

УДК [94(47)+323+639.24](481-922.1)“18”(045)

**МИНАЕВА Татьяна Станиславовна**, доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры отечественной истории института социально-гуманитарных и политических наук Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова. Автор 50 научных публикаций, в т. ч. двух монографий

**ГОРТЕР Валинг**, PhD по общественным наукам. Автор 63 научных публикаций

### **ПОМОРСКОЕ И НОРВЕЖСКОЕ ОСВОЕНИЕ ШПИЦБЕРГЕНА В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX века**

В статье представлен анализ развития поморских и норвежских зверобойных промыслов на Шпицбергене в первой половине XIX века. Авторы раскрывают исторические условия, которые способствовали освоению архипелага, выделяют особенности организации промыслов норвежскими и российскими предпринимателями, обращают внимание на причины сокращения поморских промыслов на островах архипелага.

**Ключевые слова:** освоение Арктики, Шпицберген, поморы, промыслы, конкуренция.

Освоение русскими людьми Арктики представляет собой многовековую историю, в которой переплетаются социально-экономические, внутривластные и международные отношения. Данная тема в исторической науке всегда была актуальной, но рассматривалась исследователями с разных позиций: выявления предпосылок географических открытий, поиска полезных ископаемых, развития полярного мореплавания и традиционных северных промыслов, укрепления международного престижа страны и т. д. Несмотря на многолетний период изучения истории освоения Арктики в этой теме остается еще немало вопросов. Один из них связан с развитием поморских промыслов на Шпицбергене.

О начале этих промыслов точных сведений в письменных источниках нет, поэтому авторы

научных исследований датируют появление поморов на Шпицбергене по-разному. Так, например, С.Ф. Огородников был уверен, что это русские открыли архипелаг еще до возникновения Соловецкого монастыря, т. е. до 30-х годов XV века [13, с. 27]. В.Ф. Старков на основании изучения археологических источников относит появление поморских поселений на Шпицбергене к XVI веку [16, с. 35]. Тем не менее большинство российских и зарубежных ученых считают, что плавания поморов на Грумант начались не ранее XVII века.

В течение нескольких столетий поморы занимались морскими промыслами на островах архипелага, но в середине XIX века по неизвестным причинам перестали его посещать, что в конечном итоге позволило Норвегии заявить

права на архипелаг и присоединить его к своим владениям. Причины прекращения поморских промыслов специально не изучались, но начиная с конца XIX века российские ученые стали высказывать свое мнение по этому вопросу. Среди основных факторов, заставивших поморов отказаться от плаваний на Шпицберген, указывались уменьшение популяции морских животных, нерентабельность промысла из-за архаичности промыслового снаряжения и транспортных средств, отсутствие государственной поддержки, конкуренция норвежцев [6, с. 463; 10, с. 55; 11, с. 99; 17, с. 96]. Несмотря на то, что эти предположения высказывались в разные исторические периоды, все они только повторяли выводы, сделанные журналистами в периодической печати XIX – начала XX века.

С 1990-х годов в обсуждении вопроса начали участвовать иностранные исследователи, которые занимались изучением норвежских промыслов на Шпицбергене. Выводы ученых оказались различными. Так, М.Э. Ясински попытался доказать негативное влияние норвежской конкуренции на поморские промыслы. Т. Хултгрэн, как и Й.П. Нильсен, не нашли подтверждений этому выводу и выдвинули в качестве главных причин – появление у поморов возможности получения прибыли другим путем, в т. ч. за счет освоения Новой Земли, а также отсутствие заинтересованности государства в поддержке зверобойных промыслов [12, с. 76–77; 20, с. 307–308; 21, с. 228–256].

Таким образом, как у российских, так и зарубежных ученых не сложилось единого мнения о причинах прекращения поморских промыслов на Шпицбергене. Необходим поиск и анализ новых исторических источников, которые позволили бы выяснить, действительно ли поморы перестали заниматься промысловой деятельностью на островах архипелага в середине XIX века и по каким причинам это произошло.

