
А

АБРАМОВСКИЙ БЕРЕГ — берег Б. м., расположен от порта Мезень до м. Воронов, тянется на 72 км к западу-северо-западу в Мезенском зал. А.Б. местами возвышен и обрывист, а местами низменный, кое-где покрыт низкорослым лесом. Участок берега между м. Нерпинский и Юроватый наиболее отмел. К северу от этой отмели расположены обширные, частично осыхающие банки Южная Сибиряков Несяк и Северная Сибиряков Несяк. Этот мелководный район, простирающийся от берега примерно на 40 км к северу, носит название Абрамовского мелководья. Западнее мыса вдоль А.Б. проходит Южный Мезенский фарватер, глубины — от 4 до 10 м, ведущий к порту Мезень (см.).

АБРАМОВСКИЙ МАЯК — установлен на м. Абрамовский в Мезенском зал. Б. м. Обеспечивает безопасность плавания в заливе и на подходе к порту Мезень (см.). Построен в 1910 г. как деревянный дом, на крыше которого находилась деревянная башня, где был установлен источник света — светоптический аппарат «керосиновая горелка». Высота башни от основания — 14 м. Высота огня от ур. м. — 31 м. В 1931 г. перестроен. В 1989 г. переведен на автоматический режим работы от изотопной энергоустановки. Дальность видимости — св. 30 км.

АБРОСИМОВ ЕГОР ИВАНОВИЧ (?–1810) — русский капитан, астроном, педагог, исследователь Б. и Балтийского м. С 1788 по 1803 г. преподавал практическую астрономию в Морском корпусе, совмещая преподавательскую работу с морскими исследованиями. В 1799–1802 гг. участвовал в экспедиции на Б. м. под руководством генерал-

лейтенанта Л.И. Голенищева-Кутузова для определения широт и долгот. В 1802–1806 гг. находился при описи берегов Балтийского м. под руководством контр-адмирала Г.А. Сарычева. Обобщением опыта Абросимова стало опубликованное им в 1806 г. «Сочинение, показывающее теорию и практику нахождения долготы на море или на земле». В 1807 г. состоял для астрономических наблюдений в Кронштадте и в 1808 г. в чине 8-го класса и со званием астронома исправлял должность инспектора в Балтийском штурманском училище. В 1809 г. определял астрономическое положение береговых пунктов Финского зал. АН в выданном Абросимову аттестате по поводу рассмотренных его астрономических наблюдений отозвалась, что она видит в Абросимове «не только искусного, но и ревностного обсерватора».

В его честь названы залив, мыс и река на юго-восточном побережье южного острова Новой Земли, открытые в 1833 г. П.К. Пахтусовым.

АБУКОНЬ — название скрытых водой прибрежных камней на Б. м. в Архангельской обл., Россия.

АЛЕКСАНДРОВСК-НА-МУРМАНЕ — город и порт в Архангельской губернии на южном берегу незамерзающей Екатерининской гавани в 10 км от выхода в море. Строился с 1896 г., следуя заветам императора Александра III, в честь которого и назван. С 1899 по 1916 г. был уездным городом. Порт был хорошо обустроен. Он был отправным пунктом многих экспедиций Э.В. Толля, Г.Л. Брусилова, В.А. Русанова и др. С 1898 по 1929 г. в А. находилась Мурманская биостанция. В 1916 г. ввиду

постройки ж/д магистрали центр уезда был перенесен на восточный берег Кольского зал., где возник Мурманск. С 1939 г. — г. Полярный.

АЛЫНЬ — приливная волна, проникающая из северо-западной части СЛО через Горло Б. м. (см.) в его бассейн, видимая для наблюдателя мощным потоком (скорость — 2,9 узла).

АЛБАНОВ ВАЛЕРИАН ИВАНОВИЧ (1881–1919) — моряк-гидрограф, полярный путешественник. В 1904 г. окончил Морское училище дальнего плавания в Санкт-Петербурге. В 1905–1911 гг. служил штурманом на Енисее, Каспийском, Балтийском, Баренцевом и Б. м. Весной 1912 г. ушел в плавание штурманом русской арктической экспедиции капитана Г.Л. Брусилова на шхуне «Св. Анна» (1912–1914 гг.). В октябре 1912 г. судно затерли льды у п-ова Ямал. Дрейф в неизученных районах Арктики длился св. 1,5 г. В апреле 1914 г. А. и 13 матросов направились пешком к Земле Франца-Иосифа, пройдя места, обозначенные на картах как Земля Петермана и Земля Оскара, доказав их мифичность. А. и А.И. Конрад дошли до м. Флора, где они спаслись на судне Г.Я. Седова. Остальные члены экспедиции погибли. А. сохранил вахтенный журнал и записи метеорологических наблюдений с начала дрейфа, давшие новые сведения о поверхностных течениях в высокоширотных районах Арктики, помогли выявить желоб «Св. Анны» — гребеннообразующую депрессию между Баренцевым и Карским м. юго-восточнее о-вов Земли Франца-Иосифа. По возвращении из Арктики А. плавал в Б. м. старшим помощником на ледорезе, а в 1917 г. перевелся в Енисейскую партию ГЭ СЛО.

Именем А. названы ледник на о. Октябрьской Революции, Северная Земля, Карское м., мыс на о. Гукера, Земля Франца-Иосифа, Баренцево м., остров в районе о. Диксон, Карское м.

АМЕРИКАНСКИЙ ЭКСПЕДИЦИОННЫЙ КОРПУС НА СЕВЕРЕ РОССИИ — высадился на Севере России в августе 1918 г. Численность корпуса, которым командовал полковник У.Р. Ричардсон (Richardson, Wilds Preston), составляла ок. 5 тыс. чел. Официальной целью высадки корпуса объявлялась охрана военных складов в районе Архангельска и Мурманска в связи с опасностью их захвата наступающими германскими войсками, а также защита ж.д. Мурманск–Петроград. Находясь под общим командованием английских военачальников — генерала Ф. Пула (Frederick C. Poole), генерала У.Э. Айронсайда (Ironside, W.E.), принимал участие в боевых действиях совместно с английскими солдатами и понес серьезные потери. Подавляющая часть потерь, понесенных американскими военнотружущими в ходе военных интервенций на территории России, пришлось на долю корпуса, действовавшего на Севере России. Корпус покинул территорию России в июне 1919 г.

«АНДРЕЙ ПЕРВОЗВАННЫЙ» — первое в России нис дальнего плавания. Построено в 1899 г. на заводе АО «Бремер Вулкан» (Германия). Водоизмещение — 410 т, длина — 46 м, мощность паровой машины — 328 кВт, скорость — 11 узлов (20 км/час.), дальность плавания — до 3700 миль (6500 км). Это было первое в мире специально оборудованное судно для проведения научно-промысловых исследований. Владелец — Комитет для помощи поморам Русского Севера. С мая 1899 г. «А.П.» начал регулярно работать в Баренцевом м. в составе Мурманской научно-промысловой экспедиции под руководством проф. Н.М. Книповича. В 1909 г. «А.П.» использовался для гидрографических работ на побережье Б. и Баренцева м. В 1910 г. судно было куплено Морским министерством и переименовано в «Мурман». Это название судно сохраняло до 1932 г. В годы Первой мировой войны «Мурман» вооружили и ис-

пользовали как вспомогательное судно во флотилии СЛО (см.). После Гражданской войны «Мурман» вернулся к гидрографической работе. Входил в состав СГЭ по описи западного побережья Новой Земли и пролива Маточкин Шар. В 1932 г. «Мурман» переименовали во «Мглу». Под этим названием он входил в состав Северного флота. В 1954 г. его превратили в отопитель «ОТ-12», а в 1959 г. сдали на металл.

АНЗЕРСКАЯ САЛМА, ПРОЛИВ — отделяет о. Анзерский (см.) от о-вов Большой Соловецкий и Большая Муксалма. Северный вход в пролив А.С. суживают Второй Троицкий стамик (см.) и камни, выступающие на расстояние до 53 км к северо-востоку от северо-восточного берега о. Большой Соловецкий. Посредине северной части пролива А.С. глубины — 20–35 м, в восточной части местами достигают 60 м.

АНЗЕРСКИЙ МАЯК — установлен в 1960 г. на вершине плоской горы на о. Анзерский (см.) в западной части пролива Восточная Соловецкая Салма. Обеспечивает безопасность плавания вдоль Соловецких о-вов в Онежском зал. Б. м. Представляет собой ажурную 4-гранную пирамиду высотой 11 м. Высота огня — 61 м над ур. м. Дальность видимости — ок. 30 км.

