Кн. изд-во, 1990. – С. 197.

<sup>19</sup> История акционерного общества... – С. 10; ГАКК. – Ф. Р-1813 (Енисейский губернский комиссар Временного правительства). -Оп. 2. – Д. 1076. -Л. 22.

<sup>20</sup> Полярные горизонты... – С. 203.

<sup>21</sup> История акционерного общества... – С. 12.

<sup>22</sup> Полярные горизонты... – С. 204, 205.

<sup>23</sup> Цитируется по: Полярные горизонты... – С. 189–190.

# Глава I

## В неизвестность

Что за странная внутренняя потребность, проходящая через века и толкающая человека оставить комфорт и безопасность родного дома, для того чтобы пробираться дальше в глубь холодных и пустынных земель на Север? Этот вопрос задавали в Норвегии более чем 600 лет назад в средневековом эпосе «Конгеспейлит» – «Зеркало конунга»<sup>1</sup>. Его автор упоминал об условиях существования этой потребности, которые, возможно, также актуальны сегодня, как были когда-то.

На первом месте, по мнению автора, стоит желание стать знаменитым – потому что в природе человека заложено идти туда, где есть риск большой опасности, и в связи с этим он может прославиться.

На втором месте – любопытство, потому что человеческая натура желает узнать и увидеть, как выглядят те места, которые он рисует на основе своих представлений в воображении.

На третьем месте – желание достичь богатства, для этого человек ищет блага везде, где только можно их найти, даже когда большая опасность может сопутствовать и преследовать его в этом поиске.

Судя по словам из этого старого эпоса, покажется, что наши предки не сильно отличались от нас в жажде духа приключений и риска. Они проявляли волю для того, чтобы достичь славы и получить выгоду. Это остается занозой, воткнутой в воображение людей, и мы можем проследить через века множество моряков, охотников, исследователей, которые были захвачены непреодолимым побуждением – расширить границы человеческого знания и общей пользы вне зависимости от того, во что им это обойдется. Фритъоф Нансен, один из наиболее известных и успешных исследователей Арктики, писал об этом: «Бесконечный ряд борющихся, обмороженных фигур, закутанных в тяжелую одежду, некоторые стойкие и сильные, другие согнутые и настолько слабые, что могут лишь тащить себя и свои пустые сани; многие истощенные и голодные и замученные цингой, но все они смотрели вперед в неизвестность, за край северного солнца на цель, которую они искали».

Трагическая судьба одиночек и целых экспедиций никогда не останавливала новых исследователей. Страдание и лишения предшественников только заставляли их прилагать все большие усилия для достижения цели. Некоторые из наиболее славных глав в истории человеческой выносливости были написаны кровью и слезами во льдах и снегах.

Однако опыт и знания, полученные в северных экспедициях, накапливались, и подвижная граница неизвестного и неисследованного постепенно отодвигалась. На заре веков

христианской эры Северная Норвегия заселялась вдали от Арктического круга. Осуществляя свои длинные переходы через океан, на веслах и под парусами, норвежские путешественники пересекли поперек Северную Атлантику до Исландии, Гренландии и даже до берегов Канады. Они также заплывали на восток и северо-восток далеко вдоль арктического побережья России<sup>2</sup>. Наиболее ранняя достоверная информация о тех экспедициях дошла до нас из периода правления Альфреда Великого<sup>3</sup>. Норвежский капитан и торговец по имени Оттар посетил двор саксонского короля в последней четверти девятого века<sup>4</sup>. Согласно хроникам короля Альфреда, Оттар рассказывал, что он живет далеко к северу от жителей своей страны. В представленных сведениях описывалось все, что лежало за пределами известного мира. Оттар совершил морское путешествие вокруг Кольского полуострова, побывал в тех местах, где сейчас находится Мурманск, и, возможно, прошел далее до входа в Белое море.

Рассказы Оттара полны точной и детализированной информацией, и из них, а также из других источников, мы можем установить, что завоевание Арктики началось во времена набегов викингов на Западную Европу. Нансен называл Оттара вторым всемирно известным великим полярным исследователем. Первым был грек Пифей, который жил около 1200 лет назад и предшествовал Оттару<sup>5</sup>.

Мы также можем узнать из подробных сведений Оттара,

что люди, обитавшие на арктических берегах в то время, жили почти так же, как и спустя тысячелетие. Они держали стада северных оленей, рыбачили на отмелях побережья и охотились на китов, тюленей и морских котиков в глубине плывущих дрейфующих льдов.

