

А. К. Порцель

Российско-норвежская морская торговля на Кольском Севере в 1914–1920 гг.

Периоды политической нестабильности — не лучшее время для развития внешней торговли. Таким периодом для России оказалось военное лихолетье 1914–1920 гг. Но и в эти грозные годы в стране были такие регионы, где внешняя торговля не только не замерла, а наоборот, усилила свое значение, став едва ли не главным источником обеспечения жизненных потребностей населения этих территорий. Одним из таких регионов оказался Русский Север и, в частности, Кольский полуостров.

Цель данной работы — выявить некоторые особенности развития российско-норвежской торговли через Мурманский порт в годы Первой мировой войны, революции и гражданской войны.

Норвегия (точнее, ее северный район — Финнмарк) издавна занимала особое, ведущее место в торговле на Русском Севере, в том числе и через порты Мурмана. В правящих кругах Норвегии считали, что при любом правительстве, находящемся у власти в соседней стране, скандинавские власти «должны позаботиться о наших интересах в России, куда вложены большие норвежские капиталы»¹.

В полном объеме оценить масштабы торговли между северными регионами России и Норвегии перед Первой мировой войной не удастся из-за отсутствия должной регистрации торговых операций в тот период. Но историк А. В. Нурпейсова отмечает, что «в торговле с норвежскими арктическими портами было занято ежегодно до 400 поморских судов»². В Интернет-источнике «Википедия» указывается, что, «как правило, более 300 поморских судов с экипажем в составе около 2 000 человек посещали Северную Норвегию каждый год»³. (Правда, в обоих случаях речь идет о конце XIX — начале XX вв. и не уточняется, к какому именно временному интервалу относятся эти сведения.) В предвоенные годы из России в Норвегию везли в основном хлеб, а из Норвегии в Россию преимущественно за-

**Порцель Александр
Константинович,**
кандидат
исторических наук,
доцент,
Мурманский
государственный
технический
университет.
portsel@inbox.ru

возили рыбу. Так, в 1911 г. было завезено одной лишь трески 1 565 пудов, в 1912 г. — 1 909 пудов, в 1913 г. — 2 053 пуда⁴. Историк А. В. Репневский сообщает, что, по норвежским данным, общее количество рыбы, проданной в 1913 г. рыбаками Финнмарка на Север России, составило 33 786 873 кг⁵, или около 2 111 680 пудов.

В Первой мировой войне Норвегия сохраняла нейтралитет. До середины 1916 г. она торговала с обеими воюющими группировками — и со странами Германского блока, и со странами Антанты. Несмотря на войну, российско-норвежские экономические связи на Севере хотя и ослабли, но сохранились вплоть до 1917 г. В целом норвежский экспорт в Россию в 1914–1916 гг. вырос по стоимости в 9 раз⁶.

В годы Первой мировой войны Балтийское и Черное моря оказались закрыты для торговли, перевозка грузов через Дальний Восток была затруднена из-за низкой пропускной способности Транссиба. Архангельск не мог в полной мере обеспечить обработку грузопотоков — Белое море замерзало на долгое время в году. В этих условиях пришлось срочно развивать инфраструктуру Мурмана, где Баренцево море не замерзало. Старинный город Кола (известен с 1565 г.) и молодой город Александровск (основан в 1899 г.) не имели резервов для значительного роста портового хозяйства в силу своих географических условий. Пришлось ударными темпами создавать в Кольском заливе новый порт, который имел бы благоприятные перспективы для развития. Им стал основанный в 1916 г. Романов-на-Мурмане, который расположился между Колой и Александровском. В 1915–1916 гг. сюда была спешно проложена железная дорога. Первое иностранное судно пришло в новый порт, когда он еще только начал строиться: в сентябре 1915 г. у временного причала пришвартовался пароход под американским флагом⁷.

