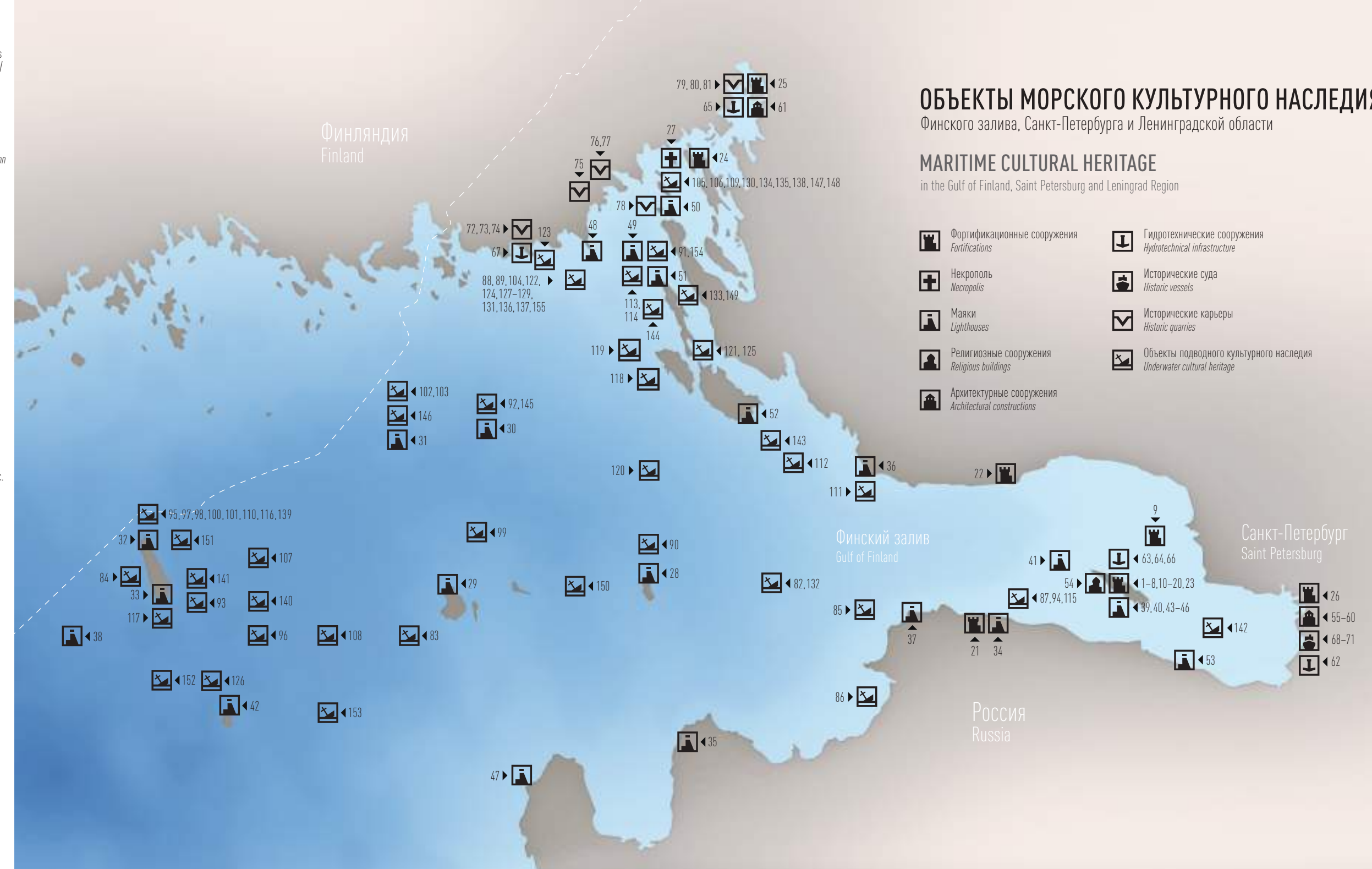


- Sailing two-masted cargo ship for transportation of granite cargoes
119. Буксируемая баржа для перевозки гранитных грузов (блоков) / Towed barge for transportation of granite cargoes
120. Голландский двухмачтовый галиот / Two-masted Dutch galiot
121. Шведский «Канонбаркас В» / Swedish *Kanonbarkass 8*
122. 64(62)-пушечный линейный корабль «Хедвиг Элизабет Шарлотта», Швеция / 64(62)-cannon ship of the line *Hedvig Elisabeth Charlotta, Sweden*
123. Шведский брандер «Постильон» / Swedish fire-ship (brander) *Postiljon*
124. Шведский 66(72)-пушечный линейный корабль «Энигхетен» / Swedish 66(72)-cannon ship of the line *Enigheten*
125. Российский двухмачтовый военно-транспортный галиот «Перфилий» («Березовый-3») / Russian two-masted military transport galiot *Perphyly (Berezovy-3)*
126. Двухмачтовое торговое судно (английская шхуна?) / Two-masted merchant vessel (English schooner?)
127. 74-пушечный линейный фрегат «Ловиса Ульрика», Швеция / 74-cannon frigate of the line *Lovisa Ulrika, Sweden*
128. Боевая галера «Эртрус», Швеция / Battle galley *Ertrus, Sweden*
129. Шведский 22-пушечный бриг «Дракон» / Swedish 22-cannon brig cotter *Dragon*
130. Баржа с колоннами для Исаакиевского собора / Barge with columns for St. Isaac's Cathedral
131. Шведский боевой 44-пушечный фрегат «Уппланд» / Swedish combat 44-cannon frigate *Upland*
132. Эсминец «Свобода» / Destroyer *Svoboda*
133. Советский бронированный малый охотник БМО-503 / Soviet armored small hunter *BMO-503*
134. Советский бронированный малый охотник БМО-506 / Soviet armored small hunter *BMO-506*
135. Эстонское парусное деревянное судно начала XIX в. / Estonian sailing wooden vessel, early 19th c.
136. Деревянный парусник н. XVIII в. / Wooden sailing ship, early 18th c.
137. Судно с гранитными блоками (несамоходная баржа?) / Wreck with granite blocks (non-self-propelled barge?)
138. Деревянный парусник XIX в. / Wooden sailing ship, 19th c.
139. Галиот «Юнге-Тобиас» / Galiot *Junge-Tobias*
140. Судно «Гогланд-16» / Wreck *Gogland-16*
141. Судно «Гогланд-17» / Wreck *Gogland-17*
142. Судно 1/2006 / Wreck 1/2006
143. Военный транспорт ВТ-542 (США-Эстония-СССР) / Military transport VT-542 (USA-Estonia-USSR)
144. Парусно-винтовой фрегат / Sailing-motor frigate
145. Деревянное судно / Wooden wreck
146. Винтовой пароход «Фрида Хурн» / Screw steamboat *Frida Hurn*
147. Судно «Игривый-1» / Vessel *Igrivy-1*
148. Судно «Игривый-2» / Vessel *Igrivy-2*
149. Судно «Березовый-6» / Vessel *Berezovy-6*
150. Дизель-электрическая торпедная подводная лодка ШЧ-405, СССР / Diesel-electric torpedo submarine *Shch-405, USSR*
151. Дизельная подводная лодка М-95, СССР / Diesel submarine *M-95, USSR*
152. Дизель-электрическая торпедная подводная лодка ШЧ-406, СССР / Diesel-electric torpedo submarine *Shch-406, USSR*
153. Дизель-электрическая подводная лодка ШЧ-308, СССР / Diesel-electric submarine *Shch-308, USSR*
154. Судно «Березовый-5» / Vessel *Berezovy-5*
155. Деревянный двухмачтовый фрегат-брандер, Швеция / Wooden two-masted fire-frigate, Sweden



ОБЪЕКТЫ МОРСКОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

Финского залива, Санкт-Петербурга и Ленинградской области

MARITIME CULTURAL HERITAGE

in the Gulf of Finland, Saint Petersburg and Leningrad Region

- | | |
|--|--|
| Фортификационные сооружения
<i>Fortifications</i> | Гидротехнические сооружения
<i>Hydrotechnical infrastructure</i> |
| Некрополь
<i>Necropolis</i> | Исторические суда
<i>Historic vessels</i> |
| Маяки
<i>Lighthouses</i> | Исторические карьеры
<i>Historic quarries</i> |
| Религиозные сооружения
<i>Religious buildings</i> | Объекты подводного культурного наследия
<i>Underwater cultural heritage</i> |
| Архитектурные сооружения
<i>Architectural constructions</i> | |

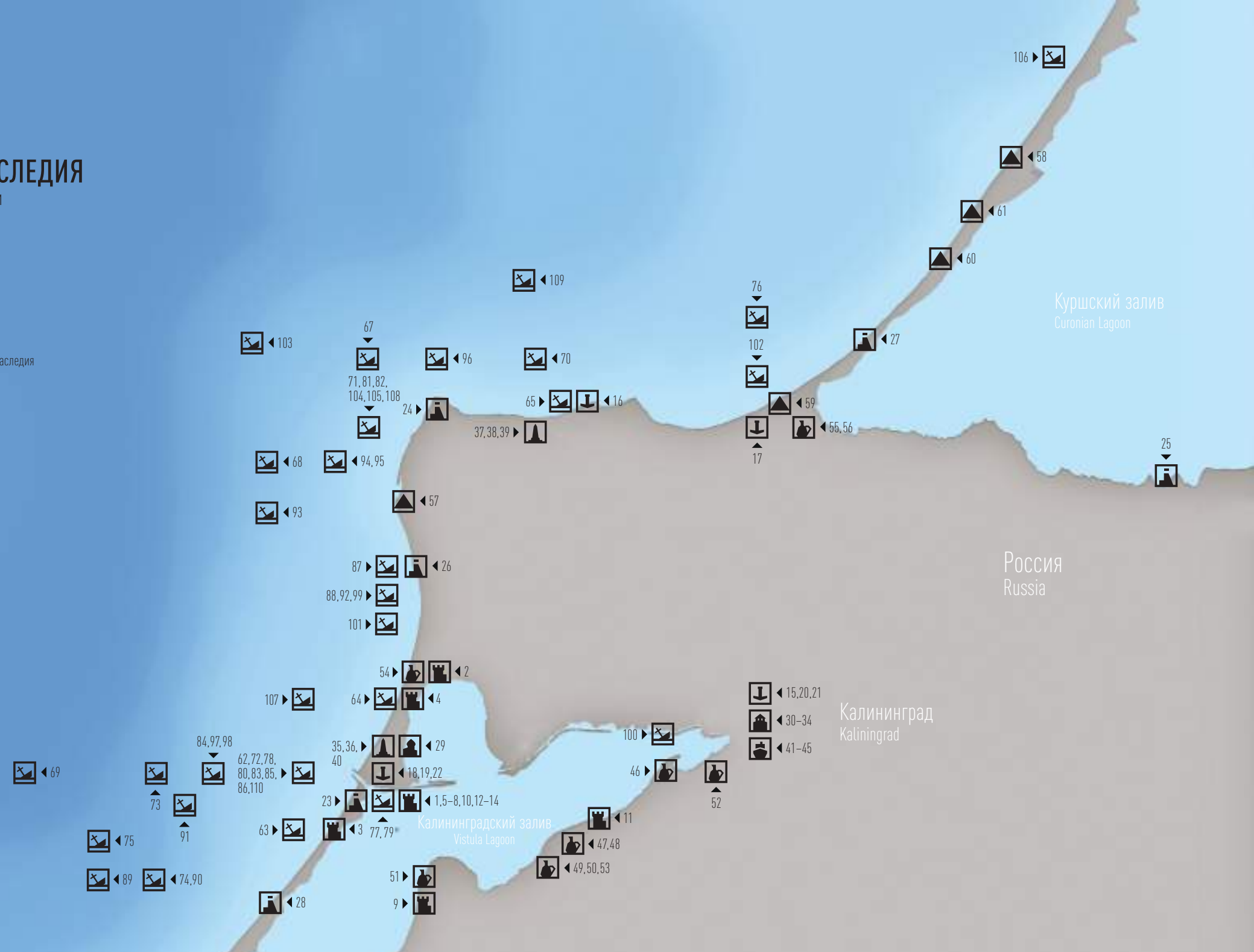
ОБЪЕКТЫ МОРСКОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

Юго-Восточной Балтики, Калининграда и Калининградской области

MARITIME CULTURAL HERITAGE

in the South-Eastern Baltic Sea, Kaliningrad and Kaliningrad Region

- | | |
|---|--|
| Фортификационные сооружения
<i>Fortifications</i> | Исторические суда
<i>Historic vessels</i> |
| Маяки
<i>Lighthouses</i> | Объекты подводного культурного наследия
<i>Underwater cultural heritage</i> |
| Религиозные сооружения
<i>Religious buildings</i> | Памятники
<i>Monuments</i> |
| Архитектурные сооружения
<i>Architectural constructions</i> | Памятники археологии
<i>Archaeological sites</i> |
| Гидротехнические сооружения
<i>Hydrotechnical infrastructure</i> | Прочие объекты
<i>Other objects</i> |



**МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

MINISTRY OF CULTURE OF THE RUSSIAN FEDERATION
MINISTRY OF SCIENCE AND HIGHER EDUCATION OF THE RUSSIAN FEDERATION

**ПРОЕКТ BALTICRIM «КОМПЛЕКСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
МОРСКИМ КУЛЬТУРНЫМ НАСЛЕДИЕМ
РЕГИОНА БАЛТИЙСКОГО МОРЯ»
ПРОГРАММЫ «ИНТЕРРЕГ.
РЕГИОН БАЛТИЙСКОГО МОРЯ»**

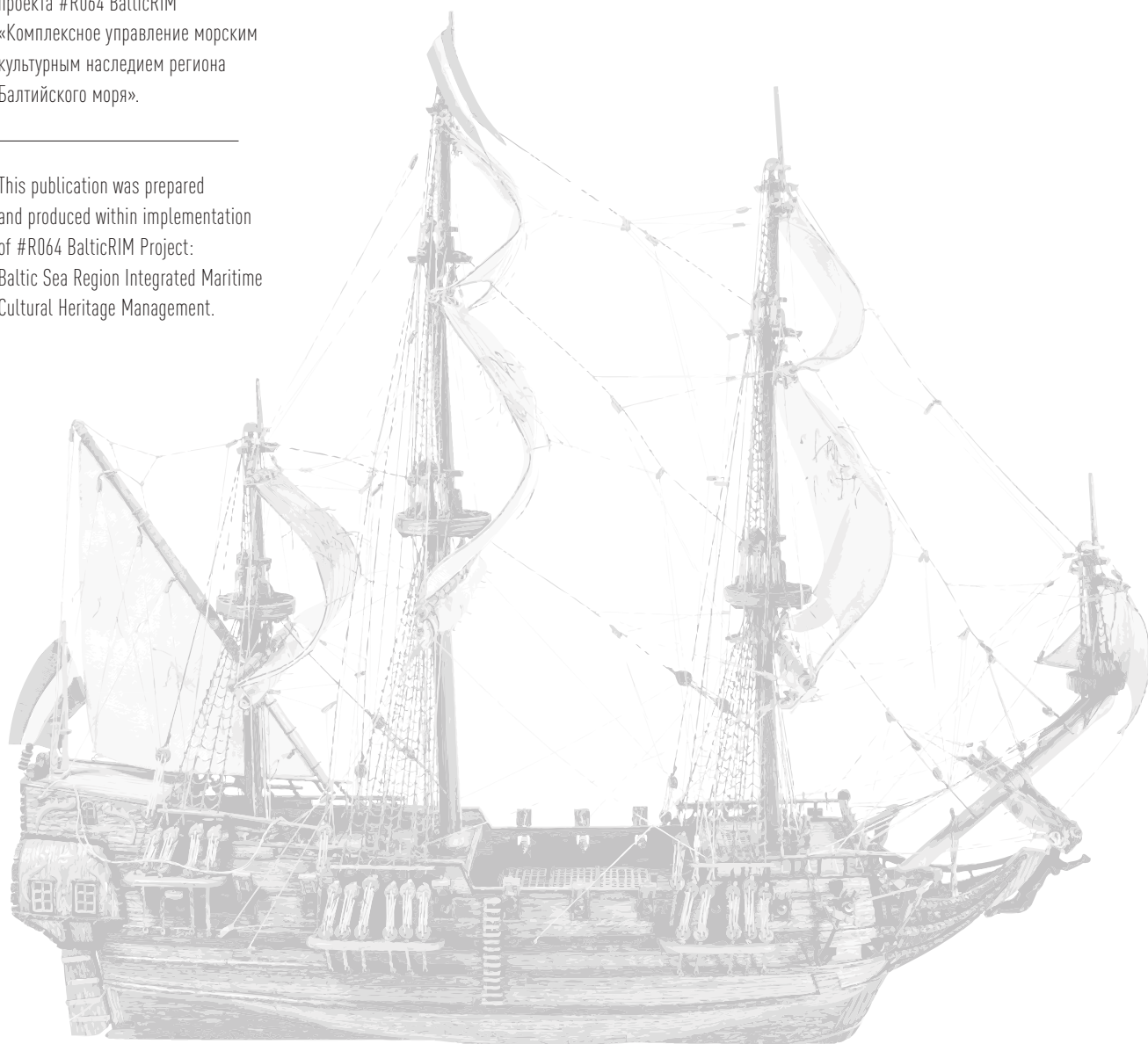
BALTICRIM PROJECT:
BALTIC SEA REGION INTEGRATED
MARITIME CULTURAL HERITAGE MANAGEMENT
THE INTERREG BALTIC SEA REGION PROGRAMME



МОСКВА
MOSCOW
2020

Подготовка и печать издания
осуществлены в рамках реализации
проекта #R064 BalticRIM
«Комплексное управление морским
культурным наследием региона
Балтийского моря».