В начале XIX века Шпицберген все еще являлся одним из постоянных мест зверобойных промыслов, где поморы добывали морской, тюленей, белых медведей, оленей, песцов,

занимались сбором гагачьего пуха. Ежегодно от 5 до 9 судов отправлялось на Шпицберген. Организаторами промыслов были купцы из Архангельска, Вологды, Колы и Даниловский старообрядческий монастырь. Кроме того, в это время правительство активно поддерживало попытки создания торговых акционерных компаний для развития морских промыслов. В 1803 году была образована Беломорская компания сроком на 25 лет. Сфера действия Компании распространялась на весь Северный Ледовитый Океан, включая острова Шпицберген, Новую Землю, Колгуев. Компания могла заниматься рыболовным и зверобойным промыслом, добычей морской соли, внутренней и внешней торговлей. Беломорская компания получила от правительства широкие привилегии. Принадлежавшие ей корабли освобождались от всяких повинностей в военное время и от ластового сбора в российских портах. Морское министерство обязано было, по требованию Компании, поставлять на ее корабли матросов и иных морских служащих [3, л. 3–7]. Первоначально Беломорская компания успешно начала вести промысел на Шпицбергене, но уже в 1804 году одно ее судно потерпело крушение на Мурманском берегу, не дойдя до Шпицбергена. Позднее погибли еще три судна, занимавшихся промыслами на островах архипелага. В 1806 году военный корабль под французским флагом захватил в плен и сжег китоловное судно Компании.

В годы континентальной блокады Англии число российских промысловых судов, посещавших Шпицберген, стало сокращаться, т. к. английская эскадра начала разорять поморские становища и захватывать суда в северных морях. Возможно, что в этих условиях благополучное плавание к Шпицбергену поморских промышленников во главе с кормщиком И. Рогачевым послужило основанием для сооружения ими в 1809 году поклонных крестов на Западном Шпицбергене в заливе Ис-фьорд и на о. Эдж [16, с. 79, 85]. О продолжении поморских экспедиций на архипелаг даже в эти неблагоприятные годы свидетельствуют также

записки английского мореплавателя В. Скоресби, который нашел в 1809 году на о. Земля Принца Карла поморскую промысловую избу с большим количеством различного снаряжения и провианта. Состояние охотничьей добычи в избе позволяло сделать вывод, что все промышленники где-то внезапно погибли или по какой-то причине отсутствовали дольше запланированного времени [19, р. 248].

Беломорская компания в период континентальной блокады сильно пострадала от нападения англичан на Екатерининскую гавань на Кольском полуострове. В 1809 году англичане захватили 8 судов с грузом, принадлежавших Компании, и разграбили ее имущество в г. Коле, причинив убытки в размере более 100 тыс. р. [1, л. 38]. В ходе блокады Англии уменьшился и сбыт промысловой продукции за рубеж. Как сообщалось в отчете Компании за 1812 год, «по нынешним обстоятельствам ничего не покупают» [5, л. 63]. Значительные материальные потери привели к разорению и ликвидации Беломорской компании. После прекращения ее деятельности в 1813 году организацией промысловых экспедиций на острова архипелага продолжали заниматься в основном частные лица.

Появлению норвежцев на Шпицбергене во многом способствовали поморы. В конце XVIII века в северных провинциях Норвегии отменили торговые монополии и разрешили вести непосредственную торговлю с поморами, в т. ч. меновую. Норвежские поселения в Финмарке – Вардё, Тромсё, Хаммерфест – получили статус городов. Предоставленная свобода торговли создавала условия для накопления капиталов, строительства и приобретения местными купцами судов. Кроме того, с 1784 года датско-норвежские власти установили премии за плавание кораблей в арктических морях, что стало еще одним стимулом для развития морских промыслов.

Укрепление контактов с поморами позволило получать из первых рук информацию о промысловой деятельности русских на Шпицбергене. Первая зимовка норвежских промышленников на островах архипелага состоялась

в 1794–1795 годах. Экспедицию организовала торговая фирма купцов Бук из Хаммерфеста. Судно для экспедиции купили в России. Четверо, в т. ч. гарпунер, из 15 членов экипажа были русскими, с их помощью норвежцы намеревались приобрести промысловые навыки. Три человека в ходе зимовки погибли (двое от цинги, один – на промысле), среди них русский промышленник Никифор Странов. Промысел оказался не очень результативным: 82 тюленя, 13 моржей, 38 песцов, 5 белых медведей, а также гагачий пух и сало морских животных [23]. Экспедиция не сразу повлекла за собой организацию масштабных норвежских промыслов на архипелаге. Требовалось время для изучения маршрутов плавания и техники промысла, накопления денег для снаряжения экспедиций, покупки или аренды судов. Все это осуществлялось в ходе развития поморско-норвежской торговли и постоянного общения с русскими купцами, шкиперами и промысловиками.

