

ДАВЫДОВ Руслан Александрович, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института экологических проблем Севера Уральского отделения РАН (г. Архангельск). Автор 78 научных публикаций, в т. ч. 6 монографий (5 в соавт.)

РОССИЙСКО-НОРВЕЖСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В ЕВРО-АРКТИЧЕСКОМ РЕГИОНЕ В ГОДЫ КРЫМСКОЙ ВОЙНЫ

В статье рассматриваются российско-норвежские отношения, особое внимание уделяется торговле между Архангельской губернией и Северной Норвегией в условиях блокады беломорских портов англо-французскими военно-морскими силами в годы Крымской войны (навигации 1854 и 1855 годов).

Ключевые слова: *российско-норвежская торговля, блокада, беломорские порты.*

В марте–мае 1854 года военная и гражданская администрации Архангельска еще до открытия навигации¹ подготовились к защите губернского города от вторжения с моря. Была перевооружена Новодвинская крепость; в дельте Северной Двины оборудованы береговые артиллерийские батареи. Для защиты подходов к Архангельску со стороны моря менее чем за три месяца построена флотилия из 20 деревянных гребных канонерских лодок, вооруженных пушками². Жителям сел и деревень дельты Северной Двины произведена раздача ружей; устроены посты для наблюдения за побережьем и действиями противника.

Как следствие, ни в 1854, ни в 1855 году английские и французские военные суда не рискнули подойти к Архангельску. Попытки проведения ими промерных работ в устьях Северной Двины русские пресекали силой оружия. Старейшее в России Архангельское адми-

ралтейство, правительственные учреждения и частные предприятия работали в нескольких десятках миль от эскадр неприятеля. Задача по защите Архангельска – фактической столицы Русского Севера – была успешно выполнена.

Вместе с тем для организации обороны всего морского побережья администрация Архангельской губернии не имела ни времени, ни возможностей, ни войск, ни пушек. В результате обстрелов из корабельных орудий полностью или по большей части сгорели: город Кола, приморские селения Пушлахта, Мегра, Стрельна, Кандалакша и другие. Но, как это не покажется странным, никто из россиян во время обстрелов не погиб, тогда как от ответного огня англичане и французы понесли потери. В большинстве случаев корабельным орудиям и вооруженным десантам успешно противостояли не регулярные войска, а местные крестьяне с ружьями.

Наиболее запоминающимися, подробно описанными событиями Крымской войны на Русском Севере стали военные действия в Белом море у Соловецкого монастыря 6–7 (18–19) июля и на Мурмане у города Кола 11 (23) августа. В обоих случаях пароходы Royal Navy открывали стрельбу из орудий после того как русские гарнизоны отклоняли требования о сдаче. Кола в результате примерно 20-часового обстрела выгорела почти полностью³. Однако повреждения зданий Соловецкого монастыря, укрытого толстыми гранитными стенами, оказались совершенно ничтожными, несмотря на интенсивность обстрела, продолжавшегося около 8-9 часов.

При защите Соловецкого монастыря двум вооруженным орудиями⁴ новейшим английским пароходам «Brisk» и «Miranda» противостояли лишь полсотни русских солдат, у половины которых старые ружья были не пригодны для стрельбы(!), вооруженные двумя пушками, хранившимися в монастыре с незапамятных времен.

Среди тех, кто защищал Соловецкий монастырь с оружием в руках, был и выходец из Норвегии, чаще всего упоминаемый в русских источниках как Андрей Гардер, которому в 1854 году было около 22 лет. Сведения о нем в литературе отрывочны. Более-менее достоверны лишь несколько документов, сохранившихся в Государственном архиве Архангельской области, в одном из которых написано его имя: «Petter Andreas af Tromsøe Harder». А. Гардер прибыл в Россию из города Хаммерфеста, где российским вице-консулом ему был выписан паспорт 18 (30) сентября 1852 года. Некоторое время он жил в Архангельске; затем – в Кеми, откуда приехал «из любопытства» в Соловецкий монастырь менее чем за неделю до нападения англичан. При обстреле монастыря молодой норвежский турист находился среди добровольцев, затаившихся на побережье с ружьями и холодным оружием в ожидании английского десанта. В наиболее жаркие минуты боя он, будучи на батарее, «удивительно смелое про-