This publication was prepared
and produced within implementation
of #R064 BalticRIM Project:
Baltic Sea Region Integrated Maritime
Cultural Heritage Management.



**Морское
культурное
наследие
России:
Балтика**

**Maritime
cultural
heritage
of Russia:
The Baltic
Sea**

ПОД РЕДАКЦИЕЙ

кандидата геолого-минералогических наук Л.Д. Башировой,
Институт океанологии им. П.П. Ширшова РАН
кандидата географических наук М.О. Ульяновой,
Институт океанологии им. П.П. Ширшова РАН
кандидата биологических наук Л.В. Зубиной,
Музей Мирового океана
В.С. Лягушовой, Музей Мирового океана
И.Н. Кочергиной, журнал «Нептун XXI век»

EDITED BY

L. Bashirova, PhD (Geology and Mineralogy),
Shirshov Institute of Oceanology RAS
M. Ulyanova, PhD (Geography),
Shirshov Institute of Oceanology RAS
L. Zubina, PhD (Biology),
Museum of the World Ocean
V. Lyagushova, Museum of the World Ocean
I. Kochergina, *Neptun 21 century* magazine





Культурное наследие – духовный, культурный, экономический и социальный капитал... Наравне с природными богатствами это главное основание для национального самоуважения и признания мировым сообществом.

Петербургская стратегия
сохранения культурного наследия

Cultural heritage is a spiritual, cultural, economical and social capital... Along with natural wealth, it is the main basis for national self-respect and recognition by the world community.

The Saint Petersburg strategy
of cultural heritage preservation

КОЛЛЕКТИВ АВТОРОВ

Л.Д. Баширова, Институт океанологии им. П.П. Ширшова РАН, Калининград
М.О. Ульянова, Институт океанологии им. П.П. Ширшова РАН, Калининград
В.С. Лягушова, Музей Мирового океана, Калининград
П.А. Филин, Межведомственная комиссия по морскому культурному и историческому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Санкт-Петербург
Л.В. Данилова, Институт аква-территориального планирования «Ермак Северо-Запад», Санкт-Петербург
А.Д. Лаппо, Институт аква-территориального планирования «Ермак Северо-Запад», Санкт-Петербург

КОНСУЛЬТАНТ

С.Г. Сивкова, Музей Мирового океана, Калининград

ПЕРЕВОД НА АНГЛИЙСКИЙ ЯЗЫК

А.М. Гузнаева, Музей Мирового океана, Калининград
Е.В. Вельмякина, Музей Мирового океана, Калининград

TEAM OF AUTHORS

L. Bashirova, Shirshov Institute of Oceanology RAS, Kaliningrad
M. Ulyanova, Shirshov Institute of Oceanology RAS, Kaliningrad
V. Lyagushova, Museum of the World Ocean, Kaliningrad
P. Filin, Interdepartmental Committee for Maritime Cultural and Historical Heritage of the Maritime Board under the Government of the Russian Federation, Saint Petersburg
L. Danilova, Scientific and Research Institute of Maritime Spatial Planning Ermak NorthWest, Saint Petersburg
A. Lappo, Scientific and Research Institute of Maritime Spatial Planning Ermak NorthWest, Saint Petersburg

CONSULTANT

S. Sivkova, Museum of the World Ocean, Kaliningrad

TRANSLATED BY

A. Guznayeva, Museum of the World Ocean, Kaliningrad
E. Velmiakina, Museum of the World Ocean, Kaliningrad



КОЛЛЕКТИВ АВТОРОВ БЛАГОДАРИТ

Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта и лично Волкову Ирину, Шаллыгину Татьяну за информацию о наземных объектах Калининградской области

Выборгский объединенный музей-заповедник и лично Иванову Марию за информацию о наземных объектах Ленинградской области

Членов Международной подводно-поисковой экспедиции «Поклон кораблям Великой Победы» и лично Богданова Константина за информацию о затопленных объектах Финского залива и предоставленные фотоматериалы

Санкт-Петербургскую общественную организацию «Память Балтики» и лично Вяткина Святослава за информацию о затопленных объектах Финского залива, предоставленные фотоматериалы и рисунки

Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачёва и лично О कोरोкова Александра за информацию о затопленных объектах Финского залива

Центр подводных исследований Русского географического общества за предоставленные фотоматериалы затопленных объектов Финского залива

Комитет по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры Санкт-Петербурга за подготовку перечня объектов культурного наследия, потенциально относящихся к объектам морского наследия

Комитет по культуре Ленинградской области за подготовку перечня объектов культурного наследия, потенциально относящихся к объектам морского наследия

Лукошкова Андрея за консультацию по вопросам учета и сохранения затопленных объектов Финского залива

Малыша Вадима за информацию о затопленных объектах Юго-Восточной Балтики и предоставленные фотоматериалы

Иванцова Максима за информацию о затопленных объектах Юго-Восточной Балтики

Подшувейт Ольгу за помощь в подготовке списков объектов Санкт-Петербурга и Ленинградской области

ACKNOWLEDGEMENTS TO:

Immanuel Kant Baltic Federal University and personally Irina Volkova and Tatiana Shaplygina for information on the onshore objects in the Kaliningrad Region

Vyborg United Museum-Reserve and personally Maria Ivanova for information on the onshore objects in the Leningrad Region

Members of the International Underwater Search Expedition *The Bow to the Ships of the Great Victory* and personally Konstantin Bogdanov for information on the wrecks in the Gulf of Finland and photographs

Saint Petersburg NGO *The Memory of the Baltic* and personally Svyatoslav Vyatkin for information on the wrecks in the Gulf of Finland, photographs and drawings

Likhachev Russian Research Institute for Cultural and Natural Heritage and personally Alexander Okorokov for information on the wrecks in the Gulf of Finland

Underwater Research Center of Russian Geographical Society for photographs of the wrecks in the Gulf of Finland

Committee for the State Inspection and Protection of Historic and Cultural Monuments (Saint Petersburg) for preparing the list of cultural heritage objects, potentially relating to maritime heritage objects

Committee for Culture of the Leningrad Region for preparing the list of cultural heritage objects, potentially relating to maritime heritage objects

Andrey Lukoshkov for his expert opinion on registration and preservation of the wrecks in the Gulf of Finland

Vadim Malysh for information on the wrecks in the South-Eastern Baltic Sea and photographs

Maxim Ivantsov for information on the wrecks in the South-Eastern Baltic Sea

Olga Podshuveit for assistance in making the lists of the objects in Saint Petersburg and the Leningrad Region

ОГЛАВЛЕНИЕ / CONTENTS

О ПРОЕКТЕ BALTICRIM	9
ABOUT THE BALTICRIM PROJECT	
ВВЕДЕНИЕ	10
INTRODUCTION	
МОРСКОЕ КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ РОССИЙСКОЙ БАЛТИКИ. П.А. Филин	17
MARITIME CULTURAL HERITAGE OF THE RUSSIAN BALTIC. Pavel A. Filin	
ОБЪЕКТЫ МОРСКОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ ФИНСКОГО ЗАЛИВА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	22
MARITIME CULTURAL HERITAGE IN THE GULF OF FINLAND, SAINT PETERSBURG AND THE LENINGRAD REGION	
ОБЪЕКТЫ МОРСКОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ БАЛТИКИ, КАЛИНИНГРАДА И КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	70
MARITIME CULTURAL HERITAGE IN THE SOUTH-EASTERN BALTIC SEA, KALININGRAD AND THE KALININGRAD REGION	
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	105
CONCLUSION	
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	108
BIBLIOGRAPHY	



О ПРОЕКТЕ BALTICRIM

Проект BalticRIM «Комплексное управление морским культурным наследием региона Балтийского моря» программы «Интеррег. Регион Балтийского моря» призван способствовать внедрению принципов учета и контроля в отношении объектов морского культурного наследия на национальном уровне, а также разработке международной модели включения этих объектов в морское пространственное планирование. Европейская комиссия выбрала BalticRIM в качестве флагманского проекта Европейского года культурного наследия 2018.

Консорциум проекта представлен специалистами по морскому наследию, экспертами в области морского пространственного планирования и экологии Балтийского моря из Дании, Германии, Польши, России, Литвы, Эстонии и Финляндии.

Официальным партнером и исполнителем проекта от России является Атлантическое отделение Института океанологии им. П.П. Ширшова Российской академии наук. Партнерами-соисполнителями проекта от России – Институт аква-территориального планирования «Ермак Северо-Запад» и Музей Мирового океана.

ABOUT THE BALTICRIM PROJECT

BalticRIM Project: Baltic Sea Region Integrated Maritime Cultural Heritage Management of the Interreg Baltic Sea Region Programme aims to promote the development of listing and control principles for maritime cultural heritage objects at the national level, as well as development of an international model for integration of these objects into the maritime spatial planning process.

The consortium of the Project is represented by experts on maritime heritage, maritime spatial planning, and ecology of the Baltic Sea from Denmark, Germany, Poland, Russia, Lithuania, Estonia, and Finland.

The official partner and executor of the Project in Russia is the Shirshov Institute of Oceanology RAS (Atlantic Branch). The co-executors and partners of the Project are the Scientific and Research Institute of Maritime Spatial Planning Ermak NorthWest and the Museum of the World Ocean.

ВВЕДЕНИЕ

Балтийское море находится в сфере экономического влияния девяти европейских стран. Из-за большой плотности населения и развитой промышленности экосистема Балтийского моря и его прилегающей территории испытывает серьезную антропогенную нагрузку. Различные виды морской хозяйственной деятельности нередко оказываются несовместимыми друг с другом, в результате в точке соприкосновения интересов возникает все больше конфликтов.

В соответствии с прогнозом Межправительственной океанографической комиссии (МОК) ЮНЕСКО через 20 лет количество видов морепользования и их объем значительно увеличатся, поэтому уже сегодня странам Балтийского региона необходимо при планировании эффективного использования морского пространства Балтики учитывать потребности всех отраслей хозяйствования.

МОК ЮНЕСКО определяет морское пространственное планирование (МПП) как публичный процесс анализа и разделения во времени и пространстве человеческой деятельности в морских акваториях для достижения экологических, экономических и социальных целей, которые обычно определяются в рамках конкретного политического процесса.

Конфликты интересов возникают не только между видами морепользования. Существует проблема негативного воздействия хозяйственной деятельности на окружающую среду. Кроме того, при планировании хозяйственной деятельности на море не всегда учитываются многочисленные объекты морского культурного наследия (МКН), находящиеся на дне Балтийского моря, а также на прилегающей к нему территории: затопленные суда, подводные лодки, подводные и прибрежные антропогенные ландшафты, маяки, поселения и др. Тогда как сегодня сохранение МКН и его рациональное ис-

INTRODUCTION

Nine European countries share economic influence over the Baltic Sea. Due to high density of the population and developed industry, the ecosystem of the Baltic Sea and its coastal zones is exposed to a serious anthropogenic pressure. Various kinds of maritime economic activities are very often mutually incompatible thus causing more and more conflicts at the intersection of interests.

According to the Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO (IOC-UNESCO), the number and types of maritime economic activities will significantly increase in 20 years.

Therefore, the countries of the Baltic Sea region should take into account needs of all the sectors of economy when planning effective use of the Baltic Sea.

IOC-UNESCO defines maritime spatial planning (MSP) as "a public process of analyzing and allocating the spatial and temporal distribution of human activities in marine areas to achieve ecological, economic and social objectives that are usually specified through a political process".

Conflicts of interest are not limited to maritime uses. There is a problem of the negative impact of economic activities on the environment. Moreover, numerous maritime cultural heritage (MCH) objects are not always taken into account when planning economic activities. These are objects at the bottom of the Baltic Sea and on its coastal areas: wrecks (ships and submarines), underwater and coastal anthropogenic landscapes, lighthouses, settlements, etc.

Today preservation of MCH and its sustainable use are among vital tasks corresponding to Goal 14: Conserve and Sustainably Use the Oceans, Seas and Marine Resources for Sustainable Development stated in the UN General Assembly Resolution.

пользование – одна из актуальных задач, соответствующая цели 14 устойчивого развития (сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития), обозначенной в Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН.

Несмотря на то, что в России не сформирована законодательная база в области МПП и отсутствует четкое определение этого термина, региональная Дорожная карта МПП Балтийского региона на 2013–2020 гг. и План действий Хельсинкской комиссии (ХЕЛКОМ) по Балтийскому морю требуют от России разработки МПП для Балтийского моря к 2020–2021 гг. на основе методов стратегического и территориального планирования, что позволит обеспечить проведение природоохранных мероприятий и снизить степень антропогенной нагрузки на морские экосистемы.

Попытка интегрировать управление ресурсами МКН в морские пространственные планы была сделана в рамках реализации проекта BalticRIM. Пилотными площадками стали российские прибрежно-морские пространства Юго-Восточной Балтики и Финского залива, для которых были разработаны морские планы с учетом использования потенциала выявленных объектов МКН.

Создана база данных идентифицированных и потенциальных объектов МКН в российской Балтике, содержащая 301 объект МКН, точное местоположение 30 из которых пока не установлено.

В данном издании мы рассказываем о наиболее интересных наземных и подводных объектах МКН российской Балтики, о методах их изучения, о порядке включения объектов в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации (Реестр), а также о том, почему так важно учитывать эти объекты при планировании и осуществлении деятельности человека на море. Вниманию читателя представляются первые обобщенные сведения о МКН в российской Балтике.