Кайзеровский флот приступил к активным действиям в арктических морях с первых месяцев войны: уже в 1914 г. в северных водах были потоплены два русских и одно английское судно. «А в следующем году в Белом и Баренцевом морях немецкие субмарины начали выставлять на путях движения транспортов мины. До конца навигации 1915 года на них подорвались 10 пароходов, два парусных судна и два английских военных корабля»⁸. С 1 февраля 1917 г. Германия объявила неограниченную подводную войну. Немецкие подлодки начали топить суда всех стран, в том числе и нейтральных, которые шли в порты Антанты. Однако для активного ведения этой войны на Севере у немецкого флота сил не хватало. Врагу удалось потопить здесь менее 2 % от общего количества транспорта, прошедшего за все время Первой мировой войны по северным коммуникациям: 46 были потоплены подводными лодками и 15 погибли на минах. За этот период в обоих направлениях мимо берегов Кольского полуострова прошло более 3,5 тыс. судов, перевезших около 10 млн тонн различных грузов⁹. Это значит, что немцам не удалось парализовать морские перевозки на Русском Севере. А роль этих перевозок для России в годы войны значительно выросла.

Не повлияла на поток грузоперевозок и двукратная смена власти в России в 1917 г.: за год объем выгруженных грузов в Мурманском порту превысил уровень 1916 г. в 13 раз¹⁰. Объем

грузоперевозок нарастал вплоть до 1919 г. Согласно справке заведующего Мурманской таможней С. Л. Деменчука, представленной им в июле 1920 г. в Главное управление водного транспорта, в 1916 г. в Мурманский порт было доставлено 700 504 пуда грузов, в 1917 г. — 9 719 478 пудов 25 фунтов, в 1918 г. — 11 457 446 пудов, а в 1919 г. — 8 104 157 пудов¹¹.

С 26 октября 1917 г. по 14 октября 1918 г. власть в Мурманске (Романов-на-Мурмане был переименован в марте 1917 г.) принадлежала Совету. Весной-летом 1918 г. в Мурманск из-за границы регулярно приходили пароходы с различными грузами. В списке товаров значатся продукты питания, фрезерные машины, станки и иное оборудование¹². Велась и транзитная международная торговля. Так, в марте 1918 г. Наркомфин дал разрешение на ввоз в Александровск из Америки «двух тысяч тонн кофе и двух тысяч тонн кожи и направлении этого товара при посредстве транспортной фирмы Виктор Эк на ее каботажных пароходах в норвежскую гавань Киркенес и далее по реке Патс-йоки на лошадях и оленях через Борисоглебск и Кыре до ст. Рованиemi в Финляндии»¹³.

Норвегия была одной из первых стран, попытавшихся установить торговые связи с советской Россией: в апреле 1918 г. норвежское посольство обратилось в Народный комиссариат торговли и промышленности с просьбой ознакомиться с проектами в области внешней торговли России. В июне 1918 г. в Мурманск прибыл «Уполномоченный Центральными Властями для развития в здешнем крае товарообмена с заграницею»¹⁴. Переговоры о таком товарообмене начались летом 1918 г.

Но уже с весны 1918 г. интенсивность операций стала сокращаться. Запад занял враждебную позицию по отношению к советской власти, и норвежцы были вынуждены считаться с мнением Антанты. Поэтому скандинавские страны хотя и стремились к торговле с Русским Севером, но все же сократили ее объемы.

Еще до свержения советской власти на Севере Норвежское генеральное консульство в Архангельске 5 июня 1918 г. получило от своего Министерства иностранных дел телеграмму. В ней говорилось, что в 1918 г. и в последующие годы рыбу из Северной Норвегии в Россию можно будет вывозить только в обмен на товары¹⁵. По существу, это означало стремление возродить традиционную форму меновой торговли в условиях российской нестабильности, когда устойчивость русской валюты вызывала за границей понятные опасения. Для приобретения русских товаров специально учреждались закупочные конторы в Варде, Хаммерфесте и Тромсе. Норвежцев интересовали традиционные товары русского экспорта: хлеб, лес, смола, пенька и т. д.

Эти бартерные сделки активизировались после антисоветского переворота в Архангельске, совершенного 2 августа 1918 г. Уже через четыре дня после создания Верховного Управления Северной Области, 6 августа 1918 г., из главного поморского порта ушли в Варде и Вадсе восемь судов с традиционными поморскими товарами, а 7 августа — еще три. Всего в августе 1918 г. в Норвегию из Архангельска ушло более 60 судов с грузами смолы, леса, досок, пеньки, скипидара, льна, канатов и т. п.¹⁶

Временное Правительство Северной Области, созданное 9 октября 1918 г., в конце того же года послало в Норвегию специального представителя Отдела торговли и промышленности с двумя консультантами. Активную помощь в развитии торговли оказывали русские консулы в Варде, Хаммерфесте и Христиании, сообщая сведения о конъюнктуре норвежского рынка. Как указывал историк И. Ф. Ушаков, «в годы Гражданской войны белые власти запретили вывоз за границу пушнины, продуктов питания, строительных материалов. В Норвегии приобреталось все крайне необходимое, но северные рубли там не принимались, приходилось платить валютой»¹⁷.