изводил стрельбу в судно неприятеля». Не все обитатели монастыря знали его в лицо, из-за чего отважный норвежец едва не погиб. Его, прибежавшего с батареи к монастырским воротам с донесением и сбивчиво объяснявшего что-то на ломаном русском языке, часовой будто бы хотел зарубить, приняв за шпиона. Впоследствии, вместе с другими защитниками монастыря, А. Гардер по Высочайшему повелению был награжден внушительной по тем временам суммой: 75 рублями серебром. Проведя целый день под орудийным обстрелом, поразившись отсутствию у русских убитых и раненых, а также ничтожности повреждений, причиненных монастырю, А. Гардер принял православие и вступил в российское подданство. 30 сентября (12 октября) 1855 года А. Гардер, был приведен к присяге на подданство России и приписан в мещанское сословие города Архангельска⁵. Дальнейшая его судьба нам пока неизвестна.

Смыслом военного присутствия в Белом море английской и французской эскадр могла бы стать *блокада* беломорских портов. Однако правительства Франции и, особенно, Великобритании, понимали, что блокада нанесет вред не только России. Она неизбежно вызвала бы недовольство нейтральных европейских государств, которые издавна вели торговлю через порты Белого моря. Под угрозой оказался бы бизнес подданных собственно Великобритании, на протяжении трех столетий занимавшихся экспортом из России леса, пиломатериалов и другого сырья через Архангельск и Онегу. А Северная Норвегия, в середине XIX века все еще зависимая от поставок русского хлеба на поморских судах именно через беломорские порты, вообще могла оказаться на грани голода. Последнее обстоятельство не могло не учитываться правительствами Великобритании и Франции: обрекать на голод и лишения своих потенциальных союзников⁶ им было совершенно не нужно.

Архангельский военный губернатор, главный командир архангельского порта Роман Платонович Боиль, 5 (17) и 7 (19) мая 1854 года

получил письма соответственно из Министерства иностранных дел и королевского шведско-норвежского консульства в Архангельске практически одинакового содержания. Суть их сводилась к тому, что английское и французское правительства официально «обязались не тревожить» русские суда, участвующих в торговле с норвежским Финнмарком⁷.

Архангельский губернатор, двумя месяцами ранее побуждавший поморов к сопротивлению врагу с оружием в руках⁸, вынужден был срочно отдать новое распоряжение:

«Предлагаю Губернскому правлению, через припечатание ныне же в губернских ведомостях, предупредить поморцев, чтобы они, занимаясь меновою торговлею с норвежским Финмаркеном, отнюдь не смели делать какого-либо нападения или предпринимать каких-либо неприятельских действий против судов англо-французского флота, если во время плавания с оными встретится, чтобы ружей, которые поморцам розданы для защиты здешнего края, они не брали с собою и вообще, чтобы суда, которые будут плавать для торговли с норвежским Финмаркеном, отнюдь не имели вооруженного вида, дабы тем не подать повода английскому и французскому правительствам сомневаться в мирном плавании наших торговых судов и затем нарушить изъявленное ими согласие на беспрепятственную торговлю с Финмаркеном»⁹.

Пару недель спустя губернатор Р.П. Боиль узнал, что шведско-норвежское консульство в Архангельске развернуло массовую выдачу неких свидетельств для русских судовладельцев, занятых в торговле с Норвегией и захотел выяснить — что это за свидетельства? Консул подтвердил, что действительно выдавал особые удостоверения за своей подписью тем поморам, у кого уже были на руках российские паспорта на отход в Норвегию. В каждом таком документе консул указывал название судна, фамилию и имя шкипера, численность команды, порт назначения, сведения о товаре. Разобравшись в ситуации, военный губернатор Р.П. Боиль не только не стал возражать этой новой, стихийно

возникшей процедуре, но и одобрил ее, написав шведско-норвежскому консулу 4 (16) июня: «Покорнейше прошу Вас продолжать это засвидетельствование, если только сами судовладельцы будут просить Вас об этом, не обязывая однако ж их к этому, так как такое требование было бы несогласно с существующими правилами о торговле России с Норвегиею»¹⁰.

С открытием навигации русские судовладельцы, как и в прежние годы, направили свои шхуны и лоды с грузами к берегам Северной Норвегии. Они не были вооружены; их команды рассчитывали на то, что выданные норвежским консулом свидетельства послужат им надежной гарантией безопасности плавания, а офицеры английских и французских эскадр не нарушат обещания, данного правительствами их стран не препятствовать старинной торговле с Норвегией. Но очень скоро некоторым из них пришлось убедиться, что все не так просто.