Though Russia has got no legal framework for MSP and there is no clear definition of the term, the Regional Baltic MSP Roadmap 2013–2020 and HELCOM Baltic Sea Action Plan require Russia to develop MSP for the Baltic Sea by 2020–2021 based on strategic and territorial planning. This will provide carrying out environmental protection measures and reducing the degree of anthropogenic pressure on marine ecosystems.

An attempt to integrate the management of MCH resources into MSP was done within the BalticRIM project. The Russian coastal areas in the South-Eastern Baltic Sea and the Gulf of Finland became the pilot areas for developing MSP taking into account the use of potential of revealed MCH objects.

A database of 301 identified and potential MCH objects in the Russian Sectors of the Baltic Sea was created. The locations of 30 MCH objects have not yet been established.

In this publication, we describe the most interesting coastal and underwater MCH objects in the Russian Sectors of the Baltic Sea. We provide information about the methods of their study, about the procedure for listing the objects into the National Cultural Heritage Register of Russia (Register), and answer the question why it is so important to take the MCH objects into account when planning and implementing activities at sea. It is the first generalized information about MCH in the Russian Sectors of the Baltic Sea.



ВИДЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ ЧЕЛОВЕКОМ

TYPES OF HUMAN USES OF THE BALTIC SEA



Морские грузовые
терминалы
Freight terminals



Нефтяные платформы
Oil platforms



Судоходство
Navigation



Трубопроводы
Pipelines



Запасы /
добыча песка
Sand deposits /
sand mining



Добыча янтаря
Amber mining



Берегозащита
Coastal protection



Сброс сточных вод
Sewage discharge



Дайвинг
Diving



Яхтинг
Yachting





Мосты
Bridges



Дороги
Roads



Пастбища
Pastures



Зоны рекреации
Recreation zones



Маяки
Lighthouses



Порты, якорные стоянки
Ports, anchorages



Затопленные суда
Wrecks



Затопленное оружие
Dumped weapons



Поселения
Settlements



Особо охраняемые
природные зоны
Protected areas



Архитектурные сооружения
Architectural constructions

СОХРАНЕНИЕ И ИЗУЧЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

PRESERVATION AND STUDY OF UNDERWATER CULTURAL HERITAGE

АРХИВНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ

ARCHIVAL RESEARCH



ГИДРОЛОКАТОР БОКОВОГО ОБЗОРА

SIDESCAN SONAR



МНОГОЛУЧЕВОЙ ЭХОЛОТ

MULTIBEAM ECHOSOUNDER



ВОДОЛАЗНОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ (ФОТО- И ВИДЕОСЪЕМКА)

DIVING SURVEY
(PHOTOGRAPHY
AND VIDEO RECORDING)



МУЗЕЕФИКАЦИЯ

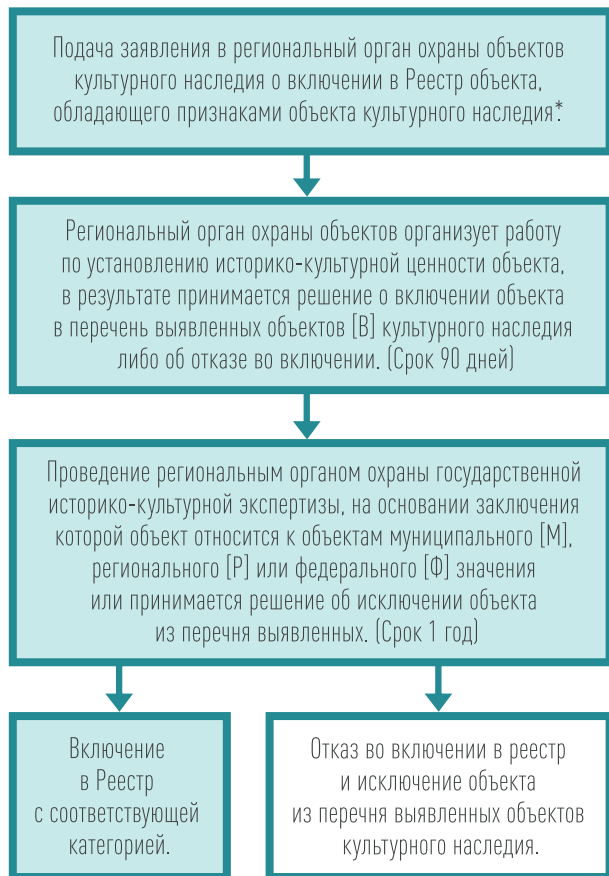
MUSEUMIFICATION



МОДЕЛИРОВАНИЕ

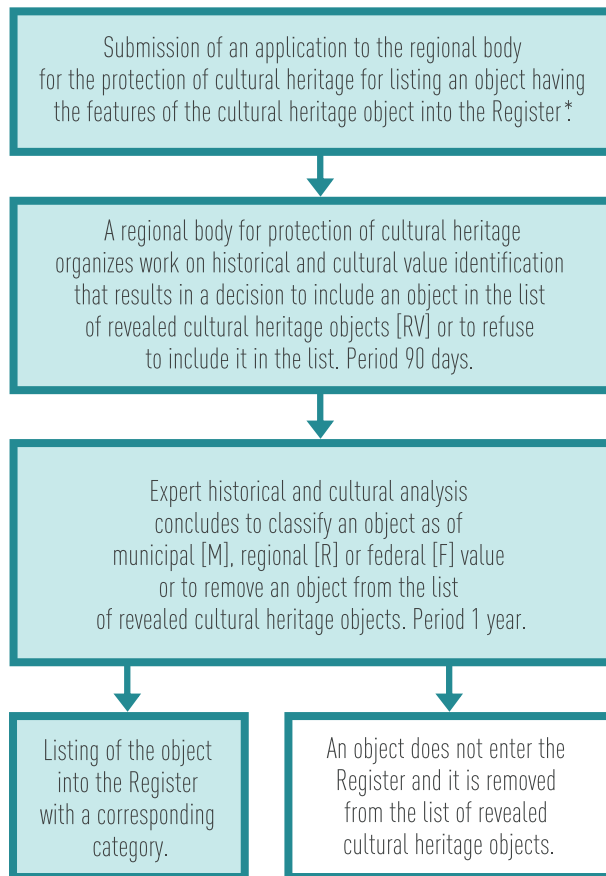
MODELING

ПОРЯДОК ВКЛЮЧЕНИЯ ОБЪЕКТОВ В ЕДИНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕЕСТР ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ (ПАМЯТНИКОВ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ) НАРОДОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



* Подать заявление могут физические и юридические лица, а также органы охраны объектов культурного наследия. Исключение – работы по выявлению и изучению объектов археологического наследия, которые проводятся специалистами только на основании специального разрешения (открытого листа).

PROCEDURE FOR LISTING OBJECTS INTO THE NATIONAL CULTURAL HERITAGE REGISTER



*Only individuals and legal entities as well as bodies for protection of cultural heritage objects can apply. Except works on revealing and study of archaeological heritage objects carried out by specialists pursuant to a special permit only (archaeological excavation permit).

Английский кеч. Финский залив
English ketch. Gulf of Finland



П.А. Филин

МОРСКОЕ КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ РОССИЙСКОЙ БАЛТИКИ

Морское наследие – это визитная карточка морской деятельности государства на международном уровне. Забота о морском наследии – один из ключевых элементов имиджа государства как морской державы и показатель отношения к своей геополитической роли в мировом сообществе. Объекты морского наследия, в которых воплощена история морских исследований, можно считать индикаторами приоритета в освоении Мирового океана – это элементы и символы присутствия государства в акваториях морей и прибрежных территориях, свидетельства успешной морской политики.

Морское наследие – значимый геополитический, военнополитический, культурный, экономический и туристический ресурс, фактор актуализации морского сознания нации.

Важнейшей целью государственной политики в сфере сохранения морского наследия является формирование морского самосознания нации. Во всем мире активно реализуются программы по сохранению исторических судов, маяков как культурно-исторических объектов; строятся современные и грандиозные морские музеи, проводятся масштабные фестивали исторических судов. В целях сохранения морского наследия на международном уровне принимаются различные документы, в частности рекомендация ПАСЕ по морскому и речному культурному наследию, Европейская хартия о сохранении и поддержке исторических судов в эксплуатации, конвенция ЮНЕСКО по охране подводного культурного наследия и др. Во многих морских странах приняты национальные

Pavel A. Filin

MARITIME CULTURAL HERITAGE OF THE RUSSIAN BALTIC

Maritime heritage is a reflection of country's maritime activities at the international level. Concern for maritime heritage is one of the key elements of the state's image as a maritime power and a vector of the attitude to its geopolitical role in the world community. Embodying the history of marine research, maritime heritage objects are graphic indicators of priority in exploring the World Ocean; these are elements and symbols of the state's presence in the seas and coastal territories as well as evidence of a successful maritime policy.

Maritime heritage is an important geopolitical, military-political, cultural, economic and tourist resource, this is a factor for actualization of national maritime consciousness.

Raising national maritime self-awareness is the most important goal of state policy related to maritime heritage. Programs on preservation of historic vessels and lighthouses as cultural and historical objects are actively developed all around the world; modern and splendid maritime museums are built; wide-scale festivals of historic vessels are held around the world. In order to preserve maritime heritage, various documents are adopted at the international level, in particular, PACE Recommendation on maritime and fluvial cultural heritage, the European Charter for the Conservation and Restoration of Traditional Ships in Operation, the UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, etc. Many maritime countries adopted national legislation and programs on the maritime heritage protection. All of this goes to prove that study and preservation of maritime heritage issues are

законы и программы по защите морского наследия. Все это свидетельствует о том, что проблемами изучения и сохранения морского наследия занимаются на международном уровне, поэтому морское наследие России следует рассматривать в общемировом контексте.

Россия – великая морская держава, обладающая выходами к двум океанам и тринадцати морям (включая Каспийское море), морской границей длиной свыше 44 300 километров и самыми протяженными внутренними водными путями в мире. Для успешного развития морской промышленности, флота страны и возрождения кораблестроительной отрасли необходимо учитывать огромный исторический опыт России, консолидирующий профессионализм и патриотичное отношение к флоту.

В России и в мире термин «морское наследие» – достаточно новый, он синтезирует такие понятия и виды деятельности, как морская история, морская культура и традиции, изучение и сохранение объектов, связанных с историей морской деятельности, популяризация морской истории и традиций, судомоделизм, строительство и эксплуатация реплик исторических судов, маринистика и т. д.

Термин МКН можно раскрывать как производный от понятия «культурное и природное наследие», которое вошло в юридическую практику как на международном, так и на национальном уровнях. В России термин МКН не наделен особым статусом, но общее определение «морское наследие» содержится в новой редакции Морской доктрины Российской Федерации на период до 2030 г. и Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации на период до 2030 года, он включает:

- культурное наследие (движимые и недвижимые материальные объекты):
 - морские памятники и мемориальные комплексы (морские храмы, святители, мемориальные памятники, бюсты, стелы, захоронения и т.д.);
 - исторические, традиционные суда и их реплики;
 - исторические прибрежные фортификационные сооружения, порты, исторические маяки и гидротехнические сооружения и др.;

developed at the international level, thus Russian maritime heritage is to be considered in the global context.

Russia is a great maritime power with an access to two oceans and thirteen seas (including the Caspian Sea); its maritime border is over 44,300 km long and its inland waterways are the longest in the world. Development of national fleet, revival of shipbuilding industry and development of marine industry will only succeed if the vast and rich historical experience of Russia based on professionalism and patriotic attitude towards the Russian Fleet is taken into account.

“Maritime heritage” is quite a new term both in Russia and the world; it synthesizes such concepts and activities as maritime history, maritime culture and traditions, study and preservation of objects related to history of maritime activities, promotion of maritime history and traditions, model boat making, construction and operation of historic ship replicas, seascape painting, etc.

The term MCH can be unfolded as a derivative of the concept “cultural and natural heritage”, which entered into legal practice both at the international and national levels. In Russia, the term MCH is found in a new edition of *The Marine Doctrine of the Russian Federation for the Period until 2030* and in *The Strategy for Development of the Maritime Activities of the Russian Federation for the Period until 2030*. It includes the following:

- cultural heritage (movable and immovable tangible objects):
 - maritime monuments and memorial complexes (sea temples, sanctuaries, memorial monuments, busts, steles, burial places, etc.);
 - historic and traditional ships and their replicas;
 - coastal historic fortifications, ports, historic lighthouses and hydrotechnical structures, etc.;
 - sights (historic settlements and towns, historic waterways, sites of battles; troops, headquarters and negotiation locations related to maritime history and glory; sites related to the history of exploration of new lands and to life of outstanding navigators and pioneers);
 - wrecks and underwater archeological objects, elements of maritime cultural landscape related to traditional nature management, maritime research stations with their exploration areas;
 - maritime museums, collections, collections in archives and libraries;

– достопримечательные места (исторические поселения и города, исторические водные пути, места сражений, дислокации войск и ставок, ведения переговоров, связанные с морской историей и морской славой, места, связанные с историей освоения новых территорий и с жизнью выдающихся мореплавателей и первопроходцев);

– места кораблекрушений и объекты подводной археологии, элементы морского культурного ландшафта, связанного с традиционным природопользованием, морские исследовательские станции с районами их исследований;

– морские музеи, коллекции, архивные и библиотечные собрания;

- культурное наследие (нематериальное наследие): морские традиции судостроения, мореплавания и природопользования, историческая память и исторические исследования, фольклор, традиционные знания и др.;

- природное наследие (морские и приморские уникальные природные объекты): исторически значимые и/или особо охраняемые территории (акватории), острова и прибрежные территории, охраняемые виды животных и растений.

Что касается культурного наследия, согласно Федеральному закону № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», к ним относятся объекты недвижимого имущества и некоторые движимые объекты, представляющие собой ценность с точки зрения истории, археологии, архитектуры, градостроительства, искусства, науки и техники, эстетики, этнологии или антропологии, социальной культуры и являющиеся свидетельством эпох и цивилизаций, подлинными источниками информации о зарождении и развитии культуры. В соответствии со статьей 4 закона № 73-ФЗ можно выделить три категории историко-культурного значения объектов культурного наследия: федерального, регионального и местного (муниципального) значения. В том числе к объектам культурного наследия закон относит объекты археологического наследия. Под объектом археологического наследия понимаются частично или полностью скрытые в зем-

- cultural heritage (intangible heritage): maritime shipbuilding, navigation and nature management traditions; historical memory and historic research, folklore, traditional knowledge, etc.;

- natural heritage (unique natural sea and seaside objects): historically significant and/or specially protected areas (water areas), islands and seaside territories, protected flora and fauna.

As for cultural heritage, according to Federal Law No 73-FZ “On the Cultural Heritage (Monuments of Culture and History) of the Peoples of the Russian Federation”, they include objects of immovable property as well as some objects of movable property, valuable in terms of history, archaeology, architecture, urban planning, art, science and technology, esthetics, ethnology or anthropology, social culture and being the evidence of eras and civilizations, genuine sources of information on origin and development of culture. According to Article 4 of No 73-FZ, cultural heritage objects fall into three categories depending on their historical and cultural value: cultural heritage objects of federal, regional and local (municipal) value. The law classifies archaeological heritage objects as cultural heritage objects. Archaeological heritage objects are defined as traces of human existence that are partially or fully hidden beneath the surface or under water, dating back at least 100 years. The UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage defines objects that are at least 100 years old as underwater heritage objects. The age range is shorter and starts from 50 years in some countries.