АНЗЕРСКИЙ (Анзер) — остров, входит в состав Соловецкого арх., лежит на западной стороне пролива Восточная Соловецкая Салма и отделяется от о-вов Большой Соловецкий и Большая Муксалма проливом Анзерская Салма (см.). Площадь — 47 км². А.О. горист и покрыт густым смешанным лесом, за исключением восточной части, на которой леса нет. Песчано-каменистые берега острова изрезаны несколькими бухтами и губами, из которых наиболее значительны Троицкая губа, вдающаяся в северный берег острова, и губа Капельская, вдающаяся в его южный берег. Берега острова местами окаймлены осушкой. Более 70 озер. Изобилие грибов и северной ягоды.

АНУФРИЕВ ИВАН ПЕТРОВИЧ (1868–1937) — капитан дальнего плавания, полярный исследователь. С 10 лет плавал на Б. м. на парусных и паровых судах юнгой, кашеваром, матросом. Окончил Архангельские штурманские курсы, был штурманом и капитаном. В 1902–1908 гг. командовал парусным спасательным ботом на Мурманском побережье. С 1909 г. — капитан первого на Севере русского л/п «Николай», на котором совершил несколько зимних плаваний в Карском м., доказав их возможность. Обследовал о-ва Новой Земли и внес исправления в карты. В 1914 г. А. — капитан экспедиционного судна «Герта» (ГГУ), направленного на поиски экспедиции Г.Я. Седова. С 1915 г. — капитан л/п «Сибиряков». В 1920-е гг. командовал несколькими зверобойными шхунами, затем работал ледовым лоцманом в ряде арктических экспедиций.

Опубликовал более 30 статей по вопросам судовождения и навигации на Севере и зверобойному промыслу: «О тюленьем промысле на Белом море» (1897), «О льдах Белого моря» (1909), «Из истории мореходства на Севере» (1913), «О ледокольном флоте» (1923) и др.

АНФЕЛЬЦИЯ СКЛАДЧАТАЯ (*Anfelia plicata*) — род красных водорослей из семейства филофоровых, распространена в северных частях Атлантического и Тихого океанов, встречается также в Арктике. Для жизнедеятельности А.С. необходима соленость воды от 12‰ и выше. Длина ветвей — до 25 см, цвет — от темно-красного до почти черного. Основу беломорских популяций А.С. составляют растения в возрасте от 9 до 13 лет. Образует заросли и пласты толщиной до 20 см. Некоторые виды анфельций служат сырьем для производства агар-агара. В России А.С. добывают в Двинском, Онежском и Кандалакшском зал. Б. м.

АПРАКСИН ФЕДОР МАТВЕЕВИЧ (1661–1728) — русский генерал-адми-



Апр ксин Ф.М.

рал (1708), сподвижник Петра I, один из создателей русского флота. В 1693–1696 гг. двинский воевода и губернатор Архангельска, где расширил старую и заложил новую судостроительную верфь. На А. Петр I возложил наблюдение за постройкой первого судна «Св. Павел» на Соломбальской верфи. С 1700 г. занимался строительством судов в Азове, главным начальником Адмиралтейского приказа, ведавшего в России строительством, вооружением и снабжением флота. С 1707 г. принимал участие в создании Балтийского флота (БФ), руководил многими операциями во время Северной войны, одержал ряд побед над шведами, командовал войсками при осаде и взятии Выборга (1710). В 1711–1723 гг. управлял Эстляндией, Ингерманландией и Карелией. С 1714 г. командовал галерной флотилией, отличившейся при Гангуте в июле 1714 г., одержавшей первую в истории русского флота крупную морскую победу. С 1718 г. А. — первый президент Адмиралтейств-коллегии, возглавил все военно-морское ведомство России. В Персидском походе 1722–1723 гг. командовал Каспийской флотилией,

руководил сооружением порта в Астрахани. В 1723–1726 гг. — командующий БФ. С 1726 г. — член Верховного тайного совета, сторонник А.Д. Меншикова.

АПРЕЛЕВ ИВАН ИВАНОВИЧ (1701–1756) — капитан над ревальским портом, исправлял должность Главного командира над архангельским портом. В 1717 г. окончил Морскую академию и произведен в гардемарины. Ходил в Средиземное м. на корабле «Армонт» с торговой целью в Венецию. В 1721 г. возвратился в Россию и через 2 года был произведен в унтер-лейтенанты. В 1724 г. произведен в секретари 1-го ранга, в 1727 г. — в лейтенанты. В 1728 г. А. был назначен командовать брандвахтенным фрегатом «Кискин» в Ревеле. В 1733 г. по новому штату написан в лейтенанты морского ранга. В 1736 г. участвовал в осаде г. Азова. Затем послан в Казань для отгрузки в Кронштадт дубовых лесов и присмотра за строительством судов для этого. В 1740 г. произведен в капитаны полковничьего ранга. В 1742 г., командуя фрегатом «Аполлон», вышел из Архангельска в эскадре Бредая (см.), но по причине повреждений возвратился в Архангельск, где и зимовал. В 1743 г., командуя новопостроенным кораблем «Фридемакер», вышел из Архангельска в эскадре капитана Люиса (см.), но, дойдя до Нордкапа, из-за повреждений возвратился в Колу, где и остался на зимовку в Екатерининской гавани. После зимовки возвратился в Кронштадт. С 1745 по 1748 г. А. — капитан над Архангельским портом, а затем — Главный командир. В 1751 г. — капитан над Ревельским портом. В 1755 г. — морской интендант в Ревеле.

АРКТИКА — северная полярная область Земного шара в пределах Северного Полярного круга 66°33' (см.), расположенная вокруг Северного полюса. Включает морские акватории, покрытые в летний период дрейфующим льдом, создающим неблагоприятные

условия для судоходства, и сухопутные территории, где на сплошной вечной мерзлоте существует ледниковый покров или безлесная тундра. В пределы А. входит СЛО, его окраинные моря с о-вами Канадского Арктического арх., о. Гренландия, островами арх. Шпицберген, Земля Франца-Иосифа, Новая Земля, Северная Земля, Новосибирскими о-вами, о. Врангеля и др., часть северного побережья Европы, северное побережье Азии и Америки со значительным районом материка на Таймыре. Границу А. проводят обычно по изотерме $+10^{\circ}\text{C}$ самого теплого месяца — июля или августа, приблизительно совпадающей с северной границей древесной растительности. В указанной границе А. охватывает площадь ок. 25 млн km^2 , из которых около 10 млн km^2 занимает суша и ок. 15 млн km^2 — водная поверхность океана.

«АРКТИКА — МОЙ ДОМ» — первая полярная энциклопедия школьника, составленная известным российским географом, историком В. И. Магидовичем, и первая из 3 книг ее 3-томного издания «История освоения Севера в биографиях знаменитых людей» (кн. II «Природа Севера Земли», кн. III «Народы Севера Земли»). Книга I (280 с.) включает такие рубрики, как «Имя на карте», «Свидетельства и легенды», «Землепроходец», «Великая Северная экспедиция», «Арктические плавсредства», «Миссионеры», «Северный морской путь», «Папанинцы», «Полярные станции», «Полярная авиация».

Книга богато оформлена фотографиями и иллюстрациями из книг известных ученых, писателей, художников, а также работами участников Первого международного конкурса «Арктика и ее первооткрыватели глазами детей». В Обращении к читателям Президент РФ В. В. Путин пишет: «Прочитав ее, вы узнаете о смелых и отважных людях, открывших суровый и прекрасный Север. Мы гордимся тем, что именно россияне первыми побывали в этих краях».

АРКТИКИ И АНТАРКТИКИ, МУЗЕЙ — см. МУЗЕЙ АРКТИКИ И АНТАРКТИКИ.

АРКТИЧЕСКАЯ ЗОНА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ — определена решением Государственной комиссии при СМ СССР по делам Арктики. В зону полностью или частично входят территории Мурманской и Архангельской обл., Таймырского района Красноярского края, Ненецкого, Ямало-Ненецкого и Чукотского АО, Республика Саха (Якутия), а также земли и острова, указанные в постановлении Президиума ЦИК и СНК СССР «Об объявлении территории Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» от 15 апреля 1926 г., внутренние воды и территориальное море, прилегающие к северному побережью РФ.

«АРКТИЧЕСКИЕ ВЕДОМОСТИ» (*«The Arctic Herald»*) — информационно-аналитический журнал РГО и Ассоциации делового арктического сотрудничества. Издается в Москве с марта 2012 г. с периодичностью 4 номера в год на русском и английском языках.