Как показывают архивные источники, регулярные плавание норвежцев на Шпицберген начались с 1819 года. Таможенная книга Хаммерфеста за этот год представляет сведения об успешном плавании до Шпицбергена экипажа под командованием Уле Вингарда. Судно вернулось с грузом из 136 моржовых бивней и 18 кож, 28 оленьих шкур, птичьего пуха и моржового сала. В 1824 году 6 экспедиций на о. Медвежий и 4 на Шпицберген дали в общей сложности 134 моржовые шкуры, 764 полушкуры, 1321 пару бивней, 32 медвежьих шкуры и др. [22]. Всего в 20-х годах XIX века норвежцы организовали около 60 промысловых экспедиций. В 1822–1823 годах 16 промышленников из Хаммерфеста провели первую норвежскую зимовку на Шпицбергене. С 1821 году в промысле на архипелаге начинает участвовать Тромсё, но лидерство по-прежнему остается за Хаммерфестом. В конце 1820-х – первой половине 1830-х годов 10-12 судов только из Хаммерфеста ежегодно отправлялось на Шпицберген.

Большинство русских купцов в это время стало относиться к промыслам на островах архипелага как к слишком опасным и дорогим

занятиям, потому что только каждая вторая или третья экспедиция давала в результате существенную прибыль. Трудно сказать, что заставило кемского купца-рыбопромышленника Ф.М. Антонова написать проект об изучении Шпицбергена и создании на нем постоянных поселений: усиление ли активности норвежцев на Шпицбергене или желание получить помощь от государства для ведения промыслов. Предложения были поданы на имя императора в 1830 году [18, с. 7]. Министр финансов Е.Ф. Канкрин передал проект Ф.М. Антонова архангельским властям для вынесения заключения о его целесообразности. Архангельское губернское правление, не представляя значимости Шпицбергена для государства, обратилось за помощью к купцам.

Собранные сведения показали, что к 1830 году архангельские купцы М. Стукачёв, Амосовы, В. Околншников и С. Попов прекратили там свои промыслы из-за их невыгодности. Продолжали ежегодно снаряжать экспедиции архангельские купцы Воробьёв и Корняев. Судно П. Корняева, возвратившись после успешной зимовки в 1830 году, кроме большого количества различного груза привезло еще и живого моржа. Животное возили в Санкт-Петербург и показывали императору, за что и получили его личную благодарность, а моржа после показа продали.

Противоречивую в смысле оценке промыслов информацию Архангельское губернское правление восприняло как доказательство невысокой ценности Шпицбергена для России, предложив правительству оставить Шпицберген для частного предпринимательства. Это решение поддержал и министр финансов [2, л. 2–20]. В итоге перспективный проект Ф.М. Антонова остался нереализованным из-за формального отношения местной администрации к правительственным запросам и нежелания анализировать собранную информацию.

Однако проблемы с организацией промысла на Шпицбергене возникали у российских предпринимателей уже в начале XIX века. Так, в 1810 году Архангельская контора Беломорской компании отмечала «большую скудость

в работниках» при отправлении судов на Грумант [4, л. 10]. Зимовки были тяжелым испытанием, оттуда возвращались не все промышленники, часть погибала в море, во время охоты, из-за болезней, в т. ч. цинги. В 1820 году норвежцы нашли в русском становище в Хорнсунде на юге Западного Шпицбергена 13 умерших. В 1837 году в становище у Южного мыса погибло 22 русских зимовщика, а в следующем году на одном из Тысячи островов – 18 [8, с. 72–73]. Но с трудностями сталкивались не только поморы, для норвежцев промыслы были не менее тяжелыми. Во время зимовки 1825–1826 годов умерло 11 норвежских промышленников, а в 1834–1835 годах со Шпицбергена и Медвежьего острова не вернулось 14 человек [22].