С помощью торговых агентов в Норвегии россияне закупали товары не только норвежского происхождения. Историк М. И. Сухарев отмечает: «Войскам не хватало продовольствия — через торговых агентов в Бергене делались попытки закупить хлеб в Голландии, Франции и других странах»¹⁸. В 1919 г. через Мурманск было завезено из Норвегии и отправлено в Кандалакшу по железной дороге различных товаров в количестве 2 146 пудов и 21 фуражка на сумму 64 209 руб. В том же году в Кемь через Мурманск было доставлено таким образом 2 425,39 пудов импортных товаров из Норвегии на сумму 203 440 руб.¹⁹

Основным товаром, завозимым в Россию из Норвегии в те годы, была рыба. Данные о поставках опубликованы в 1926 г. Е. Суворовым по норвежским источникам (см. таблицу)²⁰. По официальным норвежским данным, в 1918 г. рыбопродукцию из Норвегии в Россию не завозили, а в 1919 г. было завезено 4 тонны норвежской трески и 4290 пудов соленой рыбы²¹.

Поставки норвежской рыбопродукции в Россию

Год	Сушеная рыба		Соленая рыба (пудов)	Клипфиш (пудов)
	тонн	пудов		
1914	81	5 063	19 578	—
1915	20	1 250	11 031	—
1916	110	6 875	6 550	6 245
1917	41	2 563	9 386	55

С 30 октября по 31 декабря 1918 г. (то есть уже при власти Временного Правительства Северной Области) в Кольский залив зашли 23 судна: 1 норвежское, 8 английских и 14 русских. В 1919 г. Мурманский порт посетили 174 судна, из них 85 норвежских: с января по апрель — 2, в мае-июле — 42, с августа до конца года — 41. Среди них был всего 1 грузовой пароход (в ян-

варе). Все остальные суда под норвежским флагом — боты (парусные и моторные). В том году в Мурманске побывало 54 русских судна. В январе-феврале 1920 г. сюда пришли 15 русских судов и всего два иностранных: норвежский бот и американский пароход²². Как видим, пик норвежской активности пришелся на период, когда ситуация на Русском Севере относительно стабилизировалась и положение белых выглядело достаточно прочным.

20 февраля 1920 г. в Мурманске была восстановлена советская власть. Навигация этого года показала, что простых норвежцев не смущает очередной переворот. Они были готовы продолжать торговые контакты и при Советах. Первые рейсы норвежцев в Мурманск состоялись уже в марте 1920 г. Кроме четырех норвежских судов, в Кольский залив в том месяце не зашло больше ни одного судна.

Подавляющее количество норвежских и русских судов в течение всего рассматриваемого периода приходило в Мурманск из Варде и уходило туда же. Лишь изредка как порт отправления или назначения в таможенных документах упоминаются другие норвежские города — Киркенес, Вадсе, Берген. С 30 октября по 31 декабря 1918 г., по сведениям Мурманской таможни, из Варде пришли 12 судов, и 11 — из Англии. Из других портов (в том числе и русских) в этот период суда в Кольский залив не приходили. В 1919 г. чаще других рейсы между Мурманском и Варде совершали пароходы «Зосима» (отмечен в Мурманске 13 раз) и «Север» (9 раз)²³. Таким образом, рейсы были достаточно регулярными. Все упомянутые русские пароходы — грузо-пассажирские.

Рассмотрим, на каких условиях осуществлялась международная морская торговля на Мурмане в эти годы.

До 1914 г. жители северного побережья Кольского полуострова имели право беспошлинно вывозить из-за границы ряд товаров, необходимых для существования поморов и их промысловой деятельности, в том числе «привозимые из-за границы в целом виде железные морские суда, предназначенные для плавания во внешних морях»²⁴. Это правило касалось только городов Кола и Александровск. Свободный транзит заграничных товаров далее в Россию запрещался: «Товары, привозимые с Мурмана, выпускаются таможнею беспошлинно только в том случае, если на них имеется свидетельство о русском происхождении от полицейских властей (исправник, урядник) на Мурмане»²⁵. Жители Кольского полуострова имели право вывозить из названных городов товары иностранного происхождения исключительно для собственного потребления. Перечень этих товаров был определен Министерством торговли и промышленности по согласованию с Министерством финансов.