АРКТИЧЕСКИЕ (ПОЛЯРНЫЕ), СЕВЕРНЫЕ КОНВОИ 1941–1944 гг. — специальные формирования транспортных и вспомогательных судов и кораблей охранения, создававшиеся для безопасности морских перевозок в СССР в период Великой Отечественной войны с целью доставки по ленд-лизу (см.) военных грузов из портов Северной Атлантики в советские северные порты и обратно, облегчения проводки судов с грузами, приходивших самым коротким — ок. 2 тыс. миль, но и самым опасным путем в Мурманск и Архангельск, в Б., Баренцевом и Карском м. Конвои формировались в базах Лох-Ю (Великобритания), Рейкьявике и зал. Хвальфьорд (Исландия), в Архангельске и Мурманске (СССР). При этом существовали две зоны ответственности: переход конвоев до о. Медвежий, Баренцево м., обеспечивали ко-



Арктические конвои

рабли Великобритании, в операционной зоне Северного флота от о. Медвежий охранение усиливалось советскими кораблями и авиацией — арктические коммуникации обороняла Беломорская военная флотилия (см.), входившая в состав Северного флота. А.К. обычно состояли из десятков транспортов и нескольких кораблей охранения. Для проводки судов с наиболее ценными грузами (промышленное оборудование и др.) привлекали и др. силы Северного флота. За рубежом А.К. называли «союзными конвоями». Первый союзный конвой «PQ-0», состоявший из 7 транспортов и военного эскорта, прибыл в Архангельск из Хвальфьорда (Исландия) 31 августа 1941 г. Только в 1941 г. из Англии в СССР были отправлены 8 союзных конвоев, из которых 7 прибыли в Архангельск и 1 — в Мурманск. А.К. в Советский Союз были доставлены 22 195 самолетов, 12 900 танков, более 500 тыс. автомашин, 5 тыс. орудий. Всего за время войны в советские порты прибыл 41 конвой, из СССР отправлены 36 конвоев. Союзные и советские силы прикрытия конвоев потопили 17 подводных лодок, 2 линкора и 3 эсминца Германии.

АРКТИЧЕСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ — см. «АРКТИЧЕСКИЙ И АНТАРКТИЧЕСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ», ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР (ГЦ

АНИИ), ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ.

«АРКТИЧЕСКИЙ И АНТАРКТИЧЕСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ», ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ (ФГБУ «АНИИ») — принадлежит Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет) в Санкт-Петербурге и является единственным в России научно-исследовательским учреждением, проводящим комплексное изучение полярных регионов Земли. Ведет свое начало от Северной научно-промысловой экспедиции НТО ВСНХ (1920), с 1925 г. — Институт по изучению Севера, с 1930 г. — Всесоюзный арктический институт, с 1936 г. институт стал называться Арктическим научно-исследовательским институтом (АНИИ), в 1958 г. получил современное название. С 1932 г. институт перешел в ГУСМП при СНК СССР (Главсевморпуть) и стал основным его научным учреждением. Институт — лидер полярной науки. Главная задача — комплексное изучение арктических морей в целях обслуживания СМП. С 1994 г. институт имеет статус Государственного научного центра РФ. ААНИИ является научно-исследовательским и координационно-методическим центром по: гидрометеорологическим, аэрологическим, ледовым, ионосферным и магнитным наблюдениям и руководству гидрометеорологической и геофизической сетью в Арктике и Антарктике; гидрометеорологическому обеспечению отраслей экономики и оборонной деятельности в Арктике; ведению государственного водного кадастра в Арктике; морскому льду Мирового океана и замерзающих морей России; ведению государственного фонда данных о состоянии природной среды полярных районов по закреплённым дисциплинам и разделам.

Институт организовал св. 1000 научных исследовательских экспедиций. Руко-

водит работой дрейфующих станций «Северный полюс» и антарктических полярных станций. На ААНИИ возложены организация и проведение комплексной научной Российской антарктической экспедиции (РАЭ). В 1969 г. в ААНИИ завершено создание первого в мире 2-томного «Атласа Антарктики», авторам которого присуждена Государственная премия СССР (1972).

ААНИИ включает 21 научное подразделение, Мурманский филиал (1972–1995), Высокоширотную арктическую экспедицию, Российскую антарктическую экспедицию (1955), Центр ледовой и гидрометеорологической информации, Центр полярной медицины, Инженерно-экологический центр, научно-экспедиционный флот из 6 нис (в т. ч. нис «Академик Федоров», оснащенное современным исследовательским оборудованием), т/х «Профессор Мультановский», уникальный специализированный ледовый бассейн, научно-исследовательскую и опытно-экспериментальную базу – станции «Ладжская» и «Горьковская» (в Ленинградской обл.), Мировой центр данных (МЦД) по морскому льду.

На базе ААНИИ созданы российско-германская Лаборатория морских и полярных исследований им. О.Ю. Шмидта и российско-норвежская Лаборатория исследования климата Арктики им. Фрама.

С институтом связана деятельность многих известных советских ученых и полярников – О.Ю. Шмидта, Р.Л. Самойловича, Ю.М. Шокальского, В.Ю. Визе, М.М. Сомова, А.Ф. Трёшникова и др. Награжден орденом Ленина (1967). При ААНИИ создан единственный в России и крупнейший в мире Музей Арктики и Антарктики.

АРКТИЧЕСКИЙ СЕКТОР РОССИИ – основы концепции секторов в Арктике были заложены в XIX в. заключением ряда международных соглашений и договоров (Российско-американская конвенция 1824 г., Русско-английская кон-

венция 1825 г., Российско-американский договор 1867 г.). Секторальный принцип был закреплен постановлением Президиума ЦИК и СНК СССР «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» от 15 апреля 1926 г. Этим постановлением был объявлен советский арктический сектор, расположенный между меридианами 32°04'35" в. д. и 168°49'30" з. д. (за исключением восточных островов арх. Шпицберген). Устанавливая сектор, СССР провозглашал право на все острова и земли, которые открыты или могут быть открыты в пределах сектора в будущем. Впоследствии на основе общих норм международного права в пределах сектора были определены режимы территориального моря, континентального шельфа и исключительной экономической зоны в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.

АСР охватывает площадь ок. 9,46 млн км², из которых 6,8 млн км² приходится на водное пространство, что составляет 45% общей площади СЛО. В пределах сектора континентальный шельф составляет 6,19 млн км², или 41% всей акватории Арктики. При этом под арктическим льдом постоянно находится площадь 5,14 млн км² (70% площади сектора), из них под паковым льдом – 1,55 млн км² (23% площади сектора). Длина российского арктического побережья – 28 тыс. км, а с островами – 62 тыс. км. Лишь небольшая часть его хорошо доступна и освоена.

АРКТИЧЕСКИЙ СОВЕТ (Arctic Council, AC) – международная межправительственная региональная структура, призванная содействовать сотрудничеству в области охраны окружающей среды и обеспечения устойчивого развития приполярных районов. Создан 19 сентября 1996 г. в Оттаве (Канада), где представителями 8 арктических государств – Дании (включая Гренландию и Фарерские о-ва), Исландии, Канады, Норвегии, России, США, Финляндии

и Швеции — была подписана Декларация о создании А.С. в качестве межправительственного форума по сотрудничеству, координации и взаимодействию между арктическими государствами. Наряду с упомянутыми арктическими государствами—членами Совета «постоянными участниками» его являются Циркумполярная конференция инуитов, Международная ассоциация алеутов, Совет саамов, Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации, Арктический совет атабасканов и Международный совет гвичинов. Согласно учредительной Декларации в А.С. существует также статус наблюдателя. Статус постоянного наблюдателя получили неарктические страны, межправительственные и межпарламентские организации, а также организации универсального и регионального характера, включая неправительственные: Великобритания, Нидерланды, Польша, ФРГ, Франция, ЮНЕП, Комиссия ООН по окружающей среде в Европе (ЮНЕКЕ), Совет министров Северных стран, Постоянный комитет парламентариев Арктического региона, Северный форум, Всемирный фонд природы, Международный арктический научный комитет (МАНК), Североатлантическая комиссия по морским млекопитающим, Консультативный комитет охраны морей (АКОПС), Мировая ассоциация оленеводов, Союз по сохранению циркумполярной Арктики, Международная арктическая ассоциация социальных наук, Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, Международный союз охраны здоровья в Циркумполярье, Международный союз охраны природы. Они могут лишь вносить научный, финансовый и идейный вклад в деятельность рабочих групп Совета. В соответствии с Декларацией о создании А.С. его целями являются: организация сотрудничества, координация взаимодействия приарктических государств