Мы не можем знать, на какие расстояния охотники и исследователи пробирались на север и восток. Они не оставили об этом свидетельств. Но в XI веке Северная Атлантика и часть Арктики становились тем, что мы могли бы сейчас назвать «Норвежским внутренним морем». Корабли регулярно передвигались между Норвегией, Исландией, Гренландией и островами на северных и западных берегах Британии. Охотничьи экспедиции отправлялись во всех направлениях безбрежных пространств открытых морей. Для этих целей норвежские мореплаватели разработали систему навигации, которая не зависела от вычислений, верных для каботажного плавания<sup>6</sup>.

Но упадок старого Норвежского королевства в XIV и XV веках, приведший к его распаду, нанес непоправимый урон расцвету всех этих маршрутов<sup>7</sup>. Большую часть британских островов захватили шотландцы, одна из процветающих колоний – Гренландия – пришла в упадок, Исландия была оставлена. После этого великолепное искусство дальнего мореплавания, при помощи которого пересекались вдоль и поперек северные моря, просуществовало недолго. Ценное искусство навигации было безвозвратно утеряно для потомков

викингов. Даже прибрежная торговля Норвегии перешла в руки купцов из немецких городов торгового союза Ганзы. Знания о бескрайних просторах Арктики постепенно исчезли из памяти людей – так же, как и интерес к исследованию Севера.

Частично это было обусловлено серьезным ухудшением климатических условий. В Норвегии год за годом ледники спускались с гор и вторгались на равнину. Земли, пригодные для ведения сельского хозяйства и леса, начинали погружаться под лед. Таким образом, это привело к снижению значения охоты и рыбалки, существовавшей на арктических берегах Норвегии, эти занятия становились трудными и малоперспективными. Маленькие отряды охотников на тюленей, морских котиков и китов отправлялись в летние экспедиции, и большая часть из них благополучно возвращалась, не рискуя отплывать далеко от дома. Исследования прекратились, и страна широко раскинувшихся льдов на Севере снова погрузилась во мрак.

Процесс повторного открытия того, что уже было открыто, проходил медленно. Инициатива перешла к Англии. Норвегия постепенно выходила из упадка, и мы можем найти некоторое число предприимчивых норвежцев, осевших в Бристоле в XV веке, – моряков и купцов, сыгравших важную роль в развитии торговли между Англией и Исландией. Исландия со своими горячими источниками, гейзерами, вулканами, со своей выдающейся литературой и легендами долж-

на была вызывать бурные обсуждения в кругах мореплавателей Бристоля. Может быть, там говорили о «Винланде»<sup>8</sup> – так норвежские мореплаватели называли материк Северная Америка, открытый ими задолго до Колумба, и, конечно, размышляли о судьбе старых норвежских колоний в Арктике<sup>9</sup>.

За 12 лет до того, как Колумб описал Индию, бристольские купцы снарядили экспедицию для того, чтобы найти легендарный остров Бразилия, который, по их предположению, располагался далеко на запад от Ирландии. Когда предприимчивые первопроходцы и мореплаватели уходили далеко за горизонт, теория о том, что Земля плоская, постепенно отступала, как и мнение о неизбежных катастрофах для тех, кто достигнет ее края. Появилась мысль использовать Бразилию, или легендарный остров Семи городов, как первый транзитный пункт на маршруте из Запада в Азию. Эта идея прославила генуэзского навигатора Джона Кабота, переехавшего со своей семьей в Лондон в 1484 году. Приблизительно через шесть лет он перебрался в Бристоль<sup>10</sup>.

5 марта 1496 года Кабот получил письмо с патентом от короля Генриха VII, который закреплял за ним определенные права в отношении новых земель, которые он должен был исследовать – на востоке, западе и севере. Основной причиной того, что в этот перечень не были включены земли на юге, являлось стремление Великобритании избежать конфликта

с Испанией или Португалией. Это было примерно за сто лет до того, как превосходству Испании на море был брошен вызов со стороны Англии после победы над Великой Армадой. Великая морская сила жителей Иберии со времен Колумба и Кабота переходила к английским и голландским первопроходцам, совершавшим новые открытия в северных морях.