Этот порядок был установлен в 1868 г. Указом Сената и подтвержден в 1910 г. таможенным Уставом. По существу, это был режим порто-франко. В современном справочнике указано: «Порто-франко (итал. porto franco — свободный порт) — порт, пользующийся правом беспошлинного ввоза и вывоза товаров. Порто-франко не входит в состав таможенной территории государства. Часто создается при сооружении нового порта с целью привлечения грузов и увеличения товарооборота»²⁶.

21 июня 1914 г. закон «Об особых таможенных правилах на Кольском полуострове» определил режим порто-франко на Мурмане. Территория действия этой зоны определялась так: «Граница полосы порто-франко Мурманского побережья... начинается от норвежской границы и простирается на восток вдоль Северного Ледовитого океана до южного берега Иокангского озера и залива» (ст. 26). Уточнялся и порядок ввоза товаров из-за границы: «Жителям Мурманского берега предоставляется получать беспошлинно для собственного употребления и для продажи на всем Мурманском берегу привозимые на русских и иностранных судах разрешенные к привозу иностранные товары. ... Разрешается ввозить иностранные товары в города Кола и Александровск на Мурманском берегу беспошлинно. Жителям Кольского полуострова разрешается вывозить из названных городов для собственного употребления без оплаты пошлиною, в количестве, определенном Министром торговли и Промышленности по соглашению с Министром Финансов, нижеследующие иностранные товары: чай, сахар, соль, керосин, спички, свечи, свинец, топоры, рыболовные сети, канаты, веревки и бечевки из джута, пеньки, льна и пеньковой или льняной пакли, смоленные и несмоленные, нитки и пряжу джутовую и пеньковую, рыболовные крючки, посуду глиняную и железную, стекла ламповые, теплые рубашки и гвозди железные» (ст. 27)²⁷.

Новый порядок имел два существенных отличия от прежнего:

1) в законе 1914 г. речь шла только о предметах потребления, инструментах и т. п., а «железные морские суда» и иные машины и механизмы не упоминались;

2) отныне разрешался свободный транзит ряда изделий иностранного происхождения с Мурмана вглубь страны. Но проконтролировать, что именно и в каком количестве вывозится, было крайне сложно.

Когда начали строить Мурманский порт, необходимо было уточнить, входит ли он в зону порто-франко, поскольку он находился на берегу Кольского залива, как Кола и Александровск. «Вопрос об определении границы порто-франко на Мурманском берегу и Кольском полуострове был возбужден в 1916 г. Главнначальствующим г. Архангельска и района Белого моря, причем Министерство Финансов в соответствии с отзывом по сему предмету признало, что граница полосы порто-франко на Мурманском побережье, начинающейся от норвежской границы, простирается вдоль Северного Ледовитого Океана до мыса Святой Нос»²⁸. В ответе ясно указывалось, что Романов-на-Мурмане и железная дорога не входили в эту зону, как и порты на Терском берегу. Таким образом, возникла странная ситуация: Кола и Александровск, согласно закону 1914 г., входили в зону порто-франко, а находившийся между ними в том же заливе Романов-на-Мурмане — нет. Это положение, порождавшее немало конфликтов, сохранилось и в дальнейшем, ибо законы Российской империи в отношении внешней торговли действовали на Мурмане вплоть до восстановления здесь советской власти в феврале 1920 г.