по проблемам Арктики (кроме вопросов военной безопасности), в основном охватывая природоохранную сферу и проблему устойчивого развития, мониторинг и координация программ охраны окружающей среды Арктики. Под эгиду А.С. переданы программы Стратегии охраны окружающей природной среды Арктики (АЕПС). Это — программы арктического мониторинга и оценки; программы сохранения арктической природы и фауны (КАФФ); защиты арктической морской среды (ПАМЕ); предупреждения, готовности и реагирования на чрезвычайные ситуации (ЕППР); устойчивого развития, использования (СДУ). 8 арктических государств обладают исключительной прерогативой в том, как вести дела в Совете. Собираются на свои сессии на уровне министров раз в 2 года. За время существования А.С. проведены следующие сессии: 1-я министерская сессия Арктического совета состоялась в 1998 г. в Икалуите (Канада), 2-я — в 2000 г. в Барроу (Аляска, США), 3-я — в 2002 г. в Инари (Финляндия), 4-я — в 2004 г. в Рейкьявике (Исландия), 5-я — в 2007 г. в Салехарде (Россия), 6-я — в 2009 г. в Тромсё (Норвегия), 7-я — в 2011 г. в Нууке (Гренландия, Дания), 8-я — в 2013 г. в Кируне (Швеция).

Текущими вопросами деятельности Совета и подготовкой сессий занимается рабочий орган — Старшие должностные лица (СДЛ), который в соответствии с уставными правилами проводит заседания 3—4 раза в год.

АРХАНГЕЛЬСК (до 1613 г. — Новые Холмогоры, Новохолмогорск) — крупный город, центр Архангельской обл., Северо-Западный федеральный округ, Россия. А. — ворота России в Арктику. Расположен на берегах р. Северная Двина, где от нее отделяется Никольский рукав, и на островах ее дельты, образующей Двинскую губу Б. м. Морской и речной порт, ж/д узел. Аэропорт. Население — 365,6 тыс. чел. (2009). Заложен в 1584 г. по Указу царя Ивана IV

Грозного на правом берегу Северной Двины, м. Пур-Наволоок, как деревянная крепость близ Михайло-Архангельского монастыря (основан новгородцами в XII в.) — пристань (погост Архангела Михаила). Первые десятилетия его называли Новый Город, Новохолмогоры. С 1613 г. назывался Архангельский Город, Город Михаила Архангела (по монастырю), позднее — А. В те годы первый и единственный крупный морской порт Русского государства (до основания Петербурга в 1703 г.). В XVII в. его расцвет был обусловлен развитием беломорской торговли с Англией и другими западноевропейскими странами. Считался 4-й «столицей Империи». С 1620-х гг. в А. существовала иностранная колония, английские купцы сделали из Б. м. «ворота» для сообщения с Московским государством. Отсюда также открывался путь на восток — в СЛО к Новой Земле, к устьям Оби, Енисея, Лены и Колымы. Особенности географического положения, большие ресурсы корабельного леса, возможного набора рабочей силы из местного населения, с детства привыкшего к морю и морскому делу, предопределили выбор А. как центра будущего судостроения России на Севере. На рубеже XVII—XVIII вв. А. сыграл важную роль в истории развития русского военно-морского и торгового флотов. В 1693 г. Петр I заложил на близлежащем о. Соломбала верфь и основал Адмиралтейство. В 1701—1705 гг. была построена первая русская регулярная Новодвинская крепость в Корабельном устье (ныне в черте города). Наивысший расцвет город пережил в 1700—1722 гг. Указ 1722 г. о перенесении всей внешней торговли с Северной Двины на Неву временно снизил экономическую активность А., но город и в дальнейшем остался главным торговым центром Русского Севера; в А. интенсивно развивались строительство судов, рыболовство, лесозаготовки и торговля лесом. В 1762 г. А. был уравнен в торговых правах с Санкт-



Архангельск. Памятник Петру I

Петербургом. В конце XVIII — начале XIX в. значение города снова возросло, особенно в 1807—1813 гг., когда в связи с наполеоновскими войнами и экономической, т. наз. континентальной, блокадой Великобритании А. стал единственным в России портом, куда поступали иностранные товары. В конце XIX — начале XX в. — крупнейший лесопромышленный и лесозэкспортный центр России. В 1915—1916 гг. для продления навигации в зимнее время в А. построен аванпорт «Экономия». В 1918—1919 гг. занят английскими, американскими и французскими войсками; освобожден в 1920 г. частями Красной Армии. А. играл большую роль в освоении Арктики и СМП. Отсюда отправлялись экспедиции В.Я. Чичагова, А.М. Сибирякова, Ф.П. Литке, П.К. Пахтусова, В.А. Русанова, Г.Я. Седова и др. На л/п «Сибиряков» отсюда было совершено первое сквозное плавание по СМП за одну навигацию (1932). С 1929 г. А. — центр Северного края (см.),

с 1936 г. — Северной обл. (см.), с 1937 г. — Архангельской обл. (см.).

А. — крупнейший центр лесопереработки, лесохимической промышленности (Соломбальский и Архангельский целлюлозно-бумажные комбинаты, Соломбальский и Цигломенский лесопильно-деревообрабатывающие комбинаты, гидролизный завод и др.) и лесоэкспорта России. Развиты машиностроение, в т. ч. производство оборудования для лесной и лесопромышленности, судостроение и судоремонт (судоремонтный завод «Красная Кузница»), производство стройматериалов. В А.: АО «Северное морское пароходство» и АО «Траловый флот». Переработка морских водорослей. А. — научный и культурный центр: Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова, Медицинская академия, Архангельский государственный технический университет, филиал Государственной морской академии и др. Театры: драматический им. М.В. Ломоносова, молодежный, кукол. Цирк, филармония. Музеи: областной краеведческий (основан в 1837 г.), областной изобразительных искусств (основан в 1960 г.), Государственный Северный морской музей (см.), авиации Севера, Архангельской морской школы и др. Архитектурные памятники: Гостиный двор, Таможенный замок, башня и здание биржи (конец XVIII в.), церковь Троицы (1745 г.); ряд сохранившихся деревянных домов конца XIX — начала XX в. ныне перемещены и вновь собраны на одной из старых улиц, которая стала пешеходной заповедной зоной. В городской черте А. находится о. Соломбала — бывший военно-морской центр А., ныне один из промышленных районов, в котором сохранились старая деревянная застройка (начало XVIII в.) и здание Адмиралтейства (1820 г.).

В 25 км к югу от А. вверх по течению Северной Двины у сел Большие и Малые Карелы — Музей деревянного зодчества и народного искусства «Малые

Карелы» (собраны многочисленные памятники XVI — начала XX в. из различных районов Русского Севера). В 70 км к юго-востоку от А. — с. Холмогоры (см.), к западу от А. расположен г. Северодвинск (см.).

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ — формирование русского флота, созданное в 1734 г. в целях охраны архангельских верфей, несения сторожевой и дозорной службы в Б. м. и оказания помощи таможне. В составе ее были в основном гребные корабли. В 1801 г. АВФ имела в своем составе 6 канонерских лодок и 30 карбасов и была разделена на 3 отряда, охранявших Березовое, Мурманское и Николаевское устья р. Северная Двина. Просуществовала до 1862 г.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ГУБЕРНИЯ (до 1780 г. — Архангелогородская) — образована в 1708 г. Центр — г. Архангельск. В 1719 г. разделена на провинции Архангелогородскую, Великоустюжскую, Вологодскую, Галицкую; в 1780 г. первые 3 вошли в Вологодское наместничество, в составе которого была образована Архангельская обл., выделенная в 1784 г. в Архангельское наместничество (с 1796 г. — А.Г.). В 1830 г. по уровню промышленного производства занимала 30-е место в числе 52 губерний страны. В 1868 г. в А.Г. — св. 1900 промышленных предприятий вместе с кустарными, а в 1913 г. — ок. 4000. Широко было распространено отходничество. Традиционные беломорские промыслы (солеварение, смолокурение, кустарная металлургия, купеческое судостроение, морские промыслы) развивались неравномерно. В конце XIX в. быстрыми темпами развивалась лесная промышленность. Главные центры — Архангельск и Онега. Около половины заводов принадлежало иностранным фирмам. В 1906 г. был образован Союз архангельских лесопромышленников. Земледелие было развито главным образом в Шенкурском, Холмогорском, Онежском уездах. Основные культуры —