Василий Антонов прибыл из Кеми в Архангельск на своей шхуне «Волга» в мае 1854 года. Он принял на шхуну груз, состоящий преимущественно из муки, и 1 (13) июня направился в Тромсе. Уже 5 (17) июня, на пути к Трем Островам, команда шхуны увидела английские военные суда. Со стороны англичан прозвучал выстрел; на «Волге» убрали паруса и остановились. После этого к шхуне подошла шлюпка, в которой находились полтора десятка вооруженных матросов и офицер. Забрав все судовые документы, в том числе и свидетельство шведско-норвежского консула в Архангельске, в котором подтверждалось, что судно с грузом идет в Норвегию, офицер доставил В. Антонова на флагманский фрегат английской эскадры «Eurydice». Там В. Антонов попытался выяснить через переводчика у английских офицеров и командира эскадры — Erasmus Ommanney — в чем его вина, и остается ли в силе обещание английских властей не препятствовать российско-норвежской торговле? Но внятных объяснений он не получил: англичане, поначалу внешне сочувствуя его несчастью, оправдывали свой захват некими «правилами», которые предписывают действовать таким образом. А спустя

некоторое время, когда русский шкипер надоел им своими напоминаниями об обещаниях английского правительства и о документе за подписью шведско-норвежского консула, ему сказали, что свидетельство написано на простой, а не на гербовой бумаге(!), а сама шхуна так изящно построена, что *может* использоваться в качестве военного судна! Словно в подтверждение последнего, англичане вооружили шхуну несколькими орудиями и увели ее в неизвестном направлении. Возможно, шхуна в конце концов оказалась в Англии как военный трофей. Команду «Волги» англичане все-таки отпустили, а шкипера В. Антонова с одним из его матросов продержали в плену до 8 (20) июля, то есть больше месяца¹¹.

Захват шхуны В. Антонова и несколько случаев грабежа судов, занятых в торговле с Норвегией произвели гнетущее впечатление на поморов. Большинство состоятельных судовладельцев укрыли свои суда в гаванях, заливах и устьях рек. Чтобы возобновить торговлю, власти объединенного Шведско-Норвежского королевства направили в Белое море норвежскую королевскую шхуну «Слейпнер». Во второй половине июля 1854 года офицеры норвежской шхуны встретились с командующим английской эскадрой Э. Омманнеем. Суть состоявшихся переговоров видна из письма за подписью капитана королевского норвежского флота и командира норвежской эскадры в Финмаркене Х. Крога (H. Krogh), датированного 14 (26) июля 1854 года, составленного на английском языке и адресованного шведско-норвежскому консулу в Архангельске:

«Торговля, которая производилась между Россией и норвежским Финмаркеном и которую английское и французское правительства дозволили продолжать беспрепятственно, ныне как бы совершенно прекратилась, что должно приписать неосновательному страху быть захваченными, господствующему между русскими береговыми плавателями. Я счел за обязанность переговорить с капитаном Амманни, командиром английской эскадры в здешних морях, и он дал мне слово, что лодьям, ранши-

нам и каботажным судам, не превышающим 100 тоннов, будет беспрепятственно дозволено продолжать торговлю хлебными припасами с норвежским Финмаркеном, если только эти суда будут снабжены нужными для того бумагами, засвидетельствованными шведско-норвежским в Архангельске консулом. Поэтому таким судам не должно стараться избегать встречи с английскими крейсерами, но скорее искать их, чтобы предъявить к осмотру свои бумаги. Я обязанностью счел сообщить Вам вышепрописанное объявление капитана Амманни, не сомневаясь, что Вы сделаете все, что от Вас зависит к извещению русских купцов и береговых плавателей, производящих сказанную торговлю, столь необходимую для обеих земель, для того, чтобы, если возможно, торговля эта продолжалась беспрепятственно»¹².

По распоряжению архангельского губернатора Р.П. Боиля содержание письма довели до сведения судовладельцев Поморья.

Вскоре, 23 августа (4 сентября) «Слейпнер» доставил в Архангельск нового шведско-норвежского консула, пройдя мимо английских и французских военных судов, блокирующих город с моря. Русская пресса не преминула отметить, что консул – норвежской службы капитан-лейтенант Флейшер, раньше служил несколько лет на русском военном флоте, как на Балтийском, так и на Черном морях и имеет орден Св. Станислава 3-й степени¹³. Командир шхуны старший лейтенант барон де-Ведель-Ярлсберг также ранее служил России на Балтийском и Черноморском флотах и был награжден орденом Св. Станислава 3-й степени¹⁴. Прибыв в Архангельск, консул, командир и офицеры шхуны представились военному губернатору, который на следующий день побывал на шхуне с ответным визитом, при этом шхуна и адмиралтейская батарея салютовали друг другу 12 выстрелами. 24 августа (5 сентября) шхуна направилась обратно¹⁵.