Поездки на Шпицберген всегда были связаны с риском для жизни, что вызывало трудности в наборе команды как для поморов, так и норвежцев. Торговые дома Хаммерфеста искали разные способы поощрения экипажей промысловых судов. В 1838 году они установили премию в размере 50 серебряных спесиедалеров для команды, которая в соответствии с размерами судна, экипажа и снаряжения привезет лучшую добычу. Эта премия досталась промышленникам с судна «Принц Карл». Они привезли 58 моржей, 37 белух, 63 тюленя и одного белого медведя [22]. Несмотря на предпринятые меры, во второй половине 1830-х годов норвежские промыслы на Шпицбергене стали сокращаться. Городская газета «Тромсø Tidende» в декабре 1838 года сообщала, что промыслы ведутся так бездумно, что популяции животных на Шпицбергене грозит вымирание. Плавание на архипелаг становилось маловыгодными, т. к. моржи почти исчезли из обычных мест обитания на о. Медвежий, а также на южном и западном побережье Шпицбергена [24, с. 4].

Почувствовав конкуренцию норвежцев, которая уменьшала шансы на удачу и прибыль, русские купцы сократили экспедиции на Грумант и переключились на рыболовные и зверобойные промыслы на Новой Земле, где в 1835–1836 годах побывало 120 судов из Поморья. Но во второй половине 1830-х

промыслы здесь также упали – сказывалось интенсивное истребление морских животных в предшествующий период.

В начале 1850-х годов произошло несколько трагических случаев с русскими промышленниками на Шпицбергене. В 1851 году в ходе экспедиции с кормщиком И. Гвоздаревым 7 членов команды были убиты, только 3 возвратились живыми. В том же году произошла еще одна трагедия с экспедицией архангельского купца К. Кузнецова: 12 из 18 членов команды промыслового судна умерли от цинги. Массовые случаи гибели членов команды уменьшали желание купечества организовывать дальние промысловые экспедиции, тем более что со временем увеличивался финансовый риск подобных предприятий.

Для поморов моржовый клык был самой дорогостоящей арктической добычей. В первой половине XIX века моржовый клык продавался в Архангельске по цене от 60 к. до 1 р. 40 к. за штуку или по 12-16 р. за пуд. Моржовые кожи продавались по 3-4 р., тюленьи шкуры – по 2,5-4 р., шкуры белых медведей и голубых песцов – по 5-10 р., моржовое сало – по 1,5-2 р. за пуд, цена на гагачий пух колебалась в зависимости от его чистоты от 10 до 60 р. за пуд.

Если плавание на Шпицберген проходило успешно, оно приносило хозяину, снарядившему судно, в начале XIX века до 4 тыс. р. дохода, а в середине XIX века – до 50 тыс. р., но при крушении судна или гибели экспедиции хозяин терпел убытки от 5 до 10 тыс. р. Участники экспедиции получали, в зависимости от договора с хозяином, заранее оговоренную плату или определенную часть прибыли. Самую большую долю среди промышленников имели кормщики, их доходы в первой половине XIX века составляли 400-500 р. Рядовые участники получали 40-60 р. в начале XIX века и до 200 р. в середине века. Рост требований простых участников, которых было большинство в команде, к размеру своего вознаграждения, при сохранении практически неизменными цен на продукцию промыслов в течение первой половины XIX века, создавал сложности для куп-

цов при проведении покрута и несомненно влиял на количество организованных экспедиций.

Постепенное сокращение поморских промыслов на Шпицбергене происходило также из-за уменьшения численности там моржей, которые быстро истреблялись в результате интенсивной их добычи норвежцами. Ранее поморы могли охотиться на моржей только на некоторых лежбищах и затем оставлять эти места на определенное время для увеличения здесь численности животных. Теперь эта система зверобойного поморского промысла была фактически уничтожена в ходе хаотичной конкуренции с норвежцами. Поморы стали замечать, что на Шпицбергене моржи гораздо мельче по размерам, чем на Тиманском берегу или на Новой Земле, поэтому стали переносить промысел на новые территории [14].

В начале 1850-х годов наступил упадок и невоземельских промыслов, в 1852–1853 годах из Архангельска на Новую Землю ушло только по одному судну. Экономика региона в это время в целом развивалась успешно, внутренняя и внешняя торговля порта стремительно набирала обороты. Продукция промыслов могла бы найти хороший сбыт, но массовое истребление животных на северных островах требовало в очередной раз времени на восстановление их популяций. Необходим был перерыв, чтобы промысел мог принести выгоду.