Based on the synthetic approach, the term MCH can be interpreted as:

- generalized historical experience of the water area exploration by human represented in tangible and intangible culture;

- cultural heritage objects related to the history of maritime activities, maritime traditions of the peoples of the Russian Federation and natural heritage objects related to sea and coastal territories of the Russian Federation;

- cultural heritage objects in the historical and cultural

ле или под водой следы существования человека, чей возраст насчитывает не менее 100 лет. Конвенция ЮНЕСКО по охране подводного культурного наследия относит к объектам подводного наследия объекты, возраст которых не менее 100 лет. В некоторых странах возрастная граница меньше – 50 лет.

Основываясь на синтетическом подходе, можно дать следующие варианты определения термина МКН:

- обобщенный исторический опыт освоения человеком водных пространств, представленный в материальной и нематериальной культуре;
- объекты культурного наследия, связанные с историей морской деятельности, морские традиции народов Российской Федерации и объекты природного наследия, относящиеся к морским и прибрежным территориям Российской Федерации;
- объекты культурного наследия в историко-культурной и природной среде, связанные с историей морской деятельности, морские традиции; объекты природного наследия, относящиеся к морским и прибрежным территориям.

К категории МКН также примыкают объекты культурного и природного наследия, связанные с реками и озерами.

В целом акватории и прибрежные территории морей и океанов следует рассматривать как комплексные объекты наследия, которые нужно сохранять для будущих поколений.

Отдельные направления, входящие в состав МКН, настоятельно требуют правового регулирования. К таким направлениям относится все, что связано с изучением, сохранением и использованием объектов культурного наследия, находящихся под водой, с сохранением исторических судов, а также строительством и эксплуатацией реплик исторических судов и др.

Спецификой МКН является его межведомственный характер. Решение проблем сохранения и использования объектов МКН возможно только во взаимодействии нескольких министерств и ведомств, поскольку собственниками многих объектов являются Минкультуры России, Минобороны России, Минтранс России, Пограничная служба ФСБ России и т.д. На данный момент

environment related to the history of maritime activities; maritime traditions; natural heritage objects related to sea and sea-side territories.

The category of MCH also includes cultural and natural heritage objects related to rivers and lakes.

In general, water bodies and sea and ocean coastal zones should be considered as complex heritage objects to be preserved for the next generations.

Legislation is strongly required for some certain areas within MCH. They include studying underwater cultural heritage objects, their preservation and exploitation as well as maintaining historical ships and construction and exploitation of historical ship replicas, etc.

The specificity of MCH is its interdepartmental nature. The issues of preservation and use of MCH objects can be solved only in collaboration between several ministries and departments, since a lot of objects belong to the Ministry of Culture of the Russian Federation, the Ministry of Defense of the Russian Federation, the Ministry of Transport of the Russian Federation, the Border Guard Service of the Federal Security Service of the Russian Federation, etc. At present, these issues are poorly agreed upon between departments. Preservation of heritage sites located across border areas, military units (or ex-military units) and those under jurisdiction of various departments and services very often can be seen as disputable. Taking into account complex and versatile nature of such phenomenon as MCH and the urgent need to study, preserve and promote it, interdisciplinary and interdepartmental approaches should be applied.

For the first time in Russia, the issue of maritime heritage was given a comprehensive examination at the meeting of the Marine Board of the Government of the Russian Federation in Voronezh in 2010. For further assessment of the issues regarding preservation and promotion of maritime heritage, the Russian Interagency Commission on Maritime Cultural and Historical Heritage of the Marine Board was established under the chairmanship of a member of the Maritime Board Admiral V. Popov. The most important

вопросы сохранения МКН слабо урегулированы между ведомствами. Возникают проблемы с сохранением объектов наследия, расположенных на территории погранзон, воинских частей (или бывших воинских частей), находящихся в ведении различных ведомств и служб. Учитывая комплексный и многогранный характер такого явления, как МКН, в целях его изучения, сохранения и популяризации требуются междисциплинарные и межведомственные подходы.

Впервые в нашей стране вопрос о морском наследии рассматривался в рамках совещания Морской коллегии при Правительстве РФ, прошедшего в Воронеже в 2010 г. Для дальнейшей проработки вопросов сохранения и популяризации морского наследия была создана Межведомственная комиссия по морскому культурному и историческому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ под председательством члена Морской коллегии адмирала В.А. Попова. Значимым результатом работы комиссии стало включение термина «морское наследие» в документы стратегического планирования.

В 2009 году была создана Ассоциация «Морское наследие: исследуем и сохраним», которая уже в 2010 году имела статус совещательного органа при Межведомственной комиссии по морскому культурному и историческому наследию. Ассоциацией учрежден памятный знак «Морское наследие России», который вручается и устанавливается на объектах, представляющих наибольшую ценность с точки зрения сохранения морского наследия.

В лучшей мировой практике объекты МКН включены в систему морского аква-территориального планирования, так как при согласовании проектов развития акваторий (строительство линейных сооружений, новых трасс, портовых сооружений, освоение новых районов рыболовства) необходимо учитывать их наличие. Крайне важной задачей представляется реализация проекта по разработке атласа и свода объектов морского наследия Балтийского моря (в том числе в форме ГИС), что значительно облегчит работы по согласованию проектных решений на ранних этапах их проработки, когда коррекция проекта еще возможна, экономически оправдана и эффективна.

achievement of the commission's work was the incorporation of the term "maritime heritage" in strategic planning documents.

In 2009, the Association "Maritime Heritage: study and protection" was established. Since 2010, the Association has the status of a recommendatory body under the Russian Interagency Commission on Maritime Cultural and Historical Heritage. The Association established the "Maritime Heritage of Russia" memorial sign, which is installed at the most precious maritime heritage objects.

The best global practices incorporate MCH in the MSP process as existence of these objects should be taken into account while getting approval for water areas development projects (construction of line facilities, new routes and port facilities, new fishing area development). The atlas of the Baltic Sea maritime heritage objects and register development (including GIS format) are essential tasks as it will simplify works on project design reconciliation at the early stages when revisions of the project are still possible, effective and economically viable.



The background of the image is a historical map of the Gulf of Finland and the city of Saint Petersburg. The map is rendered in a teal and orange color scheme. It shows the coastline of the Gulf of Finland, with Saint Petersburg and its surrounding islands and fortifications clearly marked. The text is overlaid on the map, with the Russian title in the upper left and the English title in the lower right.

**ОБЪЕКТЫ МОРСКОГО
КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ
ФИНСКОГО ЗАЛИВА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

MARITIME CULTURAL HERITAGE
IN THE GULF OF FINLAND, SAINT PETERSBURG
AND THE LENINGRAD REGION

Санкт-Петербург – средоточие главных символов морского культурного наследия России, именно поэтому город заслуженно считается морской столицей государства. Это крупнейший морской порт с его наглядными историческими атрибутами – зданием биржи на стрелке Васильевского острова и Роstralными колоннами, зданием Адмиралтейства с символом города на шпигеле – флюгером в виде трехмачтового корабля. На противоположном берегу Невы – здание Морского корпуса Петра Великого и памятник И.Ф. Крузенштерну. В устье Большой Невы расположены крупнейшие верфи России – Адмиралтейские верфи и Балтийский завод. В городе работают Центральный военно-морской музей и ряд других морских музеев, Центральная военно-морская библиотека и Российский государственный архив Военно-морского флота, вдоль набережной стоят корабли-музеи: крейсер «Аврора», ледокол «Красин», подводная лодка Д-2 «Народоволец», подводная лодка С-189 и др. Есть в столице и морские храмовые постройки – Никольский морской собор и Чесменская церковь.

На морских подступах к Санкт-Петербургу находится город Кронштадт (сейчас район Санкт-Петербурга), просто пронизанный морской историей. Его историко-культурный комплекс включает величественный морской собор, воздвигнутый в честь святителя Николая Чудотворца на Якорной площади, памятник вице-адмиралу С.О. Макарову, множество сооружений различного назначения, впечатляющий по размерам Петровский док.

С начала XVIII в. на насыпных островах стали строиться форты, которые к началу XIX в. превратили Санкт-Петербург в мощнейшую в мире морскую крепость. Цепь морских фортов, 40-километровой дугой пересекающая Финский залив и расположенная при подходе к Санкт-Петербургу (форты Кронштадта), является своеобразным морским фасадом России – вдоль него все суда идут в Санкт-Петербург.

Значительное число объектов морского наследия находится в Ленинградской области – и прежде всего это многочисленные маяки на берегах Финского залива.

В последние годы благодаря активной экспедиционной деятельности и изысканиям в стране были выявлены сотни уни-

Saint Petersburg accumulates the major symbols of Russian maritime heritage that is why it is rightly called “the marine capital” of the country. This is the largest seaport with its graphic historical attributes – the Old Saint Petersburg Stock Exchange and the Rostral Columns, the Admiralty building with the spire topped by a golden weathervane in the shape of a small sail warship. On the opposite bank of the Neva is the Peter the Great Naval Corps and the monument to I. Krusenshtern. The largest shipyards of Russia – the Admiralty Shipyards and the Baltic Shipyard – are located at the mouth of the Great Neva. The Central Naval Museum and several other maritime museums, the Central Naval Library and the Russian State Archive of the Navy open their doors to the city, a number of preserved museum ships are moored along the embankment: *Aurora*, icebreaker *Krassin*, submarine D-2 *Narodovolets*, submarine *S-189*, etc. There are also marine temples – St. Nicholas Naval Cathedral and the Chesme Church there.

The city of Kronstadt stands in the vicinity of Saint Petersburg (the present-day district of Saint Petersburg), full of maritime history. This historical and cultural complex comprises the majestic Naval cathedral of Saint Nicholas in Kronstadt on Yakornaya Square, monument to Vice-Admiral S. Makarov, numerous structures for various purposes including the Peter Dock, impressive by its size.

Starting from the early 18th century, forts were built on artificial islands and they made Saint Petersburg the most powerful naval fortress in the world by the beginning of the 19th century. A chain of naval forts crossing the Gulf of Finland with a 40-km arc is located near Saint Petersburg (Kronstadt forts). This is a sort of a maritime facade of Russia – foreign ships pass by these forts when going to Saint Petersburg.

A large number of significant maritime heritage objects is located in the Leningrad Region. First of all, these are numerous lighthouses along the coast of the Gulf of Finland.

In the recent years, thanks to expeditionary activities and surveys hundreds of unique historical and cultural underwater heritage objects were found in Russia. They require study and protection as well as concepts for their use in the future. They include Swedish

кальных подводных историко-культурных объектов, требующих принятия мер по их изучению, охране, а также разработке различных вариантов использования. Среди таких объектов числятся шведские суда, затонувшие во время Выборгского морского сражения 1790 г., любекский корабль конца XVII – начала XVIII в. «Архангел Рафаил», русские военные суда XVIII в. – корабли «Лондон» и «Портсмут», XIX в. – корабль «Лефорт», фрегат «Олег» и броненосец «Гангут», военные и транспортные суда, погибшие во время Таллинского перехода 1941 г., а также подводные заградительные сооружения XVIII–XIX вв. в районе Кронштадта.

vessels sank during the Battle of Vyborg Bay (1790), the Lübeck ship *Archangel Raphael* of the late 17th – early 18th centuries, the Russian 18th century war ships *London* and *Portsmouth*; 19th century ship *Lefort*, the frigate *Oleg* and the ironclad *Gangut*; military and transport vessels that were lost during the Tallinn passage (1941) as well as underwater forced entry-resistant constructions near Kronstadt (18th–19th centuries).

ПЕРЕДНИЙ МАЯК СТОРА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО МОРСКОГО КАНАЛА [V]

Высота маяка: 21,8 м

Высота огня от уровня моря: 19 м

Дальность видимости огня: 12 миль

В 1885 г. в присутствии Александра III состоялось открытие Санкт-Петербургского морского канала. Первые створные знаки, ограждающие канал, представляли собой деревянные щиты. В 1914 г. вместо них были возведены железобетонные башни. В годы Великой Отечественной войны Морской канал был закрыт и подвергался бомбардировкам вражеской авиации – там стояли корабли Балтийского флота. После Победы маяки были восстановлены и до настоящего времени обеспечивают безопасность судоходства.

FRONT LIGHTHOUSE OF SAINT PETERSBURG MARITIME CHANNEL ALIGNMENT [RV]

Height: 21.8 m

Light above the sea level: 19 m

Visibility range: 12 miles

In 1885, Saint Petersburg marine channel opened in the presence of Alexander III. The first range marks around the channel were wooden shields. In 1914, they were replaced with reinforced concrete towers. During the World War II the marine channel was closed and was under bombardment as the Baltic Fleet ships were positioning there. After the victory the lighthouses were restored and have been providing safe navigation so far.







ФОРТЫ КРОНШТАДА И КРЕПОСТЬ КРОНШТАДТ [Ф] [ЮНЕСКО]

Форты Кронштадта – это система оборонительных сооружений, возводившихся в период 1703–1856 гг. для защиты государства со стороны моря. На фотографии – форт Александр I (1836–1845 гг.). Другое его название – Чумной форт; оно появилось из-за того, что в разгар эпидемии чумы конца XIX в. здесь размещалась особая лаборатория Императорского института экспериментальной медицины по производству противочумной вакцины.

FORTS OF KRONSTADT AND THE KRONSTADT FORTRESS [F] [UNESCO]

Fortifications of Kronstadt are the defensive system erected in 1703–1856 to protect the country from the sea. Photograph: Fort Alexander I (1836–1845), known as the Plague Fort. The latter name is related to the plague epidemic period in the late 19th century when the fort housed a special lab of the Imperial Institute of Experimental Medicine where a plague vaccine was produced.





ВЫБОРГСКИЙ ЗАМОК [Ф]

В 1293 г. состоялся третий шведский крестовый поход, в результате которого были разорены карельские поселения на побережье Финского залива. На их месте шведы основали крепость, названную Выборгом (швед. «святая крепость»). Новгородские князья неоднократно предпринимали попытки захвата крепости, но они оставались неудачными. Только после Северной войны (1700–1721) захваченный город и его укрепления официально становятся частью Российской империи. На протяжении всего времени своего существования замок неоднократно ремонтировался и перестраивался. Сегодня на базе Выборгского замка создан историко-архитектурный музей-заповедник «Выборгский замок» и историко-этнографический музей-заповедник «Ялкала».

VYBORG CASTLE [F]

In 1293, the Third Swedish Crusade ravaged Karelian settlements on the coast of the Gulf of Finland. The Swedes founded a fort here and named it Vyborg (Swedish *Holy Fortress*). The Novgorod princes tried to seize the fort many times but failed. Only after the Great Northern War (1700–1721) the seized town and its fortifications officially joined the Russian Empire. Throughout its existence, the castle has been repaired and reconstructed many times. At present there are the Vyborg Castle Historical and Architectural Museum Reserve and the Yalkala Historical and Ethnographic Museum Reserve based on the Vyborg Castle.





ПЕТРОПАВЛОВСКАЯ КРЕПОСТЬ [Ф] [ЮНЕСКО]

Старейшее архитектурное сооружение Санкт-Петербурга Петропавловская крепость была заложена 16 (27) мая 1703 г. на Заячьем острове в устье реки Невы. Проект составлен инженером Ж.Г. Ламбером при участии Петра Великого. Цитадель имеет форму шестиконечной звезды, бастионы носят имена сподвижников Петра. С XVIII до начала XX в. крепость использовалась в качестве тюрьмы для государственных преступников. В 1712–1732 гг. на месте деревянной церкви возвели каменный собор в честь апостолов Петра и Павла, который служил усыпальницей российской императорской фамилии. В течение XVIII–XIX вв. на территории крепости были построены Ботный дом, Артиллерийский цейхгауз, Монетный двор, Комендантский и Инженерный дом и др. В 1954 г. комплекс зданий Петропавловской крепости был передан Государственному музею истории Ленинграда (Санкт-Петербурга).