ячмень, рожь. А.Г. нуждалась в привозном хлебе. В конце XIX в. получило распространение огородничество (репа, брюква, капуста, морковь, картофель и др.). Богатые сенокосные луга и пастбища, особенно в Холмогорском уезде, способствовали развитию животноводства (крупный рогатый скот, лошади, овцы, олени). Основные центры торговли — ярмарки. Из А.Г. за границу и в глубь страны вывозили соль, пушнину, смолу, рыбу (треску, семгу, сельдь, палтус), племенной скот холмогорской породы, изделия мастеров-костюрье. Значительную роль играл архангельский порт (3—5% общероссийского внешнеторгового оборота); вывозили лесоматериалы, сибирскую пшеницу, лесохимическую продукцию (смолу, дёготь, скипидар); ввозили уголь, цемент и др. В 1858 г. было открыто регулярное пароходное сообщение по Северной Двине, в конце XIX в. — по Онеге и Мезени. В 1898 г. — узкоколейная линия Архангельск—Вологда (перестроена в 1916 г.), в 1899 г. построена ж.д. Пермь—Вятка—Котлас (для вывоза сибирского хлеба). В 1915 г. началось строительство Мурманской ж.д. В 1913 г. в А.Г. — св. 400 учебных заведений, св. 500 православных церквей, 12 монастырей. Земские учреждения созданы в 1913 г. С начала Первой мировой войны через Архангельск шли поставки военного снаряжения.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ — расположена на севере Европейской части России и относится к Северо-Западному федеральному округу (см.). Крупнейшая область в Европе. Образована в 1937 г. в результате деления Северной обл. (см.) на Архангельскую и Вологодскую. В 1992 г. А.О. и Ненецкий А.О. получили статус субъектов РФ. А.О. омывается с севера Б. м. с зал.: Онежской, Двинской и Мезенской губами; Баренцевым и Печорским м. с зал.: Чешский, Печорский и Хайпудырский; на северо-востоке — Карским м., соединенным с Баренцевым м. проливами

Югорский Шар и Карские Ворота. Береговая линия имеет протяженность ок. 3 тыс. км. А.О. включает Ненецкий АО, о-ва Колгуев, Вайгач, Новая Земля, Земля Франца-Иосифа и Соловецкие о-ва. Площадь — 589,9 тыс. км². На западе граничит с Республикой Карелией, на юге — с Вологодской и Кировской обл., на востоке — с Республикой Коми и Ненецким АО. Центральная материковая часть области представляет собой приподнятую равнину (высота 150—200 м), расчлененную долинами р. (Северной Двины и ее притоками). Побережье Мезенской и Чешской губ и большая часть п-ова Канин заняты обширными заболоченными равнинами, которые при высоких приливах и ветровых (нагонных) подъемах уровня моря затопляются на многие километры. На западе области расположен ряд небольших возвышенностей. Восточнее центральной равнины простирается Тиманский кряж (высота — до 400 м), северным продолжением которого служит Каминский Камень. Между Тиманским кряжем и хребтом Пай-Хой на Югорском п-ове, занимающем крайнюю восточную часть области, лежит волнистая равнина Малоземельской и Большеземельской тундр, разделенных широкой долиной р. Печоры. На Новой Земле преобладают горы, здесь на Северном о. архипелага находится самая высокая точка А.О. — 1547 м. Низкогорья арх. Земля Франца-Иосифа достигают высоты 600 м. Большая часть гор покрыта ледниками, которые спускаются к морю и образуют айсберги.

Климат в целом суровый. На территории А.О. представлены 3 климатических пояса — арктический (Северный о. Новой Земли и Земля Франца-Иосифа), субарктический (Ненецкий АО, Южный о. Новой Земли, о-ва Колгуев и Вайгач) и умеренный (остальная часть А.О.). Зима обычно длинная (до 250 дней) и холодная с низкими температурами. Средние температуры января понижаются с запада на восток

с $-12,5^{\circ}\text{C}$ до -20°C , июля — с $+1^{\circ}\text{C}$ на севере и от $+14^{\circ}\text{C}$ до $+8^{\circ}\text{C}$ на юге. Самый холодный месяц — январь, самый теплый — июль. Летом с середины мая до конца июля на севере солнце не заходит, поэтому область называют «краем белых ночей». Характерна неустойчивая погода, часты ветры. Побережье Б. м. — одно из самых туманных и облачных мест России. Число ясных дней невелико. Годовое количество осадков увеличивается с севера на юг, среднегодовое количество их составляет 550–800 мм. Вегетационный период — от 10 дней на севере до 110 дней на юге. В северных районах области — многолетняя мерзлота.

Прибрежные части морей мелководны, с многочисленными мелями — «кошками» и островками. Область богата реками и озерами, насчитывается 70 тыс. больших и малых рек суммарной протяженностью 275 тыс. км. Главные р. — Северная Двина (с притоками Вычегдой, Вагой и Пинегой) (см.),

Онега (см.), Мезень (см.) и Печора (см.), последние 2 входят в А.О. только своими нижними участками. Все они относятся к бассейну СЛО. Реки весной многоводны благодаря талому снегу, летом сильно мелеют. В А.О. более 224 тыс. озер, но более 80% — небольшие и расположены в тундре и лесотундре. Крупнейшие оз. — Лача, Кенозеро, Кожозеро и др. находятся на западе области. Большая часть А.О. расположена в подзоне хвойных лесов с преобладанием подзолистых и болотных почв. Лесами покрыто более 25 млн га — 45% площади области, большая часть которой в пределах северной и средней тайги. Основные лесообразующие породы: ель, сосна, лиственница, пихта. Севернее тайга переходит в лесотундру (с преобладанием березы) и тундру. Характерны кустарниковая и кочкарная тундры, севернее — лишайниково-моховая; на побережье Югорского Шара и на островах — арктическая тундра. Пойменные луга слу-



Арх нгельск я обл сть

жат важным источником естественных кормов для скота. Полезные ископаемые — уголь, торф и гипс.

В области насчитывается более 400 видов животных: бурый медведь, лось, северный олень, лисица, песец и др.

Население А.О. — 1 млн 171,1 тыс. чел. (2012, без Ненецкого АО). Подавляющее большинство населения составляют русские (94,2 %), в Ненецком АО живут также ненцы, коми. Около 60% населения сосредоточено в бассейне Северной Двины и вдоль ж.д. Архангельск—Вологда, Коноша—Котлас. Административный центр области — Архангельск. Имеется 14 городов и 35 поселков городского типа. Важнейшие г.: Северодвинск, Котлас, Новодвинск, Коржма, Мирный.

А.О. — крупнейший в России район лесной, рыбной промышленности, современного судоходства и российской космонавтики.

Запасы древесины — ок. 2,5 млрд м³. Основные массивы леса расположены по Северной Двине и ее притокам, по Мезени и Онеге. Леса (гл. обр. ель, сосна) отличаются высоким качеством древесины. Главные центры лесопиления — Архангельск, Онега, Мезень, Нарьян-Мар. Развита отрасль промышленности, перерабатывающие древесину: лесопильно-деревообрабатывающая, целлюлозно-бумажная (Архангельск, Соломбала), гидролизная, сульфатно-спиртовая, стандартное домостроение. В Котласе построен крупный целлюлозно-бумажный комбинат. Важное значение имеет машиностроение (гл. обр. транспортное), главные центры судостроения и судоремонта — Архангельск, Северодвинск (центр атомного военноморского судостроения) и Котлас. Оборонно-промышленный комплекс представлен ОАО «Северный», в него входят «Звездочка» и «Севмаш». Здесь осуществляется промышленное строительство морских технологических платформ для работы на шельфе Арктики.

Видное место занимают рыбная промышленность и промысел морского

зверя (гл. обр. тюленя). Архангельск — база флотилии траулеров. Основные промысловые рыбы: семга, треска, навага, сельдь, камбала, морской окунь, пикша, сиг. Крупный рыбный комбинат в Архангельске, рыбоконсервные заводы в Индиге, Шойне, Нарьян-Маре. На долю А.О. приходится значительная часть добываемого в России морского зверя. Развито звероводство.

Среди традиционных промыслов — костерезный промысел, резьба и роспись по дереву, гончарный промысел, ткачество, кружевоплетение, лоскутное шитье, узорное вязание.

Главная отрасль сельского хозяйства — молочное животноводство; А.О. — родина высокопродуктивной холмогорской породы коров. В северных районах развито оленеводство. Посевы занимают небольшую часть всей земельной площади (примерно 0,5%), гл. обр. в южной части области. Около 36% посевной площади занято кормовыми культурами. Важное значение имеет пушной промысел, добываются белка и песец.