Вторжение англо-французской эскадры в Белое море в годы Крымской войны привело к полному прекращению поморских промыслов на Шпицбергене и Новой Земле. Военные корабли неприятеля захватывали любые попадавшиеся им поморские суда как на берегу, так и на море. Большая часть поморского населения вынуждена была прекратить выход в море и искать себе другие источники заработка. Разорение поморских деревень и становищ в годы войны не позволяло быстро возобновить промыслы по окончании военных действий. Количество лодей и кочей – основных типов промысловых судов, использовавшихся для арктических плаваний, сократилось в Архангельской губернии на 20 % [7, с. 111].

Поморские экспедиции на Шпицберген в 1850-х годах, вероятно, совсем прекратились. Норвежцы же, наоборот, расширяли там свое присутствие: в 1852–1854 годах только из Хаммерфеста на Шпицберген приходило от 14 до 17 промысловых норвежских судов.

На Новой Земле добыча зверя поморами после Крымской войны также возобновлялась медленно. В конце 1850-х годов туда отправлялось не более 5-6 судов ежегодно, и только к середине 1860-х их количество увеличилось до 10-15. Возможно, что в этот период поморские промышленники начинают снова посещать и Шпицберген, но уже не так часто, как раньше. Развитая система поморско-норвежской торговли позволяла получать информацию об увеличении масштабов норвежской промысловой деятельности.

Поморы проигрывали своим северным соседям в первенстве прибытия на архипелаг в начале навигации. Норвежцы, благодаря природным условиям, имели возможность появиться на Шпицбергене уже в мае-июне. Поморы приезжали на несколько месяцев позднее из-за необходимости дожидаться освобождения Белого моря ото льда. Кроме того, российские зверобои должны были оставлять острова архипелага раньше своих конкурентов осенью, чтобы успеть прибыть в Архангельск с добычей до замерзания Северной Двины, или оставаться на зимовку, которая, как и раньше, была тяжелым испытанием.

На сокращение русских промыслов повлияли также государственные меры 1853–1855 годов, направленные на закрытие в Кемском уезде Архангельской губернии Даниловского старообрядческого скита, который до этого регулярно посылал экспедиции на Шпицберген. Но даже в этих условиях маловероятно, что

поморы полностью отказались от посещения Груманта. Зверобойный промысел и во второй половине XIX века являлся одним из основных занятий местного населения. В 1860 году, по официальным данным, более 7 тыс. чел. в Архангельской губернии принимало участие в этом промысле, в т. ч. 34 женщины [15, с. 139]. К этому времени уже не требовалось специальное разрешение или уведомление местных властей о посещении архипелага.

В XVIII – начале XIX века, отмечаясь в таможне при уходе на дальний зверобойный промысел, поморы почти всегда указывали одновременно Новую Землю и Шпицберген, т. к. заранее не могли знать, где им повезет с добычей. Позднее, когда процедура оформления судна упростилась, Шпицберген могли вообще не указывать. Доказательства мы находим в таможенных сводках за 1851 и 1852 годы. По другим источникам нам известно об уходе судов на Шпицберген и возвращении их оттуда в эти годы, но в сводных данных о движении поморских судов информации об этом нет, упоминается только Новая Земля, Норвегия, Приморские места, Мурманский берег. В 1870-х годах кемский купец Норкин все еще снаряжал суда на Шпицберген, но в статистических сведениях о морских промыслах населения и таможенных отчетах такие данные не приводятся [9, с. 65]. Кроме того, путь на Шпицберген и обратно всегда лежал через норвежский Финмарк, поэтому в таможенных документах второй половины XIX века эти плаванья могли регистрироваться в направлении Норвегии. Отправляясь в норвежские порты, поморы не только шли дальше – на Грумант, но, как и раньше, вступали в смешанные экипажи и уходили на промыслы с норвежцами, что продолжалось даже в 20-е годы XX века.

### Список литературы

1. Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. М., 1956.
2. Богославский П. О судостроении в Архангельской губернии // Памятная книжка Архангельской губернии на 1861 год. Архангельск, 1861.