Однако 31 августа (12 сентября) неделю спустя после ухода «Слейпнера» из Архангельска состоялся очередной захват судна, занятого в торговле с Норвегией. На этот раз француза-

ми у ее шкипера и владельца купца Ивана Дуракина. Шхуна «Двина» возвращалась из Тромсе, куда доставила груз муки и крупы. Шхуна была не вооружена, военной контрабанды на ней не было, зато у шкипера были документы, выданные норвежскими официальными лицами как в Архангельске, так и в Норвегии о том, что шхуна используется для разрешенной русско-норвежской торговли. (Впоследствии это подтвердил и шведско-норвежский консул в Архангельске)¹⁶. Но на французских офицеров это не произвело впечатления. По примеру англичан, они установили на шхуне три орудия и объявили ее законным «военным призом» и увели в Дюнкерк; команда «Двины», высаженная на безлюдный берег без продовольствия после многих лишений добралась до населенных мест, шкипер и штурман без малого год провели во Франции вместе с русскими военнопленными. По возвращении потерявший судно и груз купец И. Дуракин разорился¹⁷.

Примечательно, что в том же самом месте, у острова Сосновца, где 31 августа (12 сентября) была захвачена шхуна И.А. Дуракина, 2 (14) сентября того же 1854 года некое французское военное судно остановило норвежскую шхуну «Гобет». Шкипер норвежской шхуны Оле Гансен, с возмущением рассказывал потом русским портовым властям в Архангельске, что французский офицер требовал от него 30 франков «за будто бы сделанные по его шхуне два выстрела» (имелись в виду, вероятно, предупредительные выстрелы, произведенные с брига, чтобы заставить норвежское торговое судно лечь в дрейф). Поскольку О. Гансен упорствовал и денег французам давать не хотел, офицер брига приказал своим людям забрать у норвежцев единственную шлюпку, лишив их тем самым основного спасательного средства¹⁸. Нетрудно заметить, что захват русской шхуны и грабеж норвежской шхуны, произведенные французскими моряками у острова Сосновца с разрывом в 1 день(!), характеризуются единством стиля и, возможно, сделаны командой одного и того же французского военного судна.

Блокаду объединенными англо-французскими военно-морскими силами беломорских портов в 1854 году вполне можно назвать «*странной*», по аналогии с устоявшимся определением «*странная война*»¹⁹. С экономической точки зрения она была совершенно ненужной воюющим сторонам, а потому Великобритания и Франция затягивали с ее официальным объявлением. Россия же в свою очередь не спешила применять на практике санкции, которые могли бы весьма болезненно ударить по европейским странам и по Великобритании.

Блокада беломорских портов была официально объявлена англичанами и французами лишь 1 (13) августа, хотя английская эскадра впервые появилась на бере Северной Двины еще 14 (26) июня. Но даже после объявления блокады судам нейтральных стран разрешался беспрепятственный выход из Архангельска еще в течение 15 дней, т. е. до 15 (27) августа. После того, как английская и французская эскадры покинули Белое море, судоходство возобновилось, и фактически навигация закрылась лишь 8 (20) ноября. Показательно, что из 619 иностранных торговых судов, покинувших Архангельский порт в навигацию 1854 года, в Англию ушли 211, Шотландию – 65. И это в условиях войны России с Великобританией! Можно с известной осторожностью предположить, что еще какая-то часть иностранных кораблей, объявивших в Архангельской таможне о том, что они идут в Голландию (а таких было 231), также разгрузилась в портах в Великобритании.

В 1854 году в Норвегию только из Архангельского порта ушли 58 иностранных и 103 российских судна. Большинство русских судов совершили благополучное плавание в Норвегию и вернулись, хотя некоторые из них, помимо упомянутых выше «Волги» и «Двины», в пути были ограблены. Всего за навигацию 1854 года поморскими жителями Архангельской губернии привезено только к Архангельскому порту из Норвегии и с Российского Мурманского берега рыбы сушеной 7 590 пудов, соленой – 43 947 пудов²⁰.