Основные ж/д линии: Москва — Архангельск, Коноша — Котлас, Обозерская — Беломорск. Главная судоходная река — Северная Двина. Важное значение имеют морские порты (Архангельск, Онега, Мезень, Нарьян-Мар), расположенные в устьях крупных рек, в т. ч. как начальные и промежуточные пункты для арктического каботажного судоходства.

В Плесеце расположен единственный в Европе космодром. Отсюда производятся запуски космических аппаратов военного, хозяйственного и научного значения.

В области насчитывается ок. 2 тыс. памятников историко-культурного наследия, из которых более 1700 — памятники архитектуры. На территории области — Водлозерский национальный парк, Кенозерский национальный парк, Пинежский заповедник, Соловецкий государственный историко-архитектурный и природный музей-заповедник.

АРХАНГЕЛЬСКИЕ ШКИПЕРСКИЕ КУРСЫ — открыты в феврале 1842 г. на основании Положения о шкиперских курсах от 31 октября 1841 г. для подготовки специалистов по морскому судовождению. Состояли в ведении Министерства финансов. Закрыты в 1902 г. по решению Государственного Совета от 28 мая 1901 г.

АРХАНГЕЛЬСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ — существовал с 1940 по 1944 г. и с 1946 по 1951 г. Управление округа формировалось на базе полевых управлений 15-й армии и 2-й ударной армии, находилось в г. Архангельске. Округ включал территории Архангельской, Вологодской обл. и Коми АССР. При реорганизации переименован в Беломорский военный округ (см.).

АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ — расположен в устье р. Северная Двина, в 50 км от Двинской губы Б. м., один из древнейших русских портов. Порт круглогодичной морской навигации. Основан в 1584 г., хотя торговые отношения Руси с границей через р. Северная Двина начались еще в 1553 г. Петр I, посетивший Архангельск в 1693 г., основал здесь первые корабельные верфи. Строительство постоянных сооружений порта (причалов, мастерских, эллингов, набережных и т.п.) началось в 1696 г. В 1762 г. принят Указ Екатерины II: «Порт города Архангельска всеми теми преимуществами и выгодами снабдить, какими Санкт-Петербург пользуется, и всяких товаров привоз и отпуск беспрепятственно позволяем с равною против Санкт-Петербургского и прочих портов свободой и пошлиною». С развитием парового флота мелководность р. Северная Двина стала препятствовать дальнейшему развитию порта, и с 1887 г. здесь были начаты дноуглубительные работы. В 1915–1916 гг. для продления навигации в зимнее время был построен аванпорт «Экономия» с 18 причалами. Тогда же около ж/д станции «Архангельск-пристань» был обо-

рудован новый район порта Левый Берег. После революции 1917 г. порт был реконструирован. Важное значение для А.П. имело сооружение в конце XIX в. ж/д, соединивших Архангельск с Москвой, а затем с Сибирью и позднее с Петербургом. Важнейший пункт каботажных связей с районом Русского Севера. В середине XX в. порт занимал 2-е место в мире (после Лондонского) по протяженности причальной сети. В годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. А.М.Т.П. непрерывно принимал по ленд-лизу (см.) морские суда со стратегическими товарами для нужд фронта и народного хозяйства СССР.

В настоящее время А.М.Т.П. служит для перегрузки генеральных грузов, целлюлозы, картона, контейнеров лесоматериалов, металла, удобрений, тяжеловесного оборудования, насыпных и навалочных грузов. Мощности порта позволяют перерабатывать до 5 млн т груза в год. В составе порта — 3 грузовых района, контейнерный терминал, судоходная компания «Портофлот», морской-речной вокзал. Основная часть — Бакарица, расположена на левом берегу Северной Двины. Второй район — Экономия расположен ближе к устью реки. Остальная часть причалов расположена прямо на берегу залива. Общая протяженность причального фронта — 3,3 км. Причалы порта позволяют принимать и ставить под грузовые операции суда с осадкой 9,2 м и длиной 175–200 м. В Архангельском порту находится единственный на Севере контейнерный терминал, включающий в себя открытую площадку площадью 98 тыс. м². Кроме того, порт имеет большое значение как перевалочный пункт грузов и каботажных связей с арктическими районами России.

АРХАНГЕЛЬСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ, ОАО — старейший промысловый флот на севере России, основан в 1920 г. Самое крупное рыбодобывающее предприятие Архангельской обл. В составе флота 24 промысловых, одно транс-

портные и вспомогательные суда. Имеет развитую береговую структуру: база технического обслуживания судов со своими цехами, доком, 300-метровой причальной линией; грузовой участок с подъездными ж/д путями, складами, 2 холодильниками, вмещающими по 1000 т рыбопродукции; тралотакелажная мастерская. Продукция идет на внутренний и внешний рынки. У предприятия собственный рыбоперерабатывающий завод в Маймаксанском порту, который выпускает до 20 наименований разнообразной продукции улучшенного ассортимента.

АРХАНГЕЛЬСКОЕ АДМИРАЛТЕЙСТВО – первое в России адмиралтейство для строительства кораблей открытого моря, создано в 1701 г. на базе заложённой в 1693 г. Петром I Соломбальской верфи в г. Архангельске для торгового и военного судостроения. Включало в себя 3 верфи: Соломбальскую (на Соломбальских о-вах), Быковскую (на р. Северная Двина) и Фразерскую (на р. Маймаксе). Здесь в 1694 г. был построен 24-пушечный корабль «Св. Павел». Со времени постройки в 1712 г. 1-й серии 52-пушечных кораблей типа «Гавриил» А.А. на протяжении 150 лет поставляло корабли для Балтийского флота. К середине XIX в. А.А. было разделено на Среднее и Новое, имело 7 стапелей и систему мастерских. Изделия из железа поставлял Ширшемский адмиралтейский завод (в 20 км вверх по р. Северная Двина). В 30 км ниже Архангельска находилась Лапоминская гавань для зимовки и хранения кораблей. Непосредственно к А.А. примыкала Адмиральская слобода. Здесь же на 3 Соломбальских о-вах развивался Архангельский военный порт (1733). С 1794 до 1855 г. адмиралтейством были построены 152 линейных корабля, 79 фрегатов и корабли других классов. В 1862 г. А.А. ликвидировано из-за обмеления фарватера и акватории порта и непригодности к железно-паровому судостроению,

закрытием Архангельского военного порта.

АРХАНГЕЛЬСКОЕ ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ МОРЕХОДНОЕ УЧИЛИЩЕ ИМ. КАПИТАНА В.И. ВОРОНИНА – ведет свое начало с мореходной школы, созданной Указом императрицы Екатерины II 23(12) марта 1781 г. в Холмогорах, на родине великого русского ученого М.В. Ломоносова, ставшей первым морским учебным заведением России, где готовились специалисты для нужд торгового флота. В 1786 г. она была переведена в Архангельск. С 1899 г. – торгово-мореходное училище, состоящее из 2 отделений – торгового и мореходного, на торговом отделении готовились специалисты для торгово-промышленных учреждений, а на мореходном – шкиперы и их помощники для судов дальнего плавания.

В апреле 1920 г. на основании Положения о морских учебных заведениях училище было преобразовано в Архангельский техникум водного транспорта с 3 отделениями: подготовительным, судоводительским и водного хозяйства (экономическим).

В 1924 г. был преобразован в Архангельский техникум водных путей сообщения, в 1928 г. – в Архангельский морской техникум (АМТ), который стал готовить кадры и для рыбопромыслового флота. В учебную программу были введены новые дисциплины: гидробиология, ихтиология, технология рыбных продуктов и др.

В марте 1944 г. морской техникум стал Архангельским мореходным училищем (АМУ) с обучением по 4 специальностям, по которым должна была вестись подготовка кадров среднего командного звена для морского транспорта – судоводительская, судомеханическая, судоремонтная и судостроительная. Училище приобрело статус учебного заведения закрытого типа с более глубокой военно-морской подготовкой, необходимость в которой

выявилась в ходе участия в войне выпускников морских техникумов.

В настоящее время в училище осуществляется подготовка специалистов для морского флота на дневном отделении по 4 специальностям: морское судовождение, эксплуатация судовых энергетических установок (СЭУ), ремонт судов и эксплуатация средств механизации и автоматизации перегрузочных работ; на заочном отделении — по 2 специальностям: эксплуатация СЭУ и ремонт судов. Учебный процесс обеспечен учебно-материальной базой, в достаточной степени насыщенной современными судовыми техническими средствами, электронной и компьютерной техникой.