Джон Кабот принял теорию, что Земля круглая, и верил в то, что Азии можно, в конце концов, достигнуть, совершив плавание в западном направлении. Он намеревался не открывать новый торговый маршрут в Индию, а достичь северо-востока Азии. Во время своих ранних путешествий он видел в Мекке богатую торговлю шелком и драгоценностями. Кабот рассказывал, что они были привезены с далекого северо-востока, который он называл Эльдorado. С того времени, как стало известно, что окружность Земли наибольшая на экваторе и наименьшая на полюсе, Кабот считал, что наиболее коротким маршрутом можно проплыть в западном направлении через Северную Атлантику и Арктику. Когда спустя несколько лет после получения письма с патентом он открыл Канаду, он был убежден, что достиг северо-востока Азии. Это было успешное плавание, хотя оно принесло немного золота для Англии. Записано, что матросы ловили треску, просто спуская корзины в море. Джон Кабот открыл континент Северная Америка.

Скупой король Генрих VII хорошо отблагодарил своего «глубоко любимого Джона Кабота» и дал ему премию в 10

фунтов. Справедливости ради следует отметить, что во вторую экспедицию, которая состоялась несколько лет спустя, английский монарх щедро вложил, снарядил корабли и отдал их в полное распоряжение Кабота. Некоторые исландские торговцы также присоединились к нему, и в мае 1498 года он отплыл из Бристоля для того, чтобы снова посетить «территории Великого Хана». Он также надеялся северным и западным маршрутом достичь Сепанга, или Японии<sup>11</sup>. Взяв курс севернее, нежели в первом плавании, он открыл, а вернее сказать – заново открыл, восточные берега Гренландии, которые, по его предположению, были частью Азии. Берега Гренландии были совсем необитаемы, а дальнейшее продвижение вперед было преграждено льдами. Не рискнув плыть дальше с мятежной командой, он повернул на юг, а затем снова на запад, вышел в открытое море, достиг новой Шотландии и затем последовал к берегам Американского континента. Кабот дошел до того места, где сейчас располагается Новая Англия.

После возвращения из экспедиции осенью 1498 года Джон Кабот подробно изложил свои наблюдения, из которых стало ясно, что Америка – не прямая дорога на Восток, а огромный материк, закрывающий путь. Совершенно новая идея завладела умами людей – для того чтобы достичь мифического Востока, необходимо обогнуть новый континент. Для испанцев и португальцев наиболее приемлемым путем для достижения этой цели являлось плавание в южном на-

правления. Но для британцев и голландцев, которые только сейчас начали быстрыми темпами развивать торговлю и мореплавание, более естественным казался путь через северное направление. Америку необходимо обогнуть через северный берег Канады или, как полагали некоторые дальновидные лоцманы: почему бы не использовать возможность проплыть на восток, обогнув северные берега Европы и достигнуть берега Азии таким путем? Возможно, проход через Норвегию и Россию будет более коротким и займет меньше времени? Невольно те, кто задавал этот вопрос, хотели довести до конца забытый подвиг Отгара, рассказывавшего 700 или 800 лет назад королю Альфреду историю своего арктического плавания в восточном направлении.

В 1553 году сэр Хью Уиллоби снарядил экспедицию для поиска северо-восточного прохода в «Кафай», под которым подразумевался Китай<sup>12</sup>. Экспедиция состояла из трех кораблей, на которых в общей сложности было 113 человек, включая офицеров, команду, лоцманов и 11 купцов. Самым большим из трех кораблей – «Буэно Вентурой» водоизмещением 160 тонн, командовал Ричард Ченслер. Сэр Хью Уиллоби вел экспедицию как главный капитан флота. Себастьян Кабот, знаменитый сын Джона Кабота, наблюдал за снаряжением кораблей и составлял детальные инструкции плавания.

Корабли отплыли 10 мая и прошли от Шотландии до Норвегии, но в норвежских водах они плыли чрезвычайно медленно. К середине сентября, ко времени завершения перио-

да арктической навигации, маленький флот продвинулся не дальше той точки, от которой много столетий назад начинал свое плавание Оттар. Не осталось ценных карт, а знания

о северных морях шли на убыль и начинали казаться суеверием. Но оставалось общее убеждение, что существует полоска земли, соединяющая Северную Норвегию со Шпицбергом и Гренландией. Сэр Хью не принимал эту теорию, и одной из задач его экспедиции было опровержение данного предположения.