PETER AND PAUL FORTRESS [F] [UNESCO]

The Peter and Paul Fortress is the oldest architectural object in Saint Petersburg. It was laid on Zayachy Island in the mouth of the Neva River on May 16 (27), 1703. The project was developed by engineer J.G. Lambert with the support of Peter the Great. The citadel is a hexagram; its bastions were named after Peter's associates. From the 18th to the early 20th century, the fortress served as a prison for state criminals. In 1712–1732, the stone Saints Peter and Paul Cathedral replaced the wooden church; it served as a burial vault for the Russian royal family. In the 18th–19th centuries, the following objects were built on the territory of the fortress: the Botnia House, the Artillery Zeughaus, the Saint Petersburg Mint, the Commandant's and Engineer's House, etc. In 1954, the complex of the Peter and Paul Fortress was handed over to the State Museum of the History of Leningrad (Saint Petersburg).



ДОК ПЕТРОВСКИЙ (ЮЖНЫЙ) [Ф] [ЮНЕСКО]

Проект уникального сухого дока был разработан лично Петром Великим и строился более 30 лет (1719–1752). Одновременно в нем могли проходить ремонт 10 кораблей, что было редкостью в XVIII в. После смерти Петра строительство было приостановлено, завершилось во время царствования Елизаветы Петровны, трепетно относившейся к наследию своего отца. Елизавета Петровна лично открыла док, запустив шлюзовые механизмы, а стоящая в гаванях эскадра трижды дала салют из 1331 орудия.

DRY DOCK OF PETER I (SOUTH) [F] [UNESCO]

The project of a unique dry dock was developed by Peter the Great himself. The dock had been built over 30 years (1719–1752). Ten ships could be repaired there simultaneously, which was a rare case in the 18th century. After Peter the Great's death, the construction was suspended and finished only during the reign of Elizabeth who treated her father's heritage with tender care. Elizabeth launched the dock and started up lock mechanisms personally while the squadron at the bay saluted three times from 1,331 guns.

КРОНШТАДТСКИЙ ФУТШТОК

Футшток – это рейка с делениями, установленная на водомерном посту для наблюдения за уровнем воды в океане, море, реке или озере.

История наблюдений за уровнем моря в России началась в 1707 г., а регулярные наблюдения за уровнем моря по футштоку в Кронштадте – в 1806 г. Общегосударственной системой высот в настоящее время является система высот 1977 г. от Кронштадтского футштока, которая названа Балтийской.

KRONSTADT TIDE GAUGE

A tide gauge is a scaled gauging rod mounted on a water gauge station to monitor water level in the ocean, sea, river or lake.

In Russia, history of sea level monitoring began in 1707 and regular observations of the sea level with the Kronstadt tide gauge were started in 1806. At present, the national system of elevations (1977) is the Baltic Elevation System that uses the Kronstadt tide gauge.





КРОНШТАДТСКИЙ МОРСКОЙ СОБОР ВО ИМЯ СВЯТИТЕЛЯ НИКОЛАЯ ЧУДОТВОРЦА [Ф] [ЮНЕСКО]

Морской собор был возведен в 1902–1913 гг. в честь 200-летия Российского флота по указу императора Николая II на средства Морского ведомства и народные пожертвования, автором проекта был В.А. Косяков. В возведении собора участвовал вице-адмирал С.О. Макаров, молебен на строительство храма совершил Иоанн Кронштадтский. Этот храм задумывался как памятник всем морякам, погибшим за Отечество. Стало традицией хранить в нем реликвии, связанные с морской славой России. После Октябрьской революции собор был закрыт и разорен, и только в 2002 г. началось его возрождение. С 2012 г. в соборе регулярно проходят богослужения.

NAVAL CATHEDRAL OF SAINT NICHOLAS IN KRONSTADT [F] [UNESCO]

The Naval Cathedral was erected by the order of Emperor Nicolas II with the Maritime Ministry of the Russian Empire's funds and public donations in 1902–1913 to celebrate the 200th anniversary of the Russian Navy. The project was designed by V. Kosyakov. Vice-Admiral S. Makarov took part in construction and a public prayer service was held by John of Kronstadt. The church was meant as a monument for all the mariners who perished for the Fatherland. It became a tradition to keep the relics related to Russia's naval glory here. After the October Revolution, the cathedral was closed and looted. Its revival started only in 2002. Regular worships have been held here since 2012.



Памятник адмиралу Макарову в Кронштадте
Monument to Admiral Makarov in Kronstadt





МАЯК ТОЛБУХИН [P] [ЮНЕСКО]

Высота огня от уровня воды: 29 м
Дальность видимости огня: 16 миль

Это самый старый маяк России, проект которого лично создал Петр Великий. В 1719 г. были возведены первые деревянные сооружения. В 1810 г. начато строительство каменной башни, сохранившейся до наших дней.

TOLBUKHIN LIGHTHOUSE [R] [UNESCO]

Light above the sea level: 29 m
Visibility range: 16 miles

It is the oldest Russia's lighthouse originally designed by Peter the Great. In 1719, the first wooden constructions appeared. In 1810, construction of a stone tower began. It has survived until now.



ЛЕДОКОЛ «КРАСИН» [Ф]

Габариты: 98,53 × 21,64 м

Водоизмещение: 10 620 т

Мощность машин на валу: 10 тыс. л.с.

Скорость хода: 15 узлов

Заложен в 1916 г. в Англии, в Ньюкасле, по заказу Главного управления кораблестроения. Первоначально ледокол носил имя «Святогор», но в 1927 г. был переименован в честь советского дипломата и инженера Л.Б. Красина, сумевшего договориться о возвращении Англией судна после событий Гражданской войны и интервенции. В истории ледокола множество героических страниц, он выводил гибнущие суда из льдов, участвовал в полярных конвоях и морских сражениях Великой Отечественной войны.

Одной из самых известных операций стала операция по спасению членов экспедиции Умберто Нобиле в 1928 г. после крушения дирижабля «Италия» по пути на Северный полюс.

Сегодня «Красин» – это корабль-музей, филиал Музея Мирового океана, на борту которого проходят выставки, конференции, постоянно обновляются тематические экспозиции.

ICEBREAKER *KRASSIN* [F]

Dimensions: 98.53 × 21.64 m

Displacement: 10,620 t

Shaft engine power: 10,000 hp

Speed: 15 knots

The icebreaker was laid by the order of the Directorate-General for Shipbuilding and Provisions in Newcastle (UK) in 1916. Initially, it was named *Svyatogor* but in 1927 the icebreaker was renamed after the Soviet diplomat and engineer L. Krassin, who managed to bring the vessel back from the UK after the Civil War and the Intervention. The icebreaker's history is full of heroic events – it saved ships from ice, took part in polar convoys and naval battles during the World War II.

The rescue operation of Umberto Nobile expedition in 1928, when the airship *Italia* crashed on its way to the North Pole, is the most famous one.

Today *Krassin* is a museum ship and the Museum of the World Ocean branch. Exhibitions and constantly changing thematic displays as well as conferences are held on board.

БРОНЕПАЛУБНЫЙ КРЕЙСЕР I РАНГА «АВРОРА» [Ф]

Габариты: 126,8 × 16,8 м

Водоизмещение: 6731 т

Осадка: 6,4 м

Скорость хода: 20 узлов

Корабль заложен в Санкт-Петербурге в 1897 г., спущен на воду в 1900 г. Легендарный крейсер участвовал в Цусимском сражении во время Русско-японской войны, в боевых действиях Первой мировой войны на Балтийском море, а также оставил свой след в событиях Февральской и Октябрьской революций. В годы Великой Отечественной войны крейсер был включен в систему противовоздушной обороны, неоднократно подвергался обстрелам со стороны противника. Сегодня крейсер «Аврора» – филиал Центрального военно-морского музея.

PALLADA-CLASS PROTECTED CRUISER *AURORA* [F]

Dimensions: 126.8 × 16.8 m

Displacement: 6.731 t

Draught: 6.4 m

Speed: 20 knots

The ship was laid in Saint Petersburg in 1897 and launched in 1900. The legendary cruiser participated in the Battle of Tsushima during the Russo-Japanese War, the battles of the World War I in the Baltic Sea as well as played its role in the February Revolution and the October Revolution. During the World War II the cruiser was an element of the air defense system and was many times shelled by the enemy. Today the cruiser *Aurora* is a branch of the Central Naval Museum.







МОРСКОЙ КОРПУС ПЕТРА ВЕЛИКОГО [Ф] И ПАМЯТНИК И.Ф. КРУЗЕНШТЕРНУ

Морской корпус был построен в 1796–1799 гг. по проекту архитектора Ф.И. Волкова. В Морском корпусе располагается старейшее военно-морское учебное заведение в России, основанное в 1701 г. указом императора Петра Великого. Выпускниками этого учебного заведения стали Ушаков, Нахимов, Крузенштерн, Лазарев, Лисянский, Беллинсгаузен, Головин, Колчак – люди, чьи имена составили морскую славу России, а директором в 1820–1840-х гг. был адмирал И.Ф. Крузенштерн. Он основал Музей истории Морского корпуса Военно-морского института. Перед зданием Морского корпуса на гранитном постаменте установлен памятник адмиралу, авторы которого – скульптор И.Н. Шредер и архитектор И.А. Монигетти.

PETER THE GREAT MARINE CORPS [F] AND MONUMENT TO I. KRUSENSTERN

The Naval Cadet Corps was constructed by architect F. Volkov's project in 1796–1799. The Naval Cadet Corps is the oldest nautical school in Russia established by Emperor Peter the Great in 1701. The people who shaped the naval glory of Russia such as Ushakov, Nakhimov, Krusenstern, Lazarev, Lisyansky, Bellingshausen, Golovnin and Kolchak graduated from it. Admiral I. Krusenstern was its director in the 1820s–1840s. He founded the History Museum of the Peter the Great Naval Corps – St. Petersburg Naval Institute. The monument to the admiral on a granite pedestal is placed in front of the Naval Cadet Corps; it was created by sculptor I. Schröder and architect I. Monighetti.







ГЛАВНОЕ АДМИРАЛТЕЙСТВО [Ф] [ЮНЕСКО]

Здание адмиралтейства заложено в 1704 г. Петром Великим как укрепленная судостроительная верфь. В 1727–1738 гг. архитектор И.К. Коробов вместо деревянных построек возводит каменное здание высотой 72 м. В 1806–1823 гг. архитектор А.Д. Захаров перестраивает здание Адмиралтейства в соответствии с требованиями времени и изменившимся архитектурным обликом города. Строительство кораблей уходит в прошлое, отныне здесь, сменяя друг друга, располагаются Морское министерство, Главный морской штаб, Главное гидрографическое управление. После событий Октябрьской революции в здании заседал Военно-морской революционный комитет. В годы Великой Отечественной войны для защиты Адмиралтейства от агрессии с воздуха сшили специальный чехол из мешковины, которым укрывали шпиль. Сегодня в здании Главного адмиралтейства размещен Главный штаб ВМФ России.

THE ADMIRALTY [F] [UNESCO]

The Admiralty was laid by Peter the Great as a fortified shipyard in 1704. In 1727–1738, architect I. Korobov erected a 72-meter stone building to replace a wooden one. In 1806–1823, architect A. Zakharov rebuilt the Admiralty following the call of the times and a new architectural look of the city. Shipbuilding became a thing of the past and from then on the Admiralty housed the Maritime Ministry, the Russian Navy Headquarters and the Russian Hydrographic Service. After the October Revolution, the Naval Revolutionary Committee was located there. During the World War II the spire was covered with a special sackcloth in order to protect the Admiralty from enemy bombardments. Today the Admiralty houses the Russian Navy Headquarters.



КОМПЛЕКС СООРУЖЕНИЙ БАЛТИЙСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО И МЕХАНИЧЕСКОГО ЗАВОДА

Балтийский завод основан в Санкт-Петербурге в 1856 г. Для военного флота России завод строил металлические корабли, паровые машины и судовые механизмы. Во время Великой Отечественной войны Балтийский завод обеспечивал нужды фронта. Специалисты предприятия наладили массовый выпуск боеприпасов, строили минные тральщики, организовали

производство барж для ладожской «дороги жизни». Сегодня на Балтийском заводе ведется строительство самых мощных в мире атомных ледоколов и реализуются другие проекты, не имеющие аналогов в мире. За 160 лет истории завода здесь было построено более 600 военных кораблей, подводных лодок и гражданских судов.



BALTIC SHIPYARD FACILITIES COMPLEX

The Baltic Shipyard was founded in Saint Petersburg in 1856. It produced metal ships, steam machines and ship mechanisms for the Russian Navy. During the World War II, the Baltic Shipyard supported the battlefield; specialists of the shipyard organized mass production of ammunition, built minesweepers and barges

for the Road of Life across frozen Lake Ladoga. Today the Baltic Shipyard constructs the world's most powerful nuclear-powered icebreakers and implements other unique projects. The shipyard's 160-year history has brought over 600 military ships, submarines and civil vessels.



АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ

Старейшее судостроительное предприятие России заложено в Санкт-Петербурге в 1704 г. С его верфей сошли первый отечественный пароход «Елизавета», первый отечественный броненосный корабль «Не тронь меня!», первый в мире ледокол с ядерной силовой установкой «Ленин». На этом предприятии начинаются истории легендарного парусно-винтового корвета

С.О. Макарова «Витязь», крейсера «Аврора», налаживается серийный выпуск подводных лодок. В условиях войны и блокады Адмиралтейские верфи продолжали свою работу для нужд фронта. Сегодня построенные на Адмиралтейских верфях суда и корабли входят в состав военных и гражданских флотов России и зарубежных стран и проводят научные исследования.



ADMIRALTY SHIPYARD

The oldest Russia's shipbuilding enterprise was laid in Saint Petersburg in 1704. The first national steamer *Elizaveta* and the first national battleship *Nie Tron' Menya!* as well as the first world's nuclear-powered icebreaker *Lenin* got off this shipyard's ways. The history of S. Makarov's legendary sailing-screw corvette *Vityaz* and

the cruiser *Aurora* started here as well as serial production of submarines. During the war and the Siege of Leningrad, the Admiralty Shipyard continued working for the battlefield. Today vessels and ships built at the Admiralty Shipyard serve in the naval and civil fleets in Russia and abroad and carry out scientific research.



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ МУЗЕЙ [Ф]

История музея начинается в 1709 г., когда в письме Петра Великого была впервые упомянута Санкт-Петербургская модель-камера – главное российское государственное собрание корабельных моделей. Сегодня музей насчитывает 57 коллекций, включающих 12 тыс. моделей кораблей и предметов корабельной техники, более 11 тыс. единиц холодного и огнестрельного оружия, свыше 62 тыс. произведений искусства. Центральный военно-морской музей является одним из лучших морских музеев мира и настоящей сокровищницей истории российского флота. Музей находится в здании Крюковых (Морских) казарм, памятника федерального значения.

CENTRAL NAVAL MUSEUM [F]

The museum's history began in 1709 when Peter the Great first wrote about the St. Petersburg Model Chamber, the main Russian state collection of boat models. Today the museum hosts 57 collections comprising 12,000 boat models and ship mechanisms, over 11,000 blade weapons and firearms, over 62,000 pieces of art. The Central Naval Museum is one of the best maritime museums in the world and a true treasury of the Russian Fleet's history. The museum is located in a building of Kryukov (Marine) barracks, a monument of federal value.