Так, уже при советской власти 18/5 февраля (так в документе. — А. П.) 1918 г. в Мурманске получили циркуляр Департамента Таможенных Сборов по таможенному ведомству за № 2129

о порядке ввоза и вывоза всякого рода товаров. В частности, в нем указывалось: «С изданием постановления по Комиссариату Торговли и Промышленности от 29 декабря 1917 г. все ранее изданные постановления, регулировавшие привоз в Россию иностранных товаров (законы 20 октября 1916 г., собр. узак. ст. ст. 2358 и 2761 и 29 июня 1917 г., собр. узак. ст. 1119), ныне должны быть признаны утратившими свою силу»²⁹. Но Наркомат финансов письмом № 4929 от 27 (14) марта (так в документе. — А. П.) 1918 г. «Управляющему Таможенным Надзором на ст. Мурман» подтвердил сохранение зоны порто-франко в прежних границах³⁰. К тому же, 4 апреля 1918 г. специальной телеграммой из Петрограда был разрешен «управлению работами [в] Мурманском порту вывоз [в] Норвегию из полосы порто-франко леса [и] других товаров [в] обмен [на] продовольствие [при] условии соблюдения правил, приложенных [к] статье 650, прим. Устава Таможенного продолжению 1914 года»³¹. Это еще больше запутало ситуацию.

Белогвардейские правительства Северной области не стали ничего менять в сложившемся порядке и не раз подтверждали прежнее положение о полосе порто-франко. Поэтому неоднократно в 1918–1920 гг. по просьбе таможи местные власти публиковали в газете «Мурманский Вестник» разъяснения, подчеркивая, что «вся Мурманская железная дорога... не входит в “полосу порто-франко”»³². (Но эта дорога проходила через Колу, которая относилась к зоне порто-франко!)

Исключение Мурманского порта из свободной зоны порождало неразбериху. Часто военные пытались провозить все свои товары беспрошленно, хотя это право распространялось только на военные грузы, но не на личные вещи военнослужащих. Многие, прибывшие на Кольский полуостров, просто не знали о правилах провоза товаров или торговли, считая территорией порто-франко всю территорию полуострова и, по крайней мере, всю зону Кольского залива.

Эта неразбериха осложнялась неопределенностью политической ситуации. Заведующий таможенным постом в Мурманске Н. А. Пузыревский в июне 1918 г. писал своему начальству: «Отсутствие твердой власти на месте значительно осложняет исполнение каждого дела. Товары, числящиеся на учете Таможни и находящиеся на складке (так в оригинале. — А. П.) под открытым небом, никем не охраняются, ибо таковая охрана, по соображениям местных властей, лежит на обязанности самой Таможни. Грузовой район положительно заполнен вагонами, в которых уже более месяца живет до 2500 человек пассажиров, ожидающих отправления за границу. Ящики с грузом ломаются, содержимое их расхищается, груз переносится с места на место, годные для топлива части рубятся и сжигаются, и, несмотря на все протесты чинов Таможенного Поста, наносится существенный ущерб имеющимся на складке товарам. Зачастую вагоны и платформы с грузом, предназначенным к отправке, совсем угоняются на продолжительное время или же разгружаются в местах неподходящих»³³. Ситуация почти не изменилась и в последующие годы, то есть при белых.

Эти условия были весьма благоприятны для контрабанды. Н. А. Пузыревский 11 июня 1918 г. докладывал таможенному начальству в Архангельске: «Товары, выпущенные в черте

порто-франко беспошлинно, зачастую переправляются тайно в Край и воспрепятствовать сему не представляется возможности»³⁴. Это было при красных. При белых положение осталось прежним. Так, 6 декабря 1919 г. из Мурманска в Архангельск телеграммой сообщали: «Состоялось совместное совещание Начуездом и Таможней обратившее внимание на открытую границу Пазрека до Финляндской границы точка Для охраны этого участка не только для указанной цели но во избежание провоза контрабанды [и] вредной литературы [а также] набегов соседей [с] целью грабежа пограничного населения [-] например имевшего место увоза 560 оленей [в] Норвегию вывоза пушнины перехода оленеводов [со] стадами [через] границу [-] считаем необходимым создание пограничной стражи [с] возможным количеством людей и курсированием вдоль нашего побережья от Пазреки до Рыбачьего пограничного сторожевого судна точка [В] остальном на месте приняты возможно строгие меры»³⁵. Фактическое отсутствие охраны границы сохранилось в 1920 г. и в первые месяцы после восстановления советской власти.