3. Визе В.Ю. История исследований советской Арктики (Баренцево и Карское моря). Архангельск, 1934.
4. Визе В.Ю. Русские полярные мореходы XVII–XIX вв. М.; Л., 1948.
5. ГААО (Гос. арх. Арханг. обл.). Ф. 2. Оп. 1. Т. 1. Д. 627.
6. ГААО. Ф. 2. Оп. 1. Т. 1. Д. 1055.
7. ГААО. Ф. 4. Оп. 3. Д. 378.
8. ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 280.
9. ГААО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 302.
10. Коротнев А.А. Поездка на Шпицберген // Университет. изв. 1898. № 12.
11. Курукин И.В. К вопросу о документальных источниках о плаваниях и промыслах русских поморов на Шпицберген в XVI–XVIII вв. // Очерки истории освоения Шпицбергена. М., 1990.
12. Нильсен Й.П. Прощай, батюшка ты Грумант! Зверобойные промыслы поморов и норвежцев на Шпицбергене. Сопоставление традиций // Уведи меня, дорога: сб. ст. памяти Т.А. Бернштам. СПб., 2010.
13. Огородников С.Ф. Очерк истории г. Архангельска в торгово-промышленном отношении. СПб., 1890.
14. Озерцовский Н. Описание моржового промысла // Арханг. губерн. ведомости. 1846. № 38.
15. Памятная книжка Архангельской губернии на 1861 год. Архангельск, 1861.
16. Старков В.Ф., Черношвилов П.Ю., Дубровин Г.Е. Материальная культура русских поморов по данным исследований на архипелаге Шпицберген. М., 2002. Вып. 1.
17. Черношвилов П.Ю. Шпицберген в системе колонизации русскими Крайнего Севера // Двести лет арктической археологии. М., 2000.
18. Шидловский А.О. Шпицберген в русской истории и литературе. СПб., 1912.
19. Conway M. No man's land. Oslo, 1995.
20. Hultgreen T. Den russiske fangsten på Svalbard. Tromsø, 2003.
21. Jasinski M. Promysjlennik, Kotsj, Isba – resultater av nyere forskning om russisk fangstvirksomhet på Svalbard fra ingenmannsland till del av Norge. Rapport Nr 3/95.
22. Noen ord om den første ishavsfangsten fra Hammerfest. Av prost Sivertsen (Tromsø 8/7-39). URL: <http://polarlitteratur.com/isfangst.htm> (дата обращения: 15.03.2013).
23. Sorenskriveren i Finnmark, Justisprotocoll nr. 45, 1789–1802; URL: [www.polarhistorie.no/hendelser/1190637370.57](http://www.polarhistorie.no/hendelser/1190637370.57) (дата обращения: 10.02.2013).
24. Utdrag av Tromsø og omegns sjøfartshistorie. Tromsø, 1929.

## References

1. Belov M.I. *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti* [The History of Discovery and Exploration of the Northern Sea Route]. Moscow, 1956.
2. Bogoslavskiy P. O sudostroenii v Arkhangel'skoy gubernii [On Shipbuilding in the Arkhangelsk Region]. *Pamyatnaya knizhka Arkhangel'skoy gubernii na 1861 god* [The Memorial Book of the Arkhangelsk Region for 1861]. Arkhangelsk, 1861.
3. Vize V.Yu. *Istoriya issledovaniy sovetskoy Arktiki (Barentsevo i Karskoe morya)* [Research History of the Soviet Arctic (the Barents and Kara Seas)]. Arkhangelsk, 1934.
4. Vize V.Yu. *Russkie polyarnye morekhody XVII–XIX vv.* [Russian Polar Seafarers of the 17th–19th Centuries]. Moscow, Leningrad, 1948.
5. *State Archive of the Arkhangelsk Region*. Fund 2, inv. 1, vol. 1, file 627.
6. *State Archive of the Arkhangelsk Region*. Fund 2, inv. 1, vol. 1, file 1055.
7. *State Archive of the Arkhangelsk Region*. Fund 4, inv. 3, file 378.
8. *State Archive of the Arkhangelsk Region*. Fund 10, inv. 1, file 280.
9. *State Archive of the Arkhangelsk Region*. Fund 10, inv. 1, file 302.
10. Korotnev A.A. Poezdka na Shpitsbergen [A Trip to Spitsbergen]. *Universitetskie izvestiya*, 1898, no. 12.
11. Kurukin I.V. K voprosu o dokumental'nykh istochnikakh o plavaniyakh i promyslakh russkikh pomorov na Shpitsbergen v XVI–XVIII vv. [To the Issue of Documentary Sources on Sailing and Fishing of the Russian Pomors on Svalbard in the 16th–18th Centuries]. *Ocherki istorii osvoeniya Shpitsbergena* [Essays on the History of Svalbard Exploration]. Moscow, 1990.