РОСТРАЛЬНЫЕ КОЛОННЫ [Ф] [ЮНЕСКО]

Колонны высотой 32 метра, украшенные рострами (носовыми частями кораблей) были возведены на стрелке Васильевского острова в 1810 г. по проекту архитектора Ж.-Ф. Тома де Томона и служили маяками, освещающими судам вход в порт. Внутренние винтовые лестницы ведут на площадки со светильниками в виде чаш. В 1957 г. к колоннам был подведен газ.

Сегодня огни на роstralных колоннах зажигают по торжественным случаям.

THE ROSTRAL COLUMNS [F] [UNESCO]

The 32-meter columns, decorated with rostra (ship's bow parts), were erected at the Spit (Russian *Strelka*) of Vasilievsky Island by architect J.-F. Thomas de Thomon's project in 1810 and served as lighthouses marking the port entry. Inner spiral staircases run onto small terraces with bowl-shaped lamps. In 1957, gas was supplied to the columns. Today flames on the Rostral Columns are lit on special occasions.





Фотоплан корабля «Архангел Рафаил»
Photographic plan of *Archangel Raphael*

ПАРУСНЫЙ ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «АРХАНГЕЛ РАФАИЛ», ЛЮБЕК (ГЕРМАНИЯ) [V]

Габариты: 28 × 7 м. Глубина: 17 м

Торговое судно «Архангел Рафаил» было построено на верфях Любека в 1693 г. В ноябре 1724 г. оно затонуло в проливе Бьёркезунд, затертое льдами. В 2004 г. подводные исследователи обнаружили судно. У этого корабля очень интересная история – он вез контрабанду. На нем были найдены кирпичи с клеймом любекского завода «Дом Святого Петра», блюда, бочки с зерном, салом и дегтем. Кафтан, пропитанный дегтем и замыйтый в грунте, идеально сохранился. После реставрации он был представлен в экспозиции Эрмитажа.

SHIP OF THE LINE *ARCHANGEL RAPHAEL*, LÜBECK (GERMANY) [RV]

Dimensions: 28 × 7 m. Depth: 17 m

The merchant ship *Archangel Raphael* was built in Lübeck in 1693. In November 1724, it sank in the ice-covered Björkö Sund. In 2004, underwater researchers discovered the vessel. The ship's story is very much intriguing – it was used for smuggling. Researchers found bricks with the Lübeck factory logotype *St. Peter House*, dishes, barrels with grain, lard and tar. A kaftan stained with tar and covered with sediment was in a perfect condition. After restoration, it was displayed at the State Hermitage.



Предметы с корабля «Архангел Рафаил»
Items from the ship *Archangel Raphael*

Станок орудия с корабля «Ловиса Ульрика»
Gun mount from the ship *Lovisa Ulrika*





Трехшкивный блок с корабля «Ловиса Ульрика»
 Threefold block from the ship *Lovisa Ulrika*

74-ПУШЕЧНЫЙ ЛИНЕЙНЫЙ ФРЕГАТ «ЛОВИСА УЛЬРИКА», ШВЕЦИЯ

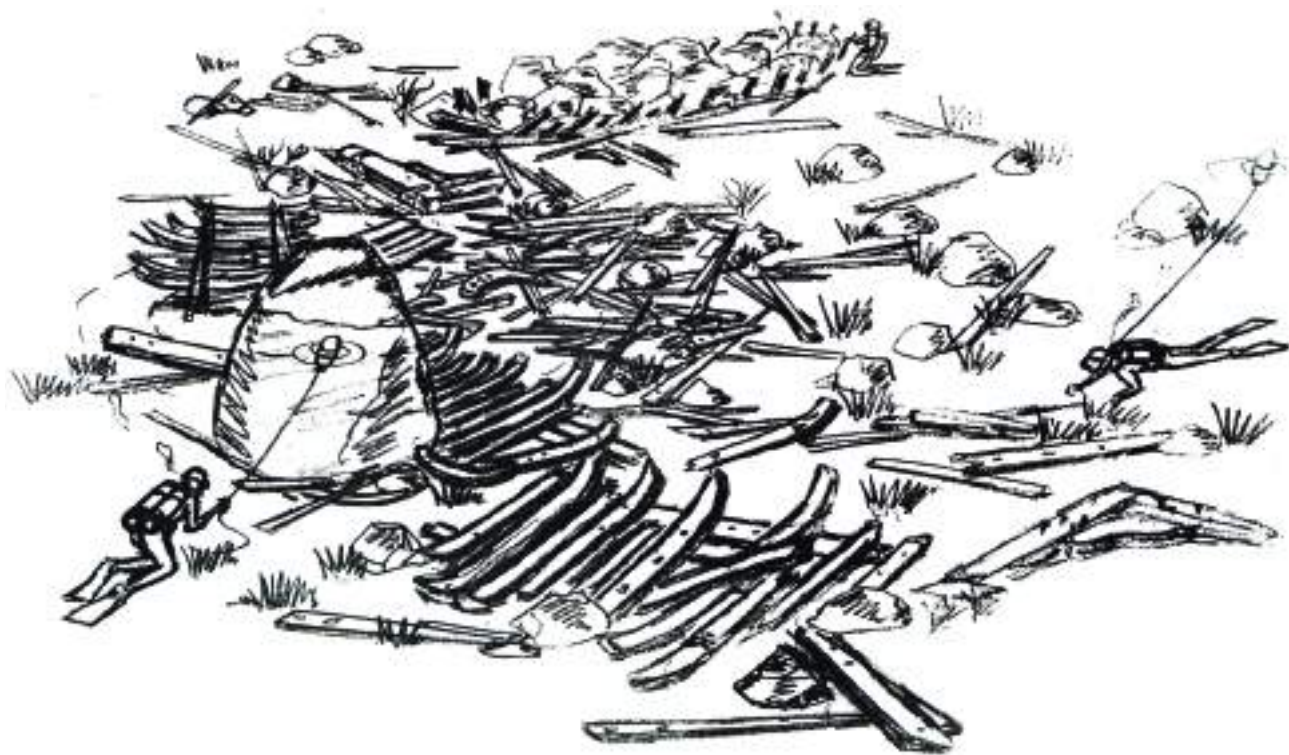
Габариты: 50 × 14 м. Глубина: 15 м

Самый крупный парусный корабль, участвовавший в Выборгском морском сражении во время Русско-шведской войны. Погиб 22 июня 1790 г. Обнаружен подводными исследователями в 1996 г. на банке Пааслуото. На корабле найдены станок палубного орудия, кнители, пушечные ядра. За время пребывания под водой судно было разрушено стихией и раскидано по значительной площади.

74-CANNON FRIGATE OF THE LINE *LOVISA ULRIKA*, SWEDEN

Dimensions: 50 × 14 m. Depth: 15 m

This is the largest tall ship that took part in the Battle of Vyborg Bay (Russo-Swedish War). It perished on June 22, 1790. Underwater researchers discovered the vessel at Paasluoto Bank in 1996. They found a gun mount, bar shots and cannon-balls. Over the years, the wreck was exposed to water and spread around quite a large area.



ДЕРЕВЯННЫЙ ДВУХМАЧТОВЫЙ ФРЕГАТ-БРАНДЕР, ШВЕЦИЯ

Габариты: 30 × 7 м. Глубина: 5 м

Безымянный брандер затонул в ходе Выборгского морского сражения во время Русско-шведской войны 22 июня 1790 г. Был обнаружен экспедицией «Память Балтики» в бухте Дальняя Финского залива. Брандеры широко использовались против деревянных судов, а также разнообразных защитных заграждений (бонов, деревянных плотин и т. д.) на реках и заливах.

WOODEN TWO-MASTED FIRE-FRIGATE, SWEDEN

Dimensions: 30 × 7 m. Depth: 5 m

A nameless fire-frigate sank during the Battle of Vyborg Bay (Russo-Swedish War) on June 22, 1790. The ship was discovered by the expedition *The Memory of the Baltic* at Dalnyaya Bay (Gulf of Finland). Fire-frigates were used against wooden vessels as well as various protective obstacles (boom logs, wooden barrages, etc.) in rivers and lagoons.



БОЕВАЯ ГАЛЕРА «ЭРТРУС», ШВЕЦИЯ [В]

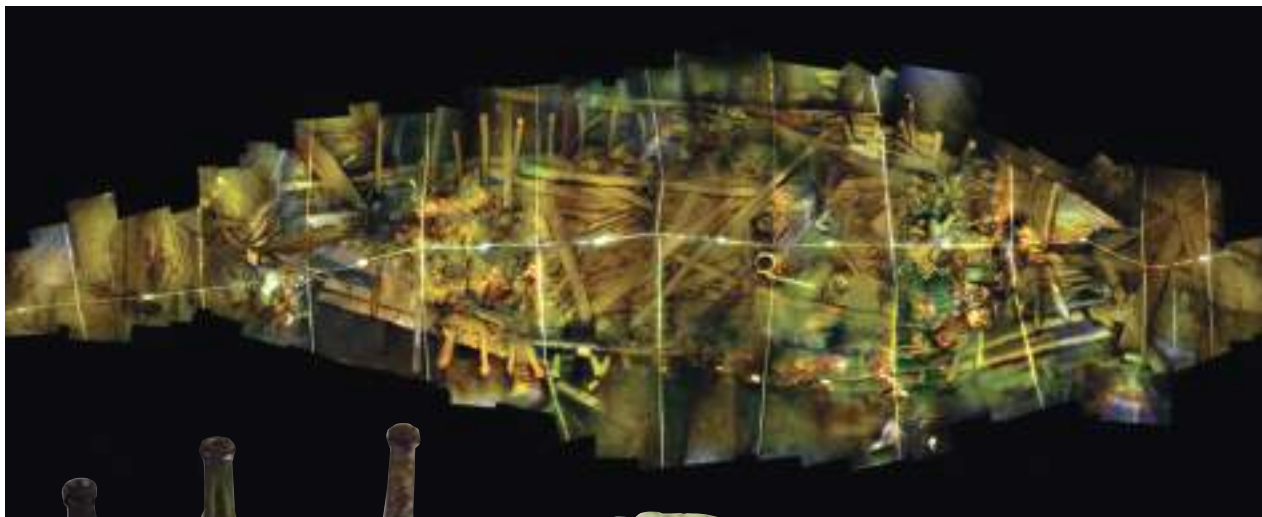
Габариты: 38,6 × 6,3 м. Глубина: 15 м

Корабль погиб во время Русско-шведской войны в ходе Выborgского морского сражения 22 июня 1790 г. Пытаясь про-рвать отряды российских кораблей, перекрывших северный фарватер, галера на полном ходу налетела на гранитный хре-бет банки Пааслуото.

BATTLE GALLEY *ERTRUS*, SWEDEN [RV]

Dimensions: 38.6 × 6.3 m. Depth: 15 m

The ship perished during the Battle of Vyborg Bay (Russo-Swedish War) on June 22, 1790. Sailing at full speed, the galley hit a granite ridge of Paasluoto Bank when attempting to break through Russian squadrons that blocked the northern fairway.



Фотоплан яхты «Аврора»
Photographic plan of the yacht *Aurora*



Предметы с яхты «Аврора»
Items from the yacht *Aurora*



ВОЕННАЯ ЯХТА «АВРОРА», ШВЕЦИЯ [В]

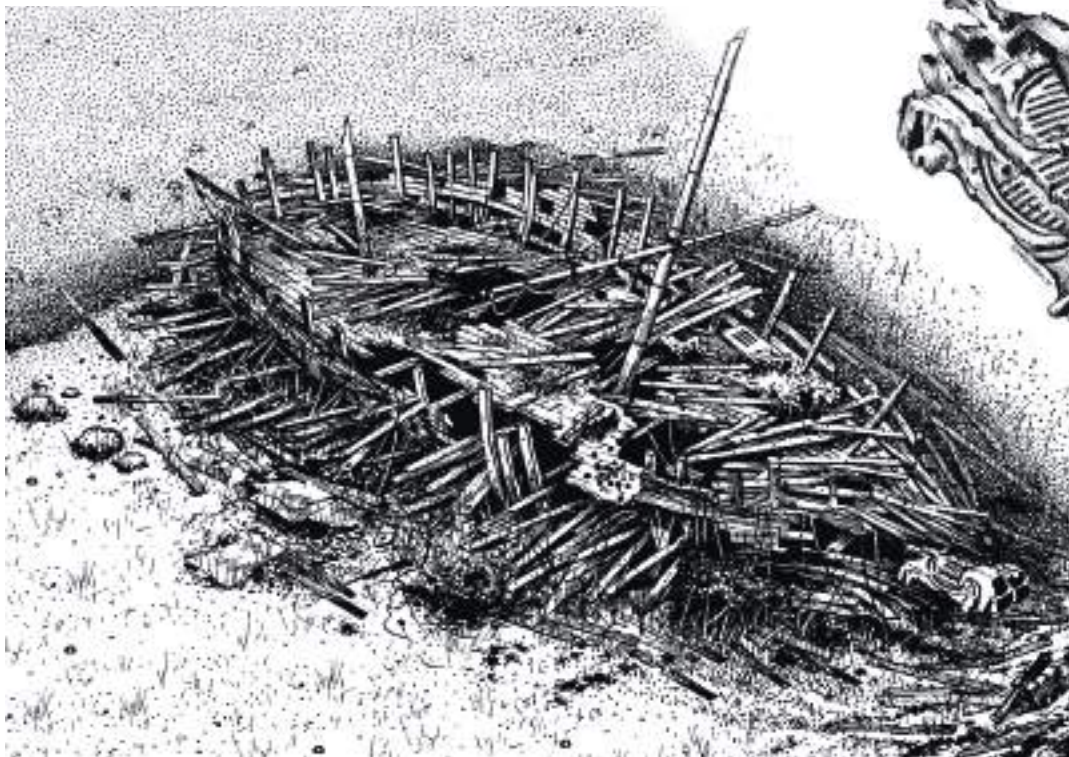
Габариты: 13,5 × 4,5 м. Глубина: 25 м

Яхта погибла 22 июня 1790 г. в Выборгском морском сражении во время Русско-шведской войны; тогда шведскому флоту удалось ценой гигантских потерь вырваться из блокады. Причиной гибели яхты стало русское ядро, пробившее ее борт ниже ватерлинии, когда «Аврора» проходила линию русских кораблей. Экипаж был снят на шхуну «Диса», а сама яхта утонула.

MILITARY YACHT *AURORA*, SWEDEN [RV]

Dimensions: 13.5 × 4.5 m. Depth: 25 m

The yacht perished during the Battle of Vyborg Bay (Russo-Swedish War) on June 22, 1790. The Swedish Fleet managed to escape the blockade at the enormous cost. *Aurora* was killed by a Russian cannon-ball that hit its hull below waterline when the ship was passing the line of Russian ships. The crew was relocated to the schooner *Disa* and the yacht sank.



64 (62)-ПУШЕЧНЫЙ ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «ХЭДВИГ ЭЛИЗАБЕТ ШАРЛОТТА», ШВЕЦИЯ [В]

Габариты: 50,2 × 13,8 м. Глубина: 21–28 м

Корабль погиб в ходе Выборгского морского сражения во время Русско-шведской войны 22 июня 1790 г. Обнаружен исследователями в 1994 г. на подводном склоне банки Репия. Найдены становой двурогий железный якорь, фрагмент носовой фигуры, корабельное орудие на деревянном станке.

64 (62)-CANNON SHIP OF THE LINE *HEDVIG ELISABETH CHARLOTTA*, SWEDEN [RV]

Dimensions: 50.2 × 13.8 m. Depth: 21–28 m

The ship perished during the Battle of Vyborg Bay (Russo-Swedish War) on June 22, 1790. Researchers discovered the battleship at the slope of Repia Bank in 1994. They found an iron two-arm bower anchor, a head figure fragment and a gun on a wooden mount.