Однако следует понимать, что в Скандинавии и, возможно, в России это ошибочное предположение разделяли не все. Шведская карта, составленная в 1539 году известным ученым и священником Олаусом Магнусом, ясно показывала открытое море за Северным мысом, Кольским полуостровом и широким устьем Северной Двины<sup>13</sup>. В атласе, напечатанном в 1549 году, был даже расчет плавания из Белого моря до Тронхейма в южной части Норвегии. Это также было записано у фон Гербенштейна – посла Священной Римской империи в Московии<sup>14</sup>.

Как предвидел Магнус, сэр Хью Уиллоби нашел свободный проход восточнее Северного мыса, и все сложности, с которыми он столкнулся, были вызваны больше климатическими, нежели географическими факторами. Его вынудил задержаться восточный ветер, и впоследствии три корабля разделились после шторма в Баренцевом море. Главный капитан флота – Уиллоби на «Буэно Сперанца», очевид-

но, установил контакт с «Буэно Конфиденция» и ее капитаном Дюрфертом, но полностью потерял связь с Ченслером на «Буэно Вентуре». Уиллоби продолжил движение вперед вокруг западного берега Новой Земли, но, не найдя свободного пути на восток, ближе к зиме повернул назад в один из заливов Кольского полуострова. Это был сентябрь, и два судна потерпели крушение. Офицеры и команда численностью 64 человека погибли от холода.

Ричард Ченслер<sup>15</sup> на «Буэно Вентуре» был более удачлив. После того как судно выдержало страшный шторм, он поплыл на юг. В конце августа установилась благоприятная летняя погода, во многом благодаря которой Ченслер достиг русских берегов и нашел безопасную якорную стоянку рядом с монастырем Св. Николая, недалеко от которого впоследствии был построен порт Архангельск<sup>16</sup>.

Русский гонец с Севера прибыл ко двору царя Ивана Грозного и доложил ему о ранее невиданном большом корабле, появившемся на Белом море. Ричарда Ченслера и его команду привезли в Москву на санях.

Англичане очень удивились, когда им показали несметные богатства Московии. Они побывали на пышном пиру и прославляли царя. Их прибытие в Россию с запада было великим событием, еще до конца не осознанным современниками, так как Ченслер и его команда были первопроходцами, открывшими важный новый торговый маршрут между Россией и Западом, регулярность движения по которому не

зависела от войн и конфликтов в Центральной Европе<sup>17</sup>.

Ченслер посетил Новгород и Ярославль, и когда он вернулся в Англию в 1554 году, то привез послание от царя Ивана к королеве Марии, в котором предлагалась «свободная торговля со всеми привилегиями, через все мои владения, со всеми изделиями приезжать и уезжать по желанию». Частично как результат этого заверения и проявления доброй воли в Англии появилась компания «Купцов-авантюристов – исследователей неизвестных стран, территорий, островов, владений и королевств»<sup>18</sup>.

Ченслер вернулся в Россию в 1555 году, командуя кораблями «Буэно Конфиденция», «Буэно Сперанца» и «Филипп и Мария», на которых привезли сукно и сахар. Английские купцы своими силами построили торговый дом в Холмогорах выше Архангельска. Они грузили на свои корабли редкий и ценный груз российских товаров. Правда, следует сказать, что три судна потерпели крушение на обратном пути, а сам Ченслер утонул<sup>19</sup>. Английские лоцманы и купцы не были обескуражены этой неудачей, и главная цель экспедиции сэра Хью Уиллоби не могла быть оставлена ими без внимания. Вход в Белое море и достижение Москвы являлось только ступенькой к главной цели – найти новый маршрут в Азию и установить контакты с богатым Китаем и странами Востока.

В 1556 году была снаряжена следующая экспедиция. На этот раз она состояла из одного маленького корабля под ко-

мандованием Стивена Борро, который сопровождал Ченслера в его первом плавании в Россию<sup>20</sup>. Борро значительно изменил курс в сторону севера и востока, нежели сэр Хью Уиллоби и Ричард Ченслер, и достиг сибирских вод в устье реки Оби. Он также посетил Новую Землю. Борро не считал, что намного приблизился к предполагаемым богатствам северо-восточной Азии, но он совершил ряд ценных открытий. В отдалении от северных морей, которые были безлюдными и необитаемыми летом, он встретил ряд русских и финских лодок, чья скорость полностью равнялась скорости его корабля, когда они плыли по ветру<sup>21</sup>. Эти суда регулярно бывали в устье Оби и, возможно, в устье Енисея, и возвращались с грузом осенью, пока льды не закрывали проход. Борро удалось установить великолепные отношения с русскими охотниками и промысловиками. Английский купец-путешественник первым поверхностно изучил русский язык. В то время русский язык был совсем неизвестен на Западе.