Штат сотрудников таможни был слишком мал, чтобы они успевали «везде и всюду». В сентябре 1916 г. штат Таможенного надзора был определен в количестве 28 человек. Но в марте 1918 г. в списках «на получение провизии» по Мурманской таможне числилось 7 человек (в том числе, жена и дочь заведующего таможенным постом), в ноябре того же года — 6 сотрудников³⁶. К тому же, их привлекали к несению службы в ополчении. Исполняющий обязанности управляющего таможней С. Л. Деменчук писал в конце 1919 г. «командиру роты национально-го ополчения» (копия — «Начальнику Края»): «Прошу освободить от всяких караульных обязанностей чинов Мурманского Таможенного Надзора, состоящих ополченцами» (всего в списке 6 человек)³⁷. Сведений о реакции начальства на это обращение в архиве нет.

Иногда проблемы возникали там, где их не ожидали. Так, например, обстояло дело с географическими картами. В феврале 1920 г. С. Л. Деменчук писал в Архангельск: «Для того, чтобы хотя изредка ознакомиться с географическим положением полосы порто-франко, нужно ходить по ведомствам и искать карту. ... Если имеется в Архангельске возможность, прошу не отказать в Вашем распоряжении о присылке карты, которую в виду особенностей порта франко необходимо иметь в таможне для справки»³⁸. Но географических карт для таможенников в 1920 г. не нашлось и после прихода красных. (Аналогичная проблема с картами возникла еще в середине XIX в., когда кольской администрации потребовалось уточнить на местности российско-норвежскую границу).

Местные власти в период политической нестабильности не всегда могли адекватно реагировать на события, так как зачастую плохо контролировали ситуацию в крае. Например, в ноябре 1919 г. слушание дела «финляндца Петра Саволайнена» о контрабанде (спиртные напитки и маргарин) было «отложено за неимением сведений о вручении повестки обвиняемому Саволайнен и за неявкой обвиняемого в суд»³⁹. Поэтому неудивительно, что усилия тех, кто защищал государственные (а точнее, национальные) интересы, часто не получали должной оценки. Так, в мае 1918 г. руководство таможни безуспешно пыталось разыскать членов экипажа по-

сильного судна «Купава», чтобы наградить их за задержание контрабандистов, имевшее место еще в 1917 г. Из Центрального комитета Мурманской флотилии на запрос таможенников ответили 19 июня 1918 г.: «Просимые сведения дать нельзя, так как неизвестно куда выбыли эти лица по демобилизации»⁴⁰.

Поэтому остается лишь удивляться, как в таких условиях таможенники все же весьма активно вели свою работу.

Подводя итоги, можно отметить ряд общих черт (которые можно считать закономерностями), прослеживающихся в российско-норвежских торговых связях на Мурмане на протяжении всего периода 1914–1920 гг., то есть и при царской власти, и при Временном правительстве, и при белых, и при большевиках:

1. Торговые контакты между Норвегией и Россией (точнее, между Финнмарком и Кольским Севером) очень мало зависели от политических режимов. В период смены власти они ненадолго затухали, но через короткое время снова быстро набирали силу.

2. Основным норвежским портом, связанным с Мурманском, был Варде.

3. Ассортимент завозимых из Норвегии товаров был весьма разнообразен, но в основном это была рыба и рыбопродукты.

4. Крупные партии грузов в основном завозились из Норвегии русскими пароходами. Норвежцы вели торговые операции, как правило, на мелких судах (ботах) и часто перевозили не грузы, а пассажиров.

5. Торговля велась как в денежной форме, так и в форме бартера, издавна сложившемся на Севере («поморская меновая торговля») и ставшим весьма актуальным в период «Русской Смуты начала XX века». У норвежцев торговлю в основном осуществляли частные лица, заинтересованные преимущественно в бартерном обмене. С русской же стороны официальная торговля велась главным образом через компании (или государственные структуры), заинтересованные в денежной форме товарообмена. Местное же население Кольского Севера, участвовавшее в торговле самостоятельно, придерживалось преимущественно меновой торговли.

6. Режим порто-франко действовал на Мурмане независимо от смены политической власти на Севере, так как выступал средством оживления экономики края в условиях, когда основным источником снабжения стали заграничные поставки. Режим порто-франко был задуман как средство помощи только жителям Мурманского побережья. Исключение из зоны порто-франко крупнейшего порта (Мурманск) и железной дороги существенно снизило эффективность свободной таможенной зоны. Наличие режима свободной торговли не стало гарантией от нарушения таможенных правил и от деятельности контрабандистов.