Срок обучения — 2 года 10 месяцев. Выпускники училища работают на транспортных судах российских и зарубежных судоходных компаний в качестве вахтенных помощников капитана или вахтенных механиков.

Совет Министров РСФСР своим постановлением от 1980 г. присвоил Архангельскому мореходному училищу имя известного ледового капитана В.И. Воронина (см.), окончившего училище в 1916 г.

АРХАНГЕЛЬСКО-МУРМАНСКОГО СРОЧНОГО ПАРОХОДСТВА ТОВАРИЩЕСТВО — основано в 1875 г. с капиталом 400 тыс. руб., владело на момент создания 3 товарно-пассажирскими пароходами. С середины 1880-х гг. осуществляло 2 рейса в навигацию из Архангельска на Новую Землю. В начале XX в. совершало рейсы по Баренцеву и Б. м. 15 пароходами по 3 линиям: 2 охватывали Б. м., 3-я связала Архангельск с норвежским портом Вардø. В 1895 г. открыло 4-ю линию от Архангельска до устья Печоры. Владело ремонтными мастерскими в Архангельске, сухим доком в устье Северной Двины, пристанью и комплексом жилых и административных зданий в Екатерининской гавани на Мурмане. Получало субсидии от правительства. Правление находилось в Петербурге.

АРХАНГЕЛОГОРОДСКАЯ ЯРМАРКА (с 1844 г. Маргаритинская) — одна из крупнейших российских ярмарок, возникла в конце XVI в. в Новых Холмогорах (с 1613 г. — Архангельск). Первоначально проходила с 1 августа по 1 сентября, с 1663 г. по ходатайству иноземных купцов — с 1 июня по 1 сентября, с 1679 г. ограничительный срок отменен. В XVIII в. являлась постоянным торгом, ограниченным сезоном навигации (май — октябрь), в начале XX в. официально длилась с 1 сентября по 1 октября. Значение ярмарки до начала XVIII в. определялось преобладающим значением Архангельска во внешней торговле России. В конце XVI в. на ярмарку приходило свыше 20 иностранных (гл. обр. английских) кораблей, в середине XVII в. — 80 (из них 4 английских), в начале XVIII в. — в среднем по 146 судов. С середины XVII в. первенствующее место среди внешнеторговых партнеров перешло от английских к голландским купцам. Среди российских торговцев — купцы из 80 городов, более половины из которых прибыли из Москвы, Ярославля и Вологды. С перемещением центра внешней торговли с Западной Европой из Архангельска в Петербург торговый оборот ярмарки сократился к царствованию Екатерины I более чем в 9 раз. Среди экспортных товаров в XVIII в. преобладали сельскохозяйственные продукты (рожь, пшеница, говяжье сало, льняное семя, пенька, шетина). Среди привозимых на ярмарку иностранных товаров 1-е место занимали сукна, а также краски и др. москательные товары. В 1785 г. торговый оборот составил ок. 2 млн руб. В XIX — начале XX в. она по-прежнему являлась главным хлебным рынком Поморья, сохраняла свое значение в торговле с Сибирью, откуда поступали товары на экспорт.

АТЛАСЫ БЕЛОГО МОРЯ — различные гидрологические и метеорологические характеристики моря отражены во многих атласах, среди которых

«Атлас Белого моря», составленный Л.И. Голенищевым-Кутузовым в 1798 г., «Атлас Белого моря с прилегающими заливами Онежским и Кандалакшским...», составленный Л.И. Голенищевым-Кутузовым в 1826 г.; в 1833 г. выпущен «Атлас Беломорья» (атлас карт и планов Б. м.), содержащий материалы работ экспедиции М.Ф. Рейнеке (см.) в 1827–1832 гг.; в 1834 г. вышел «Атлас Белого моря и Лапландского берега», составленный М.Ф. Рейнеке; «Атлас приливно-отливных течений в Горле Белого моря», 1926 г.; «Атлас приливно-отливных течений в восточной части Белого моря», 1929 г.; «Атлас карт состояния льдов, сжатий и разряжений северной части и Горла Белого моря и района острова Моржовец», составленный А.К. Бурке в 1932 г.; «Атлас течений Белого моря», составленный Н.Н. Матусевичем (см.) в 1930-х гг.; «Атлас волнения Белого моря», 1963 г.; «Атлас беспозвоночных Белого моря» под ред. Н.Н. Марфенина, С.А. Белорусцевой, 2006 г.; «Атлас фауны и флоры Белого моря», 2010 г.

АХМАТОВ ТИХОН АЛЕКСАНДРОВИЧ (?–1772) — капитан 1-го ранга. В 1745 г. окончил Морскую академию гардемарин. В 1746–1751 гг. ежегодно находился в кампаниях в Балтий-

ском м., сделал переход из Архангельска в Кронштадт и 2 года состоял при описи Балтийского м. В 1751 г. произведен в мичманы. В 1753–1756 гг. был ежегодно в кампаниях, делая переходы из Архангельска в Кронштадт и обратно. В 1754 г. произведен в унтер-лейтенанты, а через 2 года — в корабельные секретари. В 1757–1762 гг. находился в кампаниях в Балтийском м. В 1758 г. произведен в лейтенанты, через 4 года — в капитан-лейтенанты. В 1763 г. командовал фрегатом «Св. Сергей» при Кронштадтском порте. В 1768 г. произведен в капитаны 2-го ранга с назначением заготавливать сухопутный провиант в Твери. В следующем году, командуя новопостроенным кораблем «Азия», сделал переход из Архангельска в Кронштадт. В 1769 г. А. назначен на должность капитана над Архангельским портом. В 1770 г. стал командовать новопостроенным 66-пушечным кораблем. Тогда же произведен в капитаны 1-го ранга с назначением исполнять должность Главного командира и капитана Архангельского порта. В 1772 г. по распоряжению Адмиралтейств-коллегии А. покинул Архангельск. В 1772 г., командуя очередным новопостроенным кораблем «Св. Александр Невский», А. перешел из Архангельска в Ревель.

Б

БАДИГИН КОНСТАНТИН СЕРГЕЕВИЧ (1910–1984) — исследователь Арктики, капитан дальнего плавания, кандидат географических наук, писатель-маринист, Герой Советского Союза (1940). С 1929 г. плавал матросом на судах торгового флота на Дальнем Востоке. Окончил Владивостокский морской техникум в 1932 г. Плавал штурманом на ледоколе «Красин» в 1935–1936 гг., затем на л/п «Садко», который в октябре 1937 г. был затерт дрейфующими льдами в м. Лаптевых вместе с л/п «Малыгин» и «Г. Седов». В марте 1938 г. назначен капитаном «Г. Седова» и с командой из 14 человек на нем продолжал дрейфовать до января 1940 г. Дрейф длился 812 суток. Всем членам экипажа были присвоены звания Героев Советского Союза. В начале Великой Отечественной войны Б. был командиром ледокольного отряда Беломорской флотилии. В 1942 г. переведен в ГУСМП начальником Штаба морских арктических операций. Б. — инициатор организации зимних проводок по Б. м. в Архангельск союзных и советских портов. Вместе с М.П. Белоусовым (см.) возглавлял Управление Беломорских ледовых операций. С конца 1943 г. — капитан на судах ГУСМП и Министерства морского флота. В 1954–1955 гг. возглавлял отдел мореплавания ЦНИИ эксплуатации водного транспорта.

Известен своими трудами по истории полярного мореплавания. Среди книг Б. — «На корабле “Георгий Седов” через Ледовитый океан. Записки капитана» (1941), «Разгадка тайны Земли Андреева» (1953, совместно с Н.Н. Зубовым), «По студеным морям» (1956), «На морских дорогах. Записки капитана» (1978), «Три зимовки во льдах Арк-

тики» (1960). Создал ряд произведений на темы истории Русского флота: «Путь на Грумант. Чужие паруса» (1960), «Корсары Ивана Грозного. Роман-хроника времен XVI в.» (1977), «Покорители студеных морей», «Ключи от заколоченного замка», «Кораблекрушение у острова Надежды». Все указанные произведения были изданы в Москве в 4-томном собрании сочинений в 1988–1990 гг.