Кажется, что со времени упадка ранней норвежской активности в арктических водах финские племена, а позднее и русские взяли в свои руки освоение огромных охотничьих угодий материка. Ряд свидетельств сообщает, что несколько столетий назад маленькие русские корабли едва ли не роились у берегов Северной Европы и вели свою торговлю от Норвегии на западе до сибирских берегов на востоке.

Но потенциально выгодная торговля с Россией через Арктику не представляла большого интереса для английских ко-

ролев Марии и Елизаветы. В России не было ни ценных предметов искусства, ни золота, ни драгоценностей, ничего того, что можно бы было сопоставить с тем, что получила Испания в Мексике и Перу. Четыре с половиной столетия должно было пройти прежде, чем европейцы осознали возможности арктической торговли с Сибирью. В XVII веке даже после сообщений Ченслера и Борро в умах людей по-прежнему существовала мечта о восточном Эльдорадо или о плавании в Китай.

Два или три поколения мореплавателей пытались продолжить открытия Стивена Барроу и совершили множество попыток пройти северо-восточным проходом. Но они были далеки от цели, которая их объединяла, и все их попытки закончились провалом, а многие из первопроходцев погибли. Историй о стойкости и героизме исследователей такое число, что даже поверхностный рассказ о тех арктических путешественниках займет множество страниц<sup>22</sup>.

С приходом XVII века и закатом могущества Испании британцы и голландцы потеряли интерес к Арктике. Две морские державы, соседствующие в Северном море, получили свободный доступ к южным морям, поэтому казалось, что в будущем нет необходимости задействовать ценные людские и материальные ресурсы для того, чтобы открыть северный маршрут. Множество людей возвращались богатыми из путешествий с юга и запада. Более того, Индийский и Тихий океаны стали приемлемее для мореплавания, так

как они были хорошо картографированы, и опасность для кораблей была несоизмерима с той, которая существовала в северных морях среди айсбергов и плавучего льда. Приблизительно от 1670 года до XIX века англичане и голландцы прекратили прилагать какие-либо значительные усилия для поиска северо-восточного прохода.

Однако это длительное временное затишье больше было видимостью, нежели реальностью. Хотя не снаряжались эффективные экспедиции из Западной Европы, но наблюдалось постепенное налаживание связей между норвежской Арктикой и севером Сибири. Норвегия заново открывала древние охотничьи угодья на востоке, которыми впервые начали пользоваться викинги. Норвежские купцы и мореплаватели получили возможность расширить практические знания об арктических морях. С другой стороны, важные перемены произошли в Сибири. Там устойчиво росло население, основывались новые поселения на отдаленных и безлюдных северных территориях. Сибирь становилась органичной частью страны и переставала быть тюрьмой-колонией. В ней находилось потенциальное богатство, сосредоточенное в ее природных ресурсах, по объемам равным ресурсам Канады и США. Более того, в Сибири, возможно, ресурсов было больше, нежели у этих стран. Последняя мысль стала даже укрепляться в менталитете русских. Форсирование поиска северо-восточного прохода и прокладывание торгового маршрута между севером Сибири и Западом хотя и предполагало

наличие очень серьезных трудностей и проблем навигации, но уже не казалось чрезвычайно непрактичным и невыгодным.

\* \* \*

<sup>1</sup> «Зеркало конунга» – одно из древнейших произведений норвежской литературы, созданное в 1250 г. для обучения будущего норвежского короля Магнуса VI. Автор неизвестен.

<sup>2</sup> Данное предположение Й. Лида носит сугубо гипотетический характер, так как кроме «Путешествия Оттара» отсутствуют иные документальные свидетельства о дальних походах норвежских путешественников на Восток. Об этом также умалчивают и русские летописи.

<sup>3</sup> При Альфреде Великом произошла консолидация англосаксонских королевств вокруг Уэссекса. В результате упорной борьбы с датчанами Альфред Великий около 886 г. получил власть над юго-западной частью Англии.