В 1855 году «строгая» блокада беломорских портов была объявлена существенно раньше – 30 мая (11 июня). Исключения для свободного прохода в Норвегию и обратно частным судам жителей Архангельской губернии сделано не было. В условиях затягивающейся войны в Крыму такого рода самоограничения для правительств Великобритании и Франции, озабоченных отсутствием очевидных военных успехов, стали казаться неприемлемыми.

В 1855 году в Норвегию только из Архангельского порта ушли 17 иностранных и 22 российских судна. За навигацию 1855 года поморскими жителями Архангельской губернии было привезено только к Архангельскому порту из Норвегии и с Российского Мурманского берега рыбы сушеной 4 620 пудов и соленой 8 565 пудов¹. «Ни нейтральные корабли, ни российские суда не могли ни привозить, ни вывозить товаров без явной опасности попасться в руки неприятелю», – говорилось в отчете Архангельской таможни за 1855 год².

Торговые контакты россиян и норвежцев, обусловленные сильной взаимозависимостью населения Архангельской губернии и Северной Норвегии друг от друга, занимали важное место в системе международных отношений на

Севере Европы в середине XIX века. По разным причинам, даже в условиях Крымской войны разрушать их долгое время не хотели даже правительства воюющих между собой империй.

В более широком контексте судоходство и деятельность беломорских портов и, особенно, Архангельска в годы Крымской войны, в условиях блокады в навигацию 1854 года, представляли необычный феномен, до сих пор не замечаемый историками. Эскадры Великобритании и Франции вели боевые действия в Белом море и у Мурманского побережья – обстреливали прибрежные поселения из корабельных орудий, высаживали десанты, обеспечивали блокаду портов; части русской армии и флота, вооруженное население Архангельской губернии оказывали упорное сопротивление противнику. И в то же самое время через Архангельск продолжали поддерживаться официальные торговые отношения со странами Европы, в том числе и с Великобританией!

В настоящей статье²³ рассмотрены главным образом российско-норвежские контакты в Евро-Арктическом регионе в условиях Крымской войны. Особенности же взаимоотношений России с другими государствами предполагается посвятить отдельную работу.

Примечания

¹ Архангельский порт мог функционировать менее полугода из-за замерзания реки Северной Двины. Например, в 1854 г. навигация открылась 30 апреля (12 мая), закрылась – 8 (20) ноября. ГААО (Гос. арх. Арх. обл.). Ф. 786. Оп. 1. Д. 415. Л. 12 об.

² Морской сборник. 1854. № 7. С. 192–193.

³ Подробнее см., например: *Давыдов Р.А.* Кола глазами неприятеля. К 150-летию сожжения Колы английским пароходом «Миранда» // Наука и бизнес на Мурмане. 2004. № 4 (43). С. 17–20.

⁴ Данные о количестве орудий пароходов «Brisk» и «Miranda» в литературе указываются различные. Вероятнее всего, их было по 14 на каждом из них.

⁵ ГААО. Ф. 2. Оп. 1. Т. 5. Д. 5729; *Сырцов И.* Англичане, бомбардирующие Соловецкий монастырь в 1854 году. М., 1904. С. 19.

⁶ Король Швеции и Норвегии Оскар I вел закулисную деятельность по вовлечению объединенных королевств в войну на стороне западных держав. См.: *Русте У.* История внешней политики Норвегии / пер. с англ. М., 2003. С. 78.

⁷ ГААО. Ф. 2. Оп. 1. Т. 5. Д. 5631. Л. 5–5 об., 9–9 об.

⁸ АГВ. 1854. 6 марта.

⁹ ГААО. Ф. 2. Оп. 1. Т. 5. Д. 5631. Л. 10–10 об.

¹⁰ ГААО. Ф. 2. Оп. 1. Т. 5. Д. 5631. Л. 16–17 об. 19–19 об.

¹¹ Морской сборник. 1854. № 7. С. 197; Подробно злочлечения В. Антонова в плену и после освобождения представлены в документах объемного (311 листов) дела: ГААО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 5599, и описаны в статье: *Давыдов Р.А.* Захват англо-французскими военно-морскими силами русских шхун «Волга» и «Двина» на Белом море в 1854 г. и бедствия их владельцев в плену и после освобождения // III Ушаковские чтения: сб. науч. ст. / науч. ред. А.В. Воронин. Мурманск, 2006. С. 160–172.

¹² ГААО. Ф. 2. Оп. 1. Т. 5. Д. 5631. Л. 23, 23 об.