Фрагмент 3D-модели «Джигита»
3D boat model of *Dzhigit* (fragment)





3D-модель «Джигита»
3D boat model of *Dzhigit*

ПАРУСНО-ВИНТОВОЙ ДЕРЕВЯННЫЙ КЛИПЕР «ДЖИГИТ», РОССИЙСКАЯ ИМПЕРИЯ

Габариты: 47 × 9 м. Глубина: 13,2 м

«Джигит» был заложен в Архангельске в 1856 г. и год спустя спущен на воду. Парусные клиперы были самыми быстроходными парусными судами дальнего плавания. Они строились с большим отношением длины к ширине, достигавшим 7:1. Первым назначением корабля стал первый Амурский отряд, в составе которого клипер несколько лет участвовал в исследовании Дальнего Востока. «Джигит» затонул в 1869 г. на Транзундском рейде – он был затоплен артиллерийским огнем во время учебных маневров. Клинпер обнаружили подводные исследователи в 2018 г.

SAILING-SCREW WOODEN CLIPPER *DZHIGIT*, RUSSIAN EMPIRE

Dimensions: 47 × 9 m. Depth: 13.2 m

Dzhigit was laid in Arkhangelsk in 1856. One year later, it was launched. Sailing clippers were the fastest tall ships for distant voyages. Their construction was of a high ratio of length to width reaching 7:1. The first ship's task was to join the first Amur detachment and explore the Russian Far East during several years. In 1869, *Dzhigit* perished on the Transund raid – the ship was sunk by gun-fire during training maneuvers. The clipper was discovered by underwater researchers in 2018.





57-ПУШЕЧНЫЙ ПАРУСНО-ВИНТОВОЙ ФРЕГАТ «ОЛЕГ», РОССИЙСКАЯ ИМПЕРИЯ [В]

Габариты: 92 × 16,6 м. Глубина: 54 м

Спуск «Олега» на воду состоялся 4 июня 1860 г. Фрегат затонул в 1869 г. при отработке совместного маневрирования эскадры Балтийского флота (протаранен броненосной батареей «Кремль»). Являясь типичным кораблем переходного периода в истории судостроения – от парусных судов к паровым, «Олег» был также представителем последней серии фрегатов, на которой закончилась эпоха деревянных парусных кораблей с гладкоствольными (заряжающимися с дула) орудиями. Следующая серия фрегатов стала основой для появления нового класса боевых кораблей – крейсеров.

57-CANNON SAILING-SCREW FRIGATE *OLEG*, RUSSIAN EMPIRE [RV]

Dimensions: 92 × 16.6 m. Depth: 54 m

Oleg was launched on June 4, 1860. The frigate sank in 1869 while practicing a co-maneuvering of the Baltic Fleet Squadron (rammed by an armor-clad battery *KremL*). As a typical ship of the transitional period (from sailing ships to steamers) in the shipbuilding history, *Oleg* also represented the last series of frigates with which the era of wooden sailing ships with smooth-bore (muzzle-loading) guns was over. The next series of frigates became a basis for a new class of battleships – cruisers.





84-пушечный линейный корабль «Императрица Александра» в Кронштадтской гавани в 1854 году. Худ. А.А. Тронь / 84-cannon ship of the line *Imperatritsa Alexandra* in Kronstadt Bay in 1854. Artist: A. Tron

84-ПУШЕЧНЫЙ ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «ЛЕФОРТ», РОССИЙСКАЯ ИМПЕРИЯ

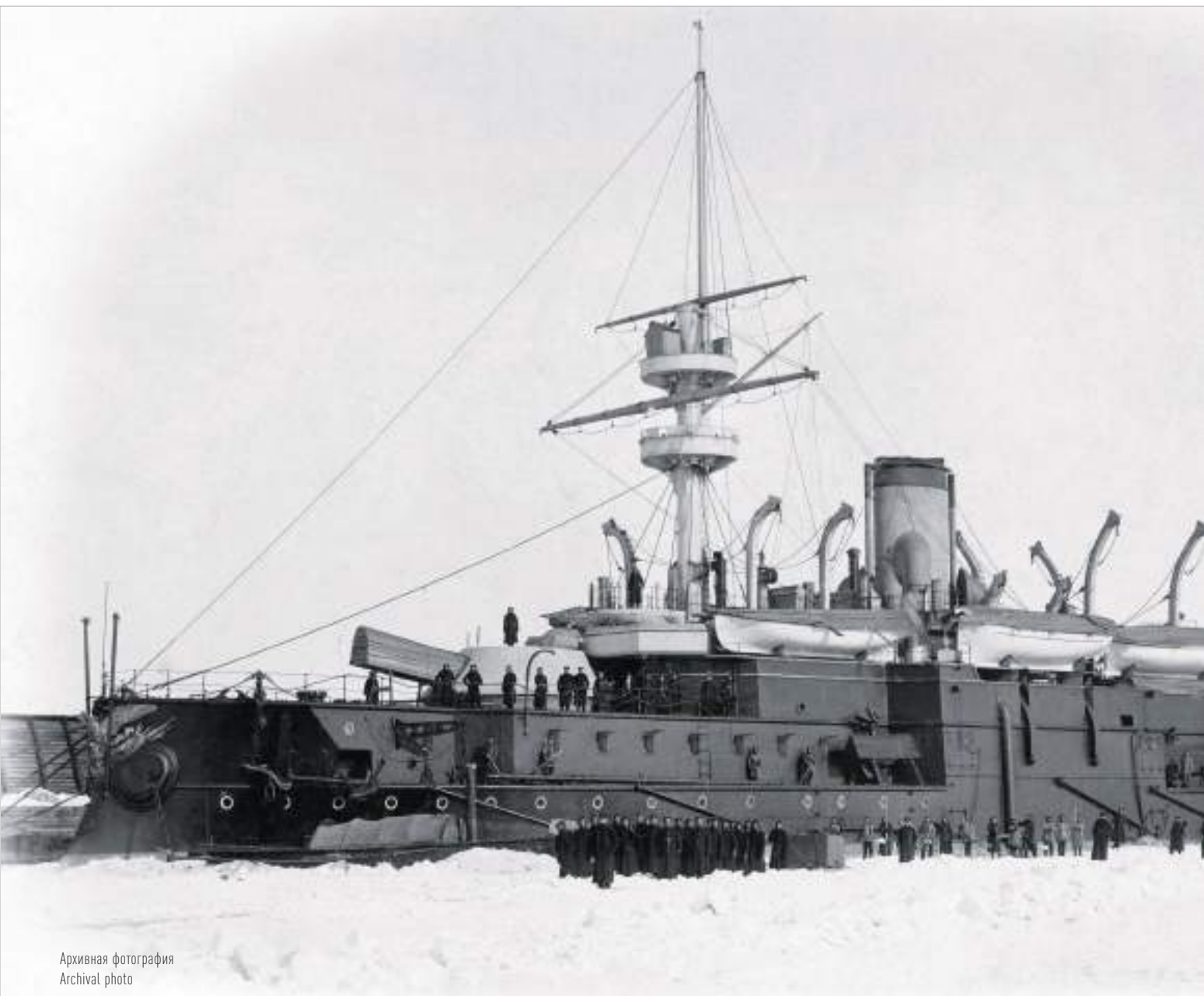
Габариты: 58,3 × 15,6 м. Глубина: 65 м

«Лефорт» – единственный известный на данный момент российский корабль парусного флота первой половины XIX в., который сохранился почти не разрушенным, с полным парусным и боевым вооружением, корабельным оборудованием и большим количеством личных вещей экипажа и пассажиров. Во время перехода из Ревеля (Таллин) в Кронштадт в 1857 г. затонул. Вместе с кораблем погибло 843 человека, что стало одной из крупнейших катастроф на Балтике.

84-CANNON SHIP OF THE LINE *LEFORT*, RUSSIAN EMPIRE

Dimensions: 58.3 × 15.6 m. Depth: 65 m

Lefort is the only known to date Russian sailing ship of the first half of the 19th century which is almost intact, fitted with full rigging and armament as well as having numerous personal belongings of the crew and passengers. The ship sank in a sea storm killing 843 people when sailing to Kronstadt from Reval (present-day Tallinn) in 1857. It is considered the most serious marine accident in the Baltic Sea.



Архивная фотография
Archival photo



ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ «ГАНГУТ», РОССИЙСКАЯ ИМПЕРИЯ [В]

Габариты: 95 × 19 м
Глубина: 29 м

В 1897 г., возвращаясь с учебных стрельб, корабль наскочил на подводную скалу и затонул. Позже использовался для тренировочных спусков водолазов Кронштадтской водолазной школы.

IRONCLAD *GANGUT*, RUSSIAN EMPIRE [RV]

Dimensions: 95 × 19 m
Depth: 29 m

In 1897, the ship ran into an underwater rock and sank when returning from practice gunfire. Later, it was used for training divers of the Kronstadt Diving School.





ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ТОРПЕДНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-406, СССР

Длина: 57 м. Глубина: 58,8 м

Заложена 31 декабря 1938 г. на заводе № 194 в Ленинграде. Спущена на воду 17 декабря 1939 г. Вступила в строй 7 июня 1941 г. В ходе боевых действий Великой Отечественной войны совершила 4 боевых похода, потопила 2 вражеских корабля, повредила 1 корабль. Погибла на линии мин заграждения «Зееигель» 29 мая 1943 г. Вероятно, лишь одному человеку удалось покинуть подводную лодку, т.к. через несколько дней после трагедии у острова Ристисаари было обнаружено тело советского подводника в гидрокостюме и с дыхательным аппаратом. В мае 2017 г. останки Щ-406 были найдены экспедицией «Поклон кораблям Великой Победы».

DIESEL-ELECTRIC TORPEDO SUBMARINE *SHCH-406*, USSR

Length: 57 m. Depth: 58.8 m

The submarine was laid at Shipyard 194 (Leningrad, USSR) on December 31, 1938, launched on December 17, 1939 and put into operation on June 7, 1941. It took part in the World War II and conducted 4 war patrols, destroyed 2 enemy ships and damaged 1 ship. On May 29, 1943, the submarine exploded at the Seeigel minefield and sank. Most probably, only one person managed to escape – Finns found a dead body of a Soviet submariner in a diving suit and with an emergency self-contained breathing apparatus near Ristisaari Island several days after the tragedy. In May 2017, the wreck of *Shch-406* was discovered by the expedition *The Bow to the Ships of the Great Victory*.

ОБЪЕКТЫ МОРСКОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ БАЛТИКИ, КАЛИНИНГРАДА
И КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

MARITIME CULTURAL HERITAGE
IN THE SOUTH-EASTERN BALTIC SEA,
KALININGRAD AND THE KALININGRAD REGION

Специфика Калининградской области – ее геополитическое положение: это самый западный регион Российской Федерации, не имеющий с ней непосредственных границ. Исторически эта территория являлась частью маршрута, соединявшего Россию с Европой, местом пересечения морских и сухопутных путей ряда европейских стран. До Второй мировой войны территория Калининградской области была частью Восточной Пруссии с центром в городе Кёнигсберге, хотя в ходе Семилетней войны был период (1758–1761 гг.), когда население Восточной Пруссии присягнуло российской императрице Елизавете Петровне и генерал-губернаторство Восточной Пруссии вошло в состав России. Четыре года российского подданства в Семилетнюю войну оставили значительный след. Так, гавань порта Пиллау была капитально реконструирована, и даже после того, как русские покинули Пруссию, в городе остались объекты, сохранившие в названии слово «русский» – Русская дамба и Русский остров, со временем сросшиеся в Русскую набережную.

Интересными морскими объектами, построенными в новейшее время, являются аэродром Нойтиф, железнодорожный мост и здание портовых башенных элеваторов в Калининграде, Калининградский морской судоходный канал.

Сегодня в Калининграде активно развивается Музей Мирового океана, единственный в стране комплексный морской музей, многофункциональный центр по сохранению и изучению морского наследия в России, созданный в 1990 г. В его состав входят 14 объектов, в том числе 5 кораблей. Коллекция музея уже насчитывает более 90 тыс. единиц хранения. Одно из достижений музея – создание Набережной исторического флота в Калининграде, где сейчас завершается строительство главного экспозиционного корпуса «Планета Океан», выполненного в форме шара, который уже стал точкой притяжения всех горожан и гостей города.

Geographical location of the Kaliningrad Region is its specific feature: it is the westernmost region of the Russian Federation but with no immediate borders with the latter. Before the World War II, the present-day territory of the Kaliningrad Region used to be a part of East Prussia with its center in Königsberg. During the Seven Years' War, in 1758–1761, the population of East Prussia administered the oath to Empress Elizabeth. As well, Governorate-General of East Prussia was established as a unit of Russia. Historically, the territory of the present-day Kaliningrad Region was a part of the route connecting Russia and Europe, the crossroads of land and sea routes of many European countries. Interestingly, four years of the Russian reign during the Seven Years' War left such a noticeable trace. Thus, the harbor of the Port Pillau was completely reconstructed and even when Russians left Prussia, there were still the Russian Dam and Russian Island there, which later merged into the Russian Embankment.

Among interesting objects built in the period of contemporary history are Neutief Aerodrome and its hangars, the railway bridge and the port tower elevators in Kaliningrad, and the Kaliningrad Sea Shipping Canal.

Today, the Museum of the World Ocean in Kaliningrad is progressively developing. Founded in 1990, the Museum of the World Ocean is the only Russia's complex maritime museum and a multifunctional center for preservation and study of Russian maritime heritage. It comprises 14 objects, including 5 vessels. The museum collection includes over 90,000 pieces. The Historic Fleet Embankment in Kaliningrad is one of the main achievements of the museum.

The main exhibition building Planet Ocean is going to be completed soon. Globe-shaped, it has already become popular among citizens and guests of Kaliningrad.