*Альфред Великий (849–899/901), король Уэссекса с 871 г.*

<sup>4</sup> Оттар из Холугаланда, или Охтхере – средневековый норвежский путешественник из Холугаланда или из близлежащих к нему областей, совершивший не ранее 870 г. и не позднее 891 г. путешествие вдоль западных берегов Норвегии. Обогнув Нордкап, он достиг берегов Белого моря (устья Мезени). Проживающих по берегу открытой им реки жителей Оттар называет биармийцами, по языку они ему казались близкими к финнам. Приблизительно в 890 г. Оттар прибыл в Англию, где по приказу короля Уэссекса Альфреда Великого его рассказ был записан. Все, что известно об Оттаре, взято из текста вставки «Путешествие Оттара» в переводе на англосаксонский язык «Истории против язычников» Павла Орозия. Следует отметить, что М.И. Белов, наиболее

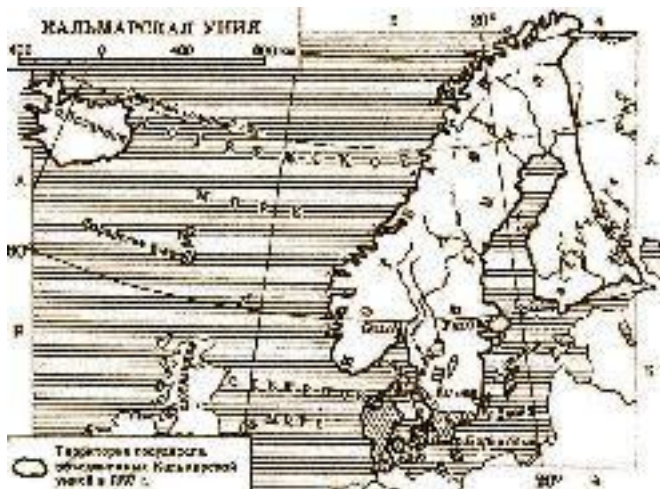
авторитетный отечественный исследователь истории полярного мореплавания, считает, основываясь на карте шведского географа Олауса Магнуса, что Оттар достиг побережья Кольского полуострова, но он не вышел в Белое море. На картах Олауса Магнуса Биармия располагалась на северном побережье Кольского полуострова.

<sup>5</sup> Греческий купец, путешественник, географ, происходивший из греческой колонии Массалии (современный Марсель). Пифей около 325 года до н. э. совершил путешествие вдоль берегов Северной Европы. Книга Пифея «Об океане» с описанием его путешествия до наших дней не дошла, однако на нее ссылаются Страбон, Плиний Старший, Полибий и другие античные авторы, часто чтобы опровергнуть его данные. Пифей плавал вокруг Британии, а также побережья Балтийского моря, на котором добывали янтарь. Британию он описал как треугольный остров и посчитал размеры его сторон (преувеличив их, но пропорции были верны). Он был первым греком, описавшим полярный день, полярное сияние и вечные льды. Споры вокруг острова Туле, находящегося за полярным кругом (по описанию Пифея, полярный день там длится целый месяц), не утихали много веков.



*Пифей (ок. 380 – ок. 310 до н. э.)*

<sup>6</sup> Здесь Йонас Лид повествует о периоде зарождения Норвежского государства (IX–XI вв.). О тесных связях с Исландией может свидетельствовать тот факт, что один из конунгов XII в. по происхождению являлся исландцем. А в 986 г. Эрик Рыжий (Красный) Торвальдсон основал там первое европейское поселение. Примерно в 1000 году Лейф Эрикссон привез из Норвегии священника, который крестил Гренландию.



<sup>7</sup> Здесь речь идет о периоде Кальмарской унии и Датско-Норвежской унии. Кальмарская уния – серия объединений в личную унию королевств Дании, Норвегии и Швеции под верховной властью датских королей (1397–1523). Страны жертвовали своим суверенитетом, но сохраняли широкую автономию. Основной причиной заключения норвежскими королями Кальмарской унии являлся недостаток собственных ресурсов для ведения активной политики. В 1536 г. Кальмарская уния распалась, но Дания в одностороннем порядке объявила Норвегию своей провинцией, началась Датско-Норвежская уния с явным преобладанием Дании. Норвегия сохранила собственные законы и некоторые

государственные институты, но бывшие норвежские территории-Исландия, Гренландия, Фарерские острова-перешли во владение Дании. В 1814 г. Дания была вынуждена передать Норвегию королю Швеции, и только в 1905 г. Норвегия получила независимость.

<sup>8</sup> Винланд-название территории Северной Америки, данное исландским викингом Лейфом Эрикссоном примерно в 1000 году (986 г.). В 1960 году в местечке Л'Анс-о-Медоуз на острове Ньюфаундленд было обнаружено археологическое свидетельство раннего поселения викингов. В настоящее время эта территория относится к канадской провинции Ньюфаундленд и Лабрадор. Первые упоминания о Винланде содержатся в книге Адама Бременского «Деяния епископов Гамбургской церкви», написанной примерно в 1075 году. Перед написанием своего труда он посетил датского короля Свена II Эстридсена, осведомленного о северных территориях. Основным источником информации о путешествиях викингов к берегам Северной Америки содержится в двух исландских сагах, «Саге об Эрике Рыжем» и «Саге о гренландцах». Эти саги были написаны примерно через 250 лет после колонизации Гренландии и являются существенной интерпретацией прошедших событий.



*Древний манускрипт – карта Винланда*

<sup>9</sup> Скорее всего, здесь Й. Лид говорит об островах архипелага Шпицберген. Правда, до сих пор наука окончательно не выяснила, кто первым обнаружил эти острова – русские мореходы или викинги, поэтому и этнический состав населения островов в указанное время был смешанным.

<sup>10</sup> Джон Кабот, итальянский мореплаватель и купец на английской службе (настоящее имя Джованни Кабото), впервые исследовавший побережье Канады.



*Джон Кабот (1450–1499)*

<sup>11</sup> Сепанг – сейчас часть агломерации столицы Малайзии Куала-Лумпур.

<sup>12</sup> Сэр Хью Уиллоби (7-1554), английский купец, мореплаватель, возглавлял торговую экспедицию, отправленную 10 мая 1553 года английским королем Эдуардом VI на поиски северо-восточного прохода из Европы в Китай.

<sup>13</sup> Олаус Магнус, шведский церковный деятель, дипломат, писатель и картограф. В 1538–1540 гг. он жил в Венеции у патриарха Венецианской республики Иеронимо Квирини, который заинтересовался исследованиями Скандинавии. При его финансовой поддержке Олаус закончил и напечатал несколько копий карты Северной Европы, известной

как *Carta Marina*. Впоследствии, в 1555 г., написал знаменитую *Historia de Gentibus Septentrionalibus* («История северных народов»). «История...» является литературным продолжением его работы над «Картой», в ней присутствуют его собственные воспоминания о поездках, легенды, фольклор, этнографические сведения, фрагменты классических трудов Саксона Грамматика и других.



*Олаус Магнус (1490–1557)*

<sup>14</sup> Сигизмунд фон Герберштейн (1486–1566), барон, австрийский дипломат, уроженец современной Словении, писатель и историк.

Дважды посетил Московию: в 1517 г. выступал посредником в мирных переговорах Москвы и Литвы, а в 1526 г –

в возобновлении договора 1522 г. Продолжительность этих визитов (9 месяцев в 1517 г.) позволила ему изучить действительность во многом загадочного тогда для европейцев Московского государства. Наибольшую известность ему принесла книга «Записки о Московии», изданная 1 марта 1549 г., где достоверная информация перемешивается с явным вымыслом. Тем не менее данная книга долгое время для европейцев была одним из основных источников информации о Русском государстве XVI в.



*С. фон Герберштейн в кафтане, пожалованном ему великим князем московским Василием III Ивановичем в 1517 г.*

<sup>15</sup> Ричард Ченслер, английский купец, мореплаватель. В 1553 г. командовал одним из трех кораблей экспедиции, отправленной английской торговой компанией на поиски северо-восточного прохода, возглавляемой Х. Уиллоби; обогнул с севера Скандинавский и Кольский полуострова и достиг устья Северной Двины. Являлся первым англичанином, попавшим на территорию Русского государства морским путем.



*Ричард Ченслер (?-1556)*

<sup>16</sup> Здесь Й. Лид приводит несколько неточную информацию. Р. Ченслер пристал к берегу в бухте св. Николая, где был тогда Николо-Карельский монастырь, впоследствии же

там был основан город Северодвинск, а не Архангельск. Интересно, что одна из улиц города Северодвинска на севере острова Ягры носит имя Ричарда Ченслера.