12. Nielsen J.P. Proshchay, batyushka ty Grumant! Zveroboynye promysly pomorov i norvezhtsev na Shpitsbergene. Sopostavlenie traditsiy [Farewell, My Dear Grumant! Sea-Hunting and Fishing of Pomors and Norwegians on Svalbard. Traditions Compared]. *Uvedi menya, doroga: sb. st. pamyati T.A. Bernshtam* [Road, Take Me Away: Collected Papers Dedicated to T.A. Bernshtam]. St. Petersburg, 2010.
13. Ogorodnikov S.F. *Ocherk istorii g. Arkhangel'ska v torгово-promyshlennom otnoshenii* [Outline of the History of Arkhangelsk in Terms of Trade and Industry]. St. Petersburg, 1890.
14. Ozeretskovskiy N. Opisanie morzhovogo promysla [Description of Walrus Hunting]. *Arkhangel'skie gubernskie vedomosti*, 1846, no. 38.
15. *Pamyatnaya knizhka Arkhangel'skoy gubernii na 1861 god* [The Memorial Book of the Arkhangelsk Region for 1861]. Arkhangelsk, 1861.
16. Starkov V.F., Chernosvitov P.Yu., Dubrovin G.E. *Material'naya kul'tura russkikh pomorov po dannym issledovaniy na arkhipelage Shpitsbergen* [Material Culture of Russian Pomors as per Researches Conducted on Svalbard]. Moscow, 2002, iss. 1.
17. Chernosvitov P.Yu. Shpitsbergen v sisteme kolonizatsii russkimi Kraynego Severa [Spitsbergen in the System of the Far North Colonization by the Russians]. *Dvesti let arkticheskoy arkheologii* [Two Centuries of Arctic Archaeology]. Moscow, 2000.
18. Shidlovskiy A.O. *Shpitsbergen v russkoy istorii i literature* [Svalbard in Russian History and Literature]. St. Petersburg, 1912.
19. Conway M. *No Man's Land*. Oslo, 1995.
20. Hultgreen T. *Den russiske fangsten på Svalbard*. Tromsø, 2003.
21. Jasinski M. Promyslennik, Kotsj, Isba – resultater av nyere forskning om russisk fangstvirksomhet på Svalbard. *Svalbard fra ingenmannsland till del av Norge*. Rapport Nr 3/95.
22. *Noen ord om den første ishavsfangsten fra Hammerfest*. Av prost Sivertsen (Tromsø 8/7-39). Available at: <http://polarlitteratur.com/isfangst.htm> (accessed 15 March 2013).
23. Sorenskriveren i Finnmark, Justisprotocoll nr. 45, 1789–1802. Available at: [www.polarhistorie.no/hendelser/1190637370.57](http://www.polarhistorie.no/hendelser/1190637370.57) (accessed 10 February 2013).
24. Utdrag av Tromsø og omegns sjøfartshistorie. Tromsø, 1929.

**Minaeva Tatyana Stanislavovna**

Institute of Social, Humanitarian and Political Sciences,  
Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov (Arkhangelsk, Russia)

**Gorter Waling**

PhD in Social Sciences (Norway)

### POMOR AND NORWEGIAN TRAPPING ON SVALBARD IN THE FIRST HALF OF THE 19th CENTURY

The article presents an analysis of Pomor and Norwegian trapping on Svalbard in the first half of the 19th century. The authors describe the historical conditions that contributed to the economic activity of the representatives of both countries on the archipelago, show general and specific features in the organization of trapping by Norwegian and Russian entrepreneurs, draw attention to the reasons for the reduction of Russian trapping on the islands of the archipelago.

**Keywords:** Arctic development, Svalbard, the Pomors, trapping, competition.

*Контактная информация:*

Минаева Татьяна Станиславовна

адрес: 163002, г. Архангельск, просп. Ломоносова, д. 2;

e-mail: mintatiana@yandex.ru;

Гортер Валинг

e-mail: arkpomor@online.no

Рецензент – Репневский А.В., доктор исторических наук, профессор кафедры всеобщей истории, директор института социально-гуманитарных и политических наук Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова