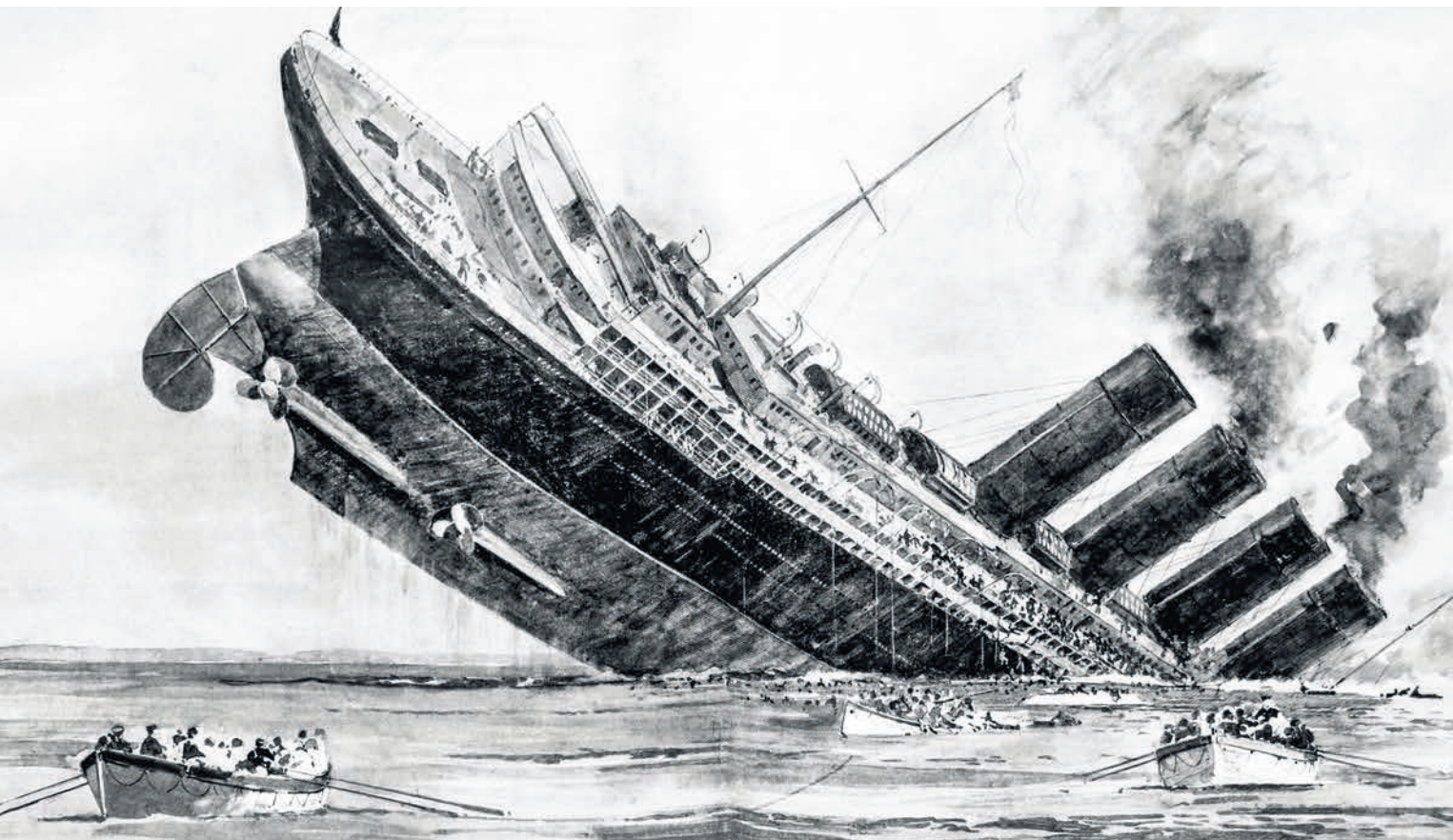




лось три месяца подряд, а потом пошли качели — рост, снижение, снова рост. Максимум был достигнут только в мае 1918 года (потом был обвал, плавно перешедший во всенорвежский кризис 1920 года), но уже после января 1916-го инвестор в бумаги судоходных компаний, если хотел остаться с прибылью, должен был каждый день следить за котировками и перетряхивать портфель.

Колебания котировок отражали назревавшие потрясения морской отрасли. К 1916 году Англию окончательно перестала устраивать норвежская нейтральная торговля. В мае Англия подписала соглашение с Францией о максимальных ставках угольного экспорта, доход нейтральных стран от перевозки этим документом также был ограничен. Для норвежского торгового флота это был первый удар. В августе того же года последовал второй — Англия фактически запретила Норвегии продавать в Германию медь. Заключенное в том же месяце соглашение о рыбной торговле обязывало Норвегию поставлять в Англию по фиксированным ценам всю выловленную рыбу сверх необходимой для внутреннего потребления. А в сентябре немецкие подлодки начали топить в Северном море любые грузовые суда, направлявшиеся в Архангельск, Германия развязала тотальную подводную войну. Только за 1917 год подлодки кайзера пустили на дно 423 норвежских судна (за все время войны потери составили 889 судов). Страховые компании перестали страховать североморские маршруты. Да, в безмятежном начале 1916 года портфельному инвестору было самое время избавиться от морских рисков. Но о том, что в ближайшее время «услуги прекрасного норвежского торгового флота» перестанут быть источником

стабильного дохода, инвестору должен был кто-то хотя бы намекнуть.

Источники, знакомые с ситуацией

У Руаля Амундсена не было недостатка в информированных источниках. И даже близких к различным сторонам переговоров, влиявших на фондовый рынок. Так, уже упоминавшийся друг юности Херман Гаде входил в правление Den Norske Amerikalinje. А возглавлял это самое правление Густав Хенриксен, бывший по совместительству президентом Ассоциации норвежских судовладельцев. Именно через эту ассоциацию заключались все соглашения о морской торговле с воюющими державами, от которых дистанцировалось правительство нейтральной страны. О подготовке договоров, в корне меняющих положение на рынке, Густав Хенриксен вряд ли не был осведомлен.

Были у Амундсена и многочисленные немецкие знакомые, еще с довоенных времен. Самым интересным из них был Вильгельм Фильхнер, офицер, путешественник, полярник, авиатор, потенциальный участник одной из экспедиций Амундсена. Одно время Фильхнер возглавлял в Бергене отдел пред-

ставительства военно-морского министерства Германии в Норвегии. В 1916 году Фильхнер был обвинен в шпионаже и выслан из страны. Как сам он уверял позднее, из-за этого провалилась попытка заключения сепаратного мира между Англией и Германией, в подготовке которого якобы участвовал Фритьоф Нансен.

Перед войной у Амундсена завязался многолетний роман с британской подданной норвежского происхождения Элизабет Беннетт, женой Чарльза Пито Беннетта, ведшего крупную международную торговлю лесом. Амундсен был принят в доме и много общался со всей разветвленной семьей, в частности с Гудрун, сестрой Элизабет, которая была замужем за немецким промышленником Робертом Маусом.

Многие знакомые Амундсена, начинавшие как промышленники, стали впоследствии дипломатами, послами — уже упоминавшийся Херман Гаде, брат титульного спонсора Педро Кристоферсена Кристофер. Словом, было кого порасспросить о перспективах норвежского судоходства.

Воспользовался ли этой возможностью Амундсен, неизвестно. Сам он предпочел представить свой крайне

В период тотальной подводной войны инвесторам в акции судоходных компаний было сложно остаться на плаву

своевременный выход из инвестиций как нечто обыденное. Однако, как замечает Тур Бумани-Ларсен, именно так любил описывать Амундсен свои достижения, потребовавшие максимального напряжения всех сил. И кроме того, изрядно поднаторевший в бизнесе Леон Амундсен признает, что продажа всех акций в 1916 году была выдающимся инвестиционным решением. «Подобно многим другим, я заработал много денег», — скромничает Руаль Амундсен в автобиографии. Да, в 1916 году новые норвежские скупали родовые замки в Дании (в Норвегии дефицит построек этого типа), но большинство граждан все-таки перебивались с хлеба на селенку. И даже небедный в общем-то предприниматель Леон Амундсен не успел вовремя продать свои акции судоходных компаний и потерял кучу денег. Леон остался с обесценившимися бумагами на руках, удивленно глядя вслед Руалю, уносящему свой миллион наливными в полярные широты.

Конец эпохи путешествий на свои

На фондовый рынок Амундсен больше не выходил. После окончания войны интерес к полярным экспедициям со стороны газет, частных спонсоров и правительств вернулся, обычные источники средств забили с новой силой, а для Амундсена это было самым главным. В двадцатые годы полярные гонки окончательно стали межправительственным видом спорта, и в ход пошли такие бюджеты, какие и не снились Фритьофу Нансену в лихие девяностые. На полет «Норвегии» над Северным полюсом в 1926 году Италия выделила сумму, эквивалентную 840 тыс. крон, норвежское правительство дало 600 тыс. За право вести эксклюзивные репортажи с борта дирижабля The New York Times выложила 400 тыс. До Великой депрессии великий полярник не дожил одного года, но по-быстрому заработать личных денег на значительную экспедицию при расценках нового времени уже не было никакой возможности.

18 июня 1928 года Руаль Амундсен с командой вылетает на поиски экипажа потерпевшего крушение в арктических льдах дирижабля «Италия». Гидроплан для полета, из которого не вернулись ни Амундсен, ни пятеро его спутников — Рене Гильбо, Альбер Кавалье де Кювервиль, Жильбер Брази, Эмиль Валетт и Лейф Рагнар Дитриксон, — купил живший во Франции оптовый торговец Фредрик Петерсон. ●

О том, что в ближайшее время «услуги прекрасного норвежского торгового флота» перестанут быть источником стабильного дохода, инвестору должен был кто-то намекнуть