БАЖЕНИНЫ (БРАТЬЯ) ОСИП (1655–1723) И ФЕДОР (1663–1726) АНДРЕЕВИЧИ — братья — родоначальники династии архангельских купцов-судостроителей, внесшие значительный вклад в развитие транспортного судостроения в России и ее торговли с зарубежными странами. Двинские посадские люди, лично известные Петру I. Предок братьев Б. — выходец из Новгорода поселился в с. Холмогоры еще в конце XVI в., а их отец владел родовым имением в с. Вавчуг (в 16 км к югу от Холмогор) на одноименной реке. Петр I в первый свой приезд в Архангельск (1693 г.) посетил с. Вавчуг и, похвалив за усердие лесопромышленников-братьев Б., дал им жалованную грамоту на беспрепятственное владение лесопильной водяной мельницей, которую они построили без привлечения западных мастеров, и на отпускную лесную торговлю. В 1696 г. подали правительству челобитную, в которой просили о разрешении построить верфь. В 1700 г. Б. по их просьбе получили новую грамоту с правом не только строить в Вавчуге торговые корабли, но и отпускать их за море с грузом леса и товаров, иметь на этих кораблях пушки с боезапасом, вывозить

беспошлинно за границу продукцию своих лесопильных и мукомольных мельниц, а из-за моря ввозить все необходимое для судостроения, нанимать шкиперов и рабочих, не испрашивая на то согласия воевод и бургомистров городов. При Вавчугской верфи тогда же были ими устроены прядильная, парусная и канатная мастерские и др. Петр I троекратно посещал Архангельск и каждый раз не забывал и Вавчуг, где в 1702 г. присутствовал при спуске двух фрегатов «Святой Дух» и «Курьер» и за хорошую их постройку пожаловал Осипа Б. званием корабельного мастера. Первый торговый корабль «Св. Андрей Первозванный» с русскими товарами был отправлен Б. в 1703 г. в Англию и Голландию. Несмотря на убытки от конфискации этого корабля французскими властями в 1704 г. Б. непрерывно отправляли суда и в заграничное плавание, и для нужд местных морских промыслов. Кроме торговых судов братья Б. строили и военные корабли — фрегаты, а также пинки, гукоры, галиоты (двух- и трехмачтовые суда). С 1710 по 1715 г. Федор Б. по указанию Петра I работал экипажмейстером на Соломбальской верфи Архангельска, а вавчугское судостроение вели его сыновья Никифор и Денис под руководством Осипа Б. Потомки Б. занимались судостроением в течение всего XVIII и в первую половину XIX в. Суда баженинской постройки охотно приобретались государством и частными лицами. С падением кораблестроения и торговли в Архангельске Вавчугская верфь потеряла свое значение. Сегодня о ней, к сожалению, ничего не напоминает.

БАКАЛДА — местное у мурманских и беломорских поморов название особого состояния льда в Б. м. — кашица из снега и растертого льда.

«БАКАН» — 1) паровая винтовая шхуна, с 1892 г. — транспорт Русского ВМФ, постоянно плававший в водах Русского Севера. Куплена в 1857 г. в Англии

русским Морским министерством для транспортной службы на Балтийском м. Длина — 38,4 м, ширина — 6,1 м, осадка — 2,6 м, водоизмещение — 294 т, скорость — 7,5 узла. В 1876 г. «Б.» был направлен на Б. м., где оставался до 1887 г. в составе Архангельской флотской роты, а после ее упразднения — при отдельной съемке Б. м. Использовался для охраны морских промыслов и в качестве гидрографического судна с целью описания побережья Б. и Баренцева м., плавал к берегам Новой Земли. В 1896 г. «Б.» исключен из списков флота, но из-за нехватки судов на Севере после капитального ремонта в Архангельске в 1900 г. вновь вошел в состав флота как пароход, а в 1907 г. — как портовое судно «Лейт. Скуратов». Участвовал в гидрографических работах на Севере вплоть до окончательного списания в 1910 г.;

2) известное российское паровое транспортное судно, осуществлявшее охрану российских северных морских промыслов у побережья Б. м. и Мурманска. Построено в 1896 г. на Невском механическом заводе в Петербурге. Водоизмещение — 885 т, длина — 50,3 м, ширина — 10,9 м, скорость — 11 узлов, вооружение — по два 47-мм и 37-мм орудия. Команда — 9 офицеров и 60 нижних чинов. С 1898 г. осуществлял охранные функции в 3-мильной зоне (5,5 км), которые заключались в крейсировании вдоль берегов Европейской части России — от границы с Норвегией до льдов Карского м. и всей акватории Б. м. южнее м. Канин Нос и м. Святой Нос. В 1900–1902 гг. «Б.» находился в распоряжении экспедиции РАН для градусного измерения и исследования Шпицбергена. В 1909 г. «Б.» перевели в класс посыльных судов. В 1913 г. привлекался для поиска сведений об экспедициях Г.Я. Седова (см.) и В.А. Русанова. Во время Первой мировой войны прикрывал с моря Архангельск. «Б.» как посыльное судно оказался единственным кораблем Русского ВМФ на Севере России. Именно с него

началась история создания флотилии СЛО (см.). В 1924 г. «Б.» был сдан на металлолом.

Именем «Б.» названы бухта на Шпицбергене, рейд на Новой Земле и стамик (см.) в Онежском зал. Б. м.

БАРЕНЦЕВО МОРЕ — окраинное море СЛО между северным берегом Европы, Б. м. и о-вами Медвежий, Вайгач, Новая Земля, арх. Земля Франца-Иосифа, Шпицберген. Граничит с Б. м., связано с ним течениями и переносом льдов, сходно по составу биоты. Площадь — 1424 тыс. км². Юго-восточная часть моря, называемая Печорским м., мелководна (до 25 м). Средняя глубина — 220 м, максимальная — 513 м. Берега преимущественно возвышенные. Скалистые, сильно изрезанные. Крупные зал.: Кольский, Чешская и Печорская губы, Варангер-фьорд. Крупный о. Колгуев. Теплое Нордкапское течение, входящее в море между м. Нордкап (северная оконечность Норвегии) и о. Медвежий, и циклоны, перемещающиеся вместе с теплым воздухом из Атлантического океана, обуславливают более высокие температуры воздуха, неустойчивую погоду и обильные осадки по сравнению с др. арктическими морями. Летом, в июле, средняя температура находится в пределах от +1 до +7°C; зимой она понижается до -5...-10°C у побережья материка и до -20°C на севере и востоке моря. Летом кромка льда проходит по линии, соединяющей южную оконечность Шпицбергена и м. Желания на севере Новой Земли. Б.м. отличается штормами. Штормовые волны достигают высоты от 3,5 до 4 м. Осадков — от 400 до 850 мм в год, в основном с августа по ноябрь. Часты туманы. Температура воды зимой — от -1,8° до +4°C; летом — 0°...+8°C. Соленость — от 31 до 35‰. Глубины — от 100 до 350 м. Приливы полусуточные — от 0,5 до 3,3 м, у Кольского п-ова — до 6 м. С ноября по март большая часть моря (кроме юго-западной) покрыта льдом. Летом — частично освобождается.

В Б.м. богатая фауна: планктон и бентос, морские зайцы, тюлени, нерпа, креветки, более 100 видов рыб, в т. ч. треска, пикша, сайда, навага, сайка, палтус, семга, нельма, морской окунь, зубатка, сельдь, мойва.

На шельфе Б.м. ведется разведка нефти и газа — крупнейшее Штокманское нефтяное месторождение. Основные порты: Мурманск, Нарьян-Мар, Печенга (Россия), Киркенес, Вадсё (Норвегия). Военно-морская база России — Североморск.

Названо в память о плавании голландского мореплавателя В. Баренца, пытавшегося в 1594–1597 гг. найти проход через северо-восток в Индию и Китай.

БАРЕНЦЕВ/ЕВРО-АРКТИЧЕСКИЙ РЕГИОН — создан 11 января 1993 г. в городе Киркенес (Норвегия), когда министры иностранных дел Дании, Финляндии, Норвегии, Швеции, Исландии, России и представители Евросоюза подписали Киркенесскую декларацию — договор о сотрудничестве и взаимодействии на севере Европы.

Регион включает территории, пересекающие Полярный круг или расположенные севернее. Охватывает объекты следующих государств: Норвегия: губернии Финнмарк, Тромсё и Нурланд; Россия: Мурманская и Архангельская обл., Ненецкий АО, Республики Коми и Карелия; Финляндия: губернии Лапланд, Оулу и Каину; Швеция: губернии Норботтен и Вестерботтен.

Баренцев регион занимает отрезок суши площадью 1 млн 755 800 км², что эквивалентно общей территории Франции, Испании, Германии, Италии и Нидерландов. Территория региона омывается Норвежским, Б. и Баренцевым м., а также Ботническим зал. Балтийского м. Так как регион имеет огромную площадь, рельеф его очень разнообразен. На востоке и юго-востоке преобладают равнины, на западе и северо-западе (в Швеции, Норвегии и на Кольском п-ове) широко распро-