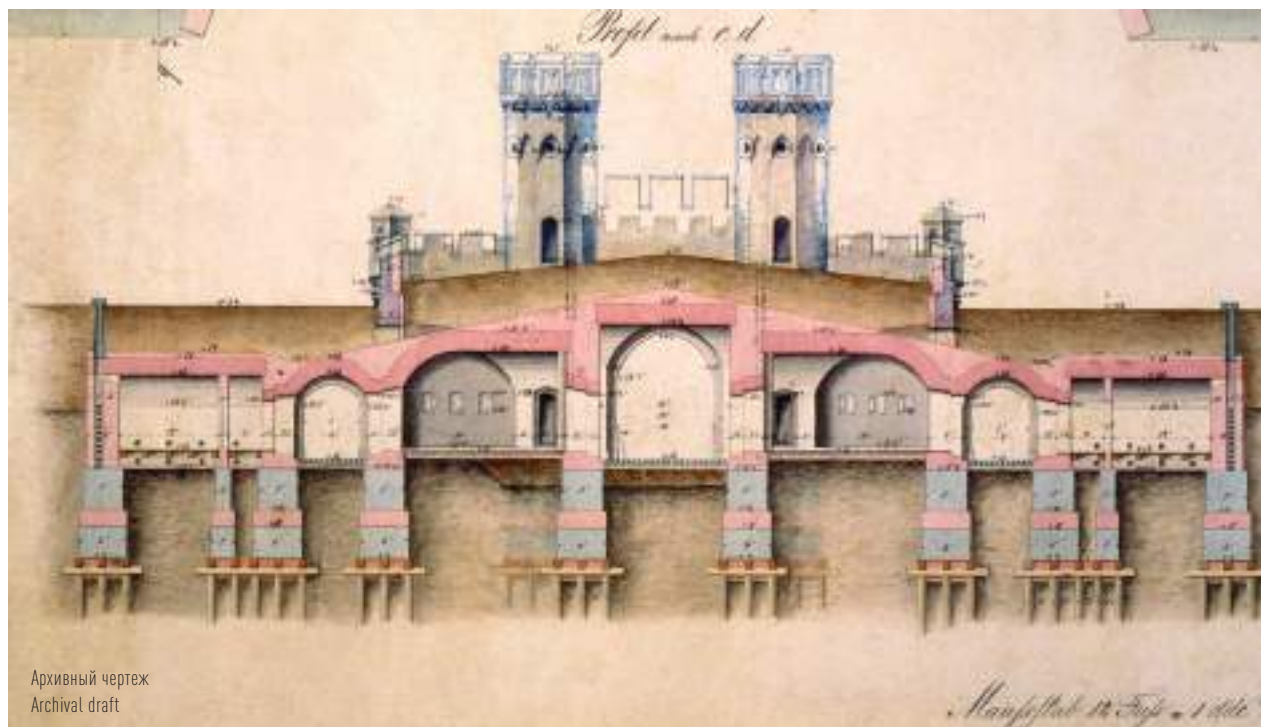
НАБЕРЕЖНАЯ ИСТОРИЧЕСКОГО ФЛОТА

В Музее Мирового океана создана единственная в нашей стране Набережная исторического флота. У причала ошвартованы суда различного предназначения, каждое из которых уникально: самое крупное в мире музеефицированное научно-исследовательское судно «Витязь», единственная в стране подводная лодка-музей 641-го проекта на плаву Б-413, почти полностью в аутентичном виде, последнее из «звездной флотилии» судно космической связи «Космонавт Виктор Пацаев», единственное в стране рыболовное судно-музей СРТ-129. Набережная исторического флота протянулась от Калининграда до Санкт-Петербурга, где ошвартован старейший в мире ледокол «Красин», являющийся филиалом музея. На всех судах представлена история исследования и освоения Мирового океана.

HISTORIC FLEET EMBANKMENT

The Museum of the World Ocean has got the Historic Fleet Embankment, the only of the kind in Russia. Unique vessels are moored at the berth: the world largest research vessel-museum *Vityaz*, the only Russia's museum afloat and almost authentic submarine *B-413* of project 641, the world only vessel for space communication *Kosmonavt Viktor Patsayev*, and the only Russia's museum fishing boat *SRT-129*. The Historic Fleet Embankment stretches over from Kaliningrad to Saint Petersburg where the world's oldest icebreaker *Krassin* which is the museum branch in Saint Petersburg is moored. The exhibitions on board the vessels narrate the story of the World Ocean study and exploration.





ФРИДРИХСБУРГСКИЕ ВОРОТА [Ф]

В 1657 г. по указанию Великого курфюрста Фридриха Вильгельма на южном берегу реки Прегель была возведена Фридрихсбургская крепость. Во время пребывания в 1697 г. в Кёнигсберге Петр Великий под именем урядника Петра Михайлова изучал здесь артиллерийскую науку. В середине XIX в. при сооружении вокруг Кёнигсберга новых вальных укреплений крепость Фридрихсбург была перестроена в одноименный форт. В 1852 г. в форте Фридрихсбург возведены кирпичные ворота – единственный элемент крепости, сохранившийся до наших дней. Сегодня в восстановленных воротах располагается филиал Музея Мирового океана.

FRIEDRICHSBURG GATE [F]

In 1657, Great Elector Frederick William ordered to erect the Fortress Friedrichsburg on the south bank of the River Pregel. In 1697, Peter the Great studied artillery there when he stayed in Koenigsberg as Cossack sergeant Peter Mikhailov. In the mid-19th century, the Fortress Friedrichsburg was rebuilt into a fort with the same name when new rampart fortifications were being constructed around Koenigsberg. In 1852, a brick gate was built at the Fort Friedrichsburg, this is the only surviving element now. Today it is an object of the Museum of the World Ocean.





ЦИТАДЕЛЬ КРЕПОСТИ ПИЛЛАУ [Р]

В 1626 г. шведское войско под командованием короля Густава II Адольфа захватило прусские укрепления, возведенные у пролива через косу. Расположение укреплений позволяло полностью контролировать проход судов через пролив, и по проекту шведского короля инженер Матиас Вентц начал возведение крепости. В 1636 г. герцогство Пруссия выкупило у шведов крепость Пиллау, которая со временем стала базой военного и торгового флота Пруссии. Во время нахождения в ней русских войск (1757–1762) и после Франко-прусской войны (1870–1871) крепость была модернизирована. В годы Великой Отечественной войны, несмотря на ожесточенное сопротивление ее защитников, крепость Пиллау была взята советскими войсками 26 апреля 1945 г. Сегодня в цитадели Пиллау располагается воинская часть Балтийского флота.

PILLAU CITADEL [R]

In 1626, the Swedish army under the command of Gustav II Adolph of Sweden seized the Prussian fortifications erected near the strait separating the spit from the peninsula. Location of the fortifications allowed total control over the ships sailing via the strait, so Matthias Wentz, an engineer, started the construction of the citadel according to the Swedish king's project. In 1636, the Duchy of Prussia bought the Pillau Citadel from the Swedes. Over time, it became a naval and merchant base of the Prussian Fleet. The citadel was upgraded during the presence of the Russian army (1757–1762) and after the Franco-Prussian War (1870–1871). During the World War II the Pillau Citadel fiercely resisted the Soviet troops but was seized on April 26, 1945. Today, a military regiment of the Baltic Navy is located at the citadel.

МАЯК ЗАЛИВИНО

Высота маяка: 15 м

Построен в Риндерорте (сейчас пос. Заливино) в 1868 г. для обеспечения безопасности судоходства в Куршском заливе. Первые деревянные сооружения в 1889 г., по другим сведениям, в 1908 г., были заменены на кирпичные. Угольный фонарь, изначально использовавшийся на маяке, поднимали на башню с помощью ручного механизма. После Второй мировой войны и до 1985 г. маяк исправно нес свою службу, но затем был заброшен и постепенно разрушался. Сегодня маяк – объект Музея Мирового океана.

ZALIVINO LIGHTHOUSE

Height: 15 m

The lighthouse was built in Rinderort (present-day Zalivino settlement) in 1868 to provide safe navigation in the Curonian Lagoon. In 1889 (alternatively in 1908), the first wooden constructions were replaced with the brick ones. Initially a coal lantern was used. It was lifted to the tower with a hand mechanism. The lighthouse successfully served after World War II but then it was abandoned and gradually fell into ruin. Today the lighthouse is an object of the Museum of the World Ocean.







МАЯК БАЛТИЙСКИЙ [P]

Высота маяка: 31,38 м

Высота огня от уровня воды: 29,15 м

Дальность видимости огня: 16 миль

Построен в 1813–1816 гг. немецкими инженерами в Пиллау (сейчас г. Балтийск). В 1902 г. был реконструирован. Покидая территорию Восточной Пруссии в 1945 г., немцы вывели маяк из строя. В 1953 г. маяк вновь заработал, обеспечивая безопасный проход к порту Балтийск.

BALTIYSKY LIGHTHOUSE [R]

Height: 31.38 m

Light above the sea level: 29.15 m

Visibility range: 16 miles

Baltiysky lighthouse in Pillau (present-day Baltiysk) was built by German engineers in 1813–1816. In 1902, it was reconstructed. Germans destroyed the lighthouse when leaving East Prussia in 1945. In 1953, it was put into operation again to provide safe navigation to the Port of Baltiysk.



РУИНЫ ЗАМКА БАЛЬГА [Р]

В 1239 г. рыцари Тевтонского ордена захватили прусскую крепость Хонедэ, располагающуюся на крутом берегу залива Фришес Хаф. На ее месте был возведен замок, получивший название Бальга, который имел для рыцарей огромное военнополитическое значение. Когда влияние ордена ослабло, стены замка стали разбирать на строительные материалы, в том числе для крепости Пиллау. Интерес к Бальге вернулся в конце XIX в., когда здесь были проведены археологические раскопки и составлен подробный план укреплений, а в конце 1920-х гг. был организован краеведческий музей. Во время Второй мировой войны в районе замка шли ожесточенные бои, восстановленные части крепости сильно пострадали. Сегодня состояние руин замка стремительно ухудшается.

RUINS OF THE CASTLE BALGA [R]

In 1239, the Teutonic Knights seized the Prussian fort Honeda located on a steep shore of the Frisches Haff Bay. The fort was replaced with a castle named Balga erected there, which acquired a special military and political significance for the knights. When the castle's importance greatly reduced and it was disassembled for bricks, e.g. for the fort of Pillau. In the 19th century, some archaeological excavations resulted in a renewed interest to the castle. A detailed plan of the fortifications was made and in the late 1920s a local history museum opened its doors. During World War II, Balga territory witnessed fierce fighting when the restored parts of the fortress were seriously damaged. At present, the condition of the castle ruins is rapidly worsening.





КОМПЛЕКС СООРУЖЕНИЙ НЕМЕЦКОГО АЭРОДРОМА НОЙТИФ [В]

Построенная в 1936–1939 гг. на Балтийской косе (нем. Frische Nehrung) авиабаза – образец военной архитектуры гитлеровской Германии. Морская база Нойтиф с двумя взлетными полосами, гидрогаванями, башней управления полетами, ангарами и хозяйственными постройками представляла собой одну из лучших морских баз рейха. В годы Великой Отечественной войны здесь шли ожесточенные бои, которые завершились только 8 мая 1945 г. До 1990-х гг. морская база использовалась ВМФ СССР. После 20 лет забвения сооружения авиабазы пришли в упадок.

COMPLEX OF CONSTRUCTIONS OF THE GERMAN MILITARY AERODROME NEUTIEF [RV]

Built in 1936–1939, the airbase on the Vistula Spit (German Frische Nehrung) is an example of the architecture of Nazi Germany. The military aerodrome Neutief with two runways, hydroharbours, a flight control tower, hangars and service premises was one of the best naval bases of the Reich. Fierce battles on the Frische Nehrung during the World War II finished only on May 8, 1945. Till the 1990s, the naval base was used by the Soviet Navy. After 20 years of neglect the airbase facilities fell into decay.





КОМПЛЕКС СООРУЖЕНИЙ КАЛИНИНГРАДСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА

Протяженность канала: 23 морских мили (42,6 км)
Ширина: 50–80 м
Глубина: 9–12 м

В 1540 г., во времена правления герцога Альбрехта, впервые предпринимались работы по углублению фарватера реки Прегель. Морской канал, обеспечивший выход из столицы Восточной Пруссии в Балтийское море, был построен в 1890–1901 гг. для сокращения расходов, связанных с доставкой товаров в Кёнигсберг. Сегодня это важнейшая водная артерия Калининградской области, по которой могут проходить суда длиной до 200 м. Строительство морского канала сопровождалось развитием портовых сооружений. К 1930 г. Кёнигсбергский порт был модернизирован и стал одним из самых современных в мире. Основные объекты портового хозяйства и значительная часть оборудования сохранились или были восстановлены после Второй мировой войны.

COMPLEX OF THE KALININGRAD SHIPPING CANAL STRUCTURES

Length: 23 nautical miles (42.6 km)
Width: 50–80 m
Depth: 9–12 m

In 1540, during the reign of Duke Albrecht, the waterway of the River Pregel was first deepened. The seaway canal providing an access to the Baltic Sea from the capital of East Prussia was built in 1890–1901 thus reducing delivery costs for goods shipped to Koenigsberg. Today the canal is an essential waterway of the Kaliningrad Region to bring in the vessels of up to 200 m long. Construction of the seaway canal was accompanied by port facilities development. By 1930, the Port of Koenigsberg was upgraded and became one of the most modern ports in the world. The main port facilities and a significant part of equipment survived or were restored after World War II.

РУССКАЯ НАБЕРЕЖНАЯ

Построена в Пиллау (сейчас г. Балтийск) в 1759–1760 гг. За недолгое время нахождения Восточной Пруссии под властью российской короны (в ходе Семилетней войны во время царствования Елизаветы Петровны) губернатор Николай Корф сумел реализовать проект по созданию Русской дамбы, которая сохранилась до наших дней. Дамба и Русский остров со временем срослись в Русскую набережную.

RUSSIAN EMBANKMENT

The embankment in Pillau (present-day Baltiysk) was built in 1759–1760. Governor Nikolaus Korff managed to implement the project of the Russian Dam construction during a short period of the Russian reign in East Prussia (during the Seven Years' War and Elizabeth's reign). It has survived to the present day; later the Dam and Russian Island merged into the Russian Embankment.







АВАНДЮНА КУРШСКОЙ КОСЫ [ООПТ] [ЮНЕСКО]

Искусственно созданный береговой вал, предназначенный для защиты полуострова от летящего с пляжа песка. Строительство началось в 1803 г. и продолжалось весь XIX в. Без восстановительных работ вновь превращается в цепочку отдельных дюн.



**FOREDUNE
OF THE CURONIAN SPIT
[PROTECTED AREA] [UNESCO]**

This is an artificial beach barrier protecting the peninsula from wind-carried beach sand. The construction started in 1803 and continued throughout the whole 19th century. With no maintenance, it is breaking into a chain of separate dunes.

ФОРТ ЗАПАДНЫЙ [Р]

Построен в 1869–1871 гг. на Балтийской косе (нем. Frische Nehrung), автор проекта – генерал-инспектор Камеке. Возведение форта позволяло перекрыть огнем артиллерии Пиллауский пролив в случае нападения противника. Во время боевых действий Второй мировой войны форт почти не пострадал, но из-за постоянного наступления моря на сушу постепенно разрушается, превращаясь в руины.

FORT ZAPADNY [R]

The fort on the Vistula Spit (German Frische Nehrung) was built by the project of Inspector General Kamecke in 1869–1871. The fort could provide artillery fire and thus protect the Strait of Pillau from enemy attack. During World War II the fort was almost intact but currently is constantly eroded by the advancing sea.







ЗДАНИЕ ПОРТОВЫХ БАШЕННЫХ ЭЛЕВАТОРОВ [М]

В 1924 г. элеваторы Кёнигсберга были самыми крупными в Европе, они вмещали 40 тыс. тонн зерна. Для создания прочного фундамента потребовалось забить в болотистую почву несколько тысяч свай. Уникальное сооружение почти не пострадало в годы Второй мировой войны и в наши дни продолжает использоваться как морской специализированный терминал по перевалке и хранению зерновых, сыпучих грузов.

PORT TOWER ELEVATOR PREMISES [M]

Built in 1924, these were the largest tower elevators of the kind in Europe by their cargo capacity. They could hold up to 40 thousand tons of grain. Several thousands of piles were driven into boggy soil to provide stable foundation. The unique construction kept almost intact during World War II. It is still in operation as a marine terminal for handling and storage of grain and bulk cargo.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ

Построен в 1863–1865 гг., в 1889 г. введен в эксплуатацию. Этот первый железнодорожный мост через реку Прегель в Кёнигсберге, соединивший районы Форштадт и Лаак, служил для сообщения между вокзалами Остбанхоф и Литценбанхоф. Чтобы не мешать движению судов по реке, он был спроектирован как подъемный. После постройки в 1926 г. двухъярусного моста утратил свое значение и в законсервированном состоянии сохранился до наших дней.

RAILWAY BRIDGE

The bridge was built in 1863–1865 and put into operation in 1889. It was the first railway bridge over the River Pregel in Königsberg connecting the districts of Vorstadt and Laak and providing railway service between Ostbahnhof