<sup>17</sup> С этим утверждением Й. Лида трудно согласиться, так как в сообщении С. Борро от 1556 г. упоминается о встрече с норвежскими кораблями, приходившими за треской и палтусом. Руководитель норвежцев, сын бургомистра Тронхейма, утверждал, что его суда много лет ходят в эти земли. Кроме того, еще в 1496 г. из устья Северной Двины в Данию совершил морское путешествие посол Ивана III Григорий Истома. Аналогичные путешествия совершали в 1497 г. Дмитрий Зайцев и Дмитрий Ралев Грек, в конце XV-начале XVI в-Василий Власов и Дмитрий Герасимов, есть сведения и о путешествиях датских послов в обратном направлении, относящиеся к началу XVI в.

<sup>18</sup> Здесь Й. Лид пишет о компании, основанной в 1551 г. Себастьяном Каботом, Ричардом Ченслером и сэром Хью Уиллоби. Компания намеревалась найти северо-восточный проход в Китай и разрушить торговую монополию Испании и Португалии. Несмотря на схожесть названий, не стоит путать эту компанию с известной компанией купцов-авантюристов, основанной в 1406 г. по хартии Генриха IV, в основном торговавшей сукном. Именно в 1555 г. после письма от Ивана IV, в котором разрешалось английским купцам торговать с Россией, компанию «Купцов-авантюристов – исследователей неизвестных стран, территорий, островов, владений

и королевств» переименовали в «Московскую компанию».

<sup>19</sup> 20 июля 1556 года Р. Ченслер вместе с первым русским послом в Англии Осипом Григорьевичем Непеей (вологодским наместником) вышел из порта Св. Николая в Англию. Русское посольство сопровождали 10 холмогорских купцов. На подходе к берегам Шотландии корабль Р. Ченслера попал в сильный шторм. Сам Р. Ченслер вместе с сыном погиб, спасая русское посольство. Русскому послу О. Г. Непеи удалось прибыть к английскому двору. В марте 1657 г. прошли знаменитые переговоры, а в апреле была подписана Декларация об установлении дружественных отношений между Англией и Россией. В соответствии с ней английские купцы получили право беспошлинной торговли в России, а русские – в Англии.

<sup>20</sup> Стивен Борро (1525–1584), английский мореплаватель, исследователь Арктики, в 1553 г. принял участие в экспедиции Хью Уиллоби. В 1556 г. с целью поиска прохода в Китай организовал собственную экспедицию. В ходе путешествия он обогнул Кольский полуостров, достиг Новой Земли, острова Вайгач и лежащих южнее его островов. Первым из европейцев дошел до Карского пролива и, возможно, побывал в устье Оби.



*Карта Северного океана (море Баренца) С. Борро из собрания Британского музея*

<sup>21</sup> Этими русскими лодками были кочи. Коч (другие названия – коча, кочмора, кочмара) – поморское деревянное одномачтовое однопалубное промысловое парусно-гребное судно XI–XVII вв. Кочи первоначально строились без применения металлов. Оснащались мачтой, навесным рулем и веслами. Также известны и двухмачтовые суда. Коч был приспособлен как для плавания в битом льду и в мелкой воде, так и для передвижения волоком. Полагают, что его название произошло от слова «коца»-«ледовая шуба». Так называлась вторая обшивка корпуса, сделанная из прочных дубовых или лиственных досок в районе переменной ватерлинии. Она предохраняла основную обшивку от повреждений при плавании среди льдов. По археологическим и архивным дан-

ным историка и археолога Михаила Белова, особенностью коча был корпус, имевший форму яйца или скорлупы ореха. Благодаря такой форме судно при сжатии льдов не раздавливалось, а просто выжимало на поверхность льдин, и оно могло дрейфовать вместе с ними.



### *Сибирский коч*

<sup>22</sup> Подробную информацию о Ямале и Обской губе приводит Оливье Брюнель-голландец, бывший на службе купеческого дома Строгановых. По их поручению в 1576 году он на коче прошел через пролив Карские ворота, обогнул полуостров Ямал и вошел в Обскую губу. Поход завершился удачно, видимо, потому, что штурманом был поморский кормщик, знавший Мангазейский ход. Оливье Брюнель поделился сво-

ей информацией с Герардом

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.