Все это обусловлено тем, что в силу особенностей своей экономической инфраструктуры северные районы двух стран были кровно заинтересованы в развитии товарообмена между собой. Поэтому торговые контакты приняли те формы, которые наиболее точно соответствовали

социально-экономическим особенностям Финмарка и Русского Севера тех лет. Петроградские власти в 1914–1918 гг., московские в 1918 г., архангельские в 1918–1920 гг. предпочитали не ломать эти устоявшиеся формы, тем более что часто в условиях политической нестабильности у них не было сил и возможностей реально контролировать ситуацию на Кольском полуострове.

¹ Советско-норвежские отношения. 1917–1955 гг.: Сб. документов / Отв. ред. А. О. Чубарьян, У. Ристе. М., 1977. С. 31.

² *Нурпейсова А. В.* Страницы истории взаимоотношений России и Норвегии // Исторические связи русского Севера и Норвегии (К 200-летию г. Варде): Сб. статей / Под ред. В. В. Брызгалова, В. Н. Булатова, Е. Ш. Галимовой. Архангельск: Б. и., 1989. С. 57.

³ Поморская торговля // <http://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения: 03.10.2011).

⁴ *Суворов Е. К.* Ввоз трески из-за границы // Карело-Мурманский край. 1926. № 12. С. 13.

⁵ *Репневский А. В.* СССР — Норвегия: экономические отношения межвоенного двадцатилетия. Архангельск, 1998. С. 12.

⁶ *Зашихин А., Чудинов К.* Русский Север в 1918–1920 годах и Норвегия // Оттар. Тромсё, 1992. № 192. С. 54.

⁷ *Головин В. В.* Таможенное дело на Мурмане. Мурманск, 1999. С. 78.

⁸ *Неклюдов Н.* Флотилия Ледовитого океана // Вечерний Мурманск. 2006. 1 августа.

⁹ Там же.

¹⁰ *Головин В. В.* Таможенное дело на Мурмане. С. 83.

¹¹ Государственный архив Мурманской области (далее — ГАМО). Ф–36. Мурманская портовая таможня 1 класса Главного управления Министерства внешней торговли СССР. Оп. 1. Д. 10. Л. 37.

¹² ГАМО. Ф. Р–462. Мурманская портовая таможня 1 класса 4 разряда Временного (контрреволюционного) правительства Северной области (1918–1920 гг.). Оп. 1. Д. 1. Л. 46.

¹³ Там же. Л. 109.

¹⁴ Там же. Л. 239.

¹⁵ *Зашихин А., Чудинов К.* Русский Север в 1918–1920 годах и Норвегия. С. 56.

¹⁶ Там же.

¹⁷ *Ушаков И. Ф.* Белый Мурманск. 1918–1920 гг. // Белый Мурман: Сб. статей. Мурманск, 2004. С. 58.

¹⁸ *Сухарев М. И.* Российско-норвежские отношения в XX веке. Мурманск, 1998. С. 75.

¹⁹ *Головин В. В.* Таможенное дело на Мурмане. С. 103.

²⁰ *Суворов Е.* Ввоз трески из-за границы. С. 13.

²¹ Там же.

²² ГАМО. Ф. 36. Оп. 1. Д. 1. Л. 8–39.

²³ Там же. Л. 8–60.

²⁴ Спутник помора по Белому морю и Северному Ледовитому океану на 1913 год / Под ред. И. П. Буркова, А. Е. Лаврентьева. Архангельск, 1913. С. 62.

²⁵ Спутник помора по Белому морю и Северному Ледовитому океану на 1913 год. С. 62.

²⁶ Порто-франко // <http://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения: 03.10.2011).

²⁷ ГАМО. Ф. Р–462. Оп. 1. Д. 2. Л. 4.

²⁸ Там же. Д. 1. Л. 77.

²⁹ Там же. Л. 27.

³⁰ Там же. Л. 77.

³¹ Там же. Л. 78.

³² Там же. Д. 2. Л. 4.

³³ Там же. Д. 1. Л. 239.

³⁴ Там же. Л. 239.

³⁵ Там же. Д. 2. Л. 44.

³⁶ Там же. Д. 1. Л. 9, 446, 503.

³⁷ Там же. Д. 8. Л. 10.

³⁸ Там же. Д. 2. Л. 157.

³⁹ Там же. Д. 5. Л. 25.

⁴⁰ Там же. Д. 1. Л. 250, 382.