¹³ Флейшер Балтазар Павлович был принят из шведской службы в лейтенанты Балтийского флота 5 (17) мая 1836 года. Сначала служил на Балтике на корабле «Кацбах»; после перевода на Черноморский флот на корабле «Силистрия» и фрегате «Агатополи» крейсировал у берегов Абхазии. В 1838–40 годах на том же корабле и бриге «Меркурий» снова находился у берегов Абхазии. Орден он получил за участие в высадке десанта и военной операции против горцев. 12 (24) марта 1841 года Б.П. Флейшер был уволен от службы. См.: Общий морской список. Часть XII. Царствование Николая I. Т–Ю. СПб., 1900. С. 165.

¹⁴ Барон де-Ведель-Ярлсберг, имя и отчество которого по документам проходило в русифицированном виде – Герман Фердинандович, был принят из норвежской службы на Балтийский флот чином мичмана 11 (23) июня 1835 года. На люгере «Ораниенбаум» ходил из Петергофа в Данциг, оттуда на фрегате «Паллада» возвратился в Кронштадт. В 1836 году на том же фрегате крейсировал в Балтийском море. 25 ноября (7 декабря) 1837 года был уволен от службы. См.: Общий морской список. Часть X. Царствование Николая I. Д–М. СПб., 1898. С. 27.

¹⁵ Морской сборник. 1854. № 10. С. 106–107.

¹⁶ В ноябре 1856 года, через шведско-норвежского консула в Архангельске Б. Флейшера пришел официальный ответ из Финнмарка о пребывании И. Дуракина в Норвегии. Проживающий в Тромсе купец Андреас Огорд, переводчик Отар Гольмбо, русский шкипер Федор Антонов так или иначе подтверждали факт получения Дуракиным документа о пребывании его в Тромсе по делам хлебной торговли. Все они утверждали, что соответствующее свидетельство подписал капитан-лейтенант Крог (H. Krogh).

¹⁷ Подробнее см.: ГААО. Ф. 2. Оп. 1. Т. 5. Д. 6035; *Давыдов Р.А.* Указ. соч. С. 160–172.

¹⁸ ГААО. Ф. 2. Оп. 1. Т. 5. Д. 5631. Л. 89–89 об.

¹⁹ Период II мировой войны с 3 сентября 1939 года по 10 мая 1940 историки называют «*странной войной*» (или «*сидячей*», «*шуточной*» и «*фальшивой*»). «Странность» войны заключалась в том, что Великобритания, Франция и Германия избегали широкомасштабных военных действий в Европе, хотя и располагали для этого силами и возможностями. Противостоящие стороны формально находились в состоянии войны, но по разным причинам и до определенного времени не были заинтересованы в ее эскалации и скорейшем завершении.

²⁰ ГААО. Ф. 786. Оп. 1. Д. 415. Л. 12 об. 19 об.–20 об.

²¹ Там же. Оп. 1. Д. 423. Л. 17 об.–18.

²² Подробнее о деятельности Архангельского порта в 1854 и 1855 годах см.: *Давыдов Р.А.* Архангельский порт в условиях блокады его военно-морскими силами Великобритании и Франции в годы Крымской войны и Архангельская портовая таможня // Российская таможня: история, современность, перспективы развития: материалы науч.-практ. конф. Архангельск, 2006. С. 62–67.

²³ *Давыдов Р.А.* С.С. Джунковский и его деятельность по распространению католицизма на Севере Европы в 1850-х гг. // Вестн. Помор. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2006. № 6. С. 88–96; Его же. Русский Север в системе международных отношений в середине XIX – начале XX в. // Вестн. Помор. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2007. № 1. С. 11–19; Его же. Полярная история Норвегии XIX–XX веков: взгляд российского исследователя // Вестн. Помор. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2007. № 2. С. 124–127; Его же. «Хотели, как лучше...»: российский опыт государственного стимулирования колонизации Мурмана иностранцами в 1860–1870-е годы // Вестн. Помор. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2011. № 3. С. 11–16.

Davydov Ruslan Alexandrovich
Institute of Ecological Problems of the North
of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences

**RUSSIAN-NORWEGIAN RELATIONS
IN THE EURO-ARCTIC REGION DURING THE CRIMEAN WAR**

The article considers the Russian-Norwegian relations and, in particular, trade relations between the Arkhangelsk province and North Norway under conditions of blockade of the White Sea ports by the English-French Navies during the Crimean War (navigations of 1854 and 1855).

Key words: *Russian-Norwegian trade, blockade, White Sea ports.*

*Контактная информация:
e-mail: rd@atnet.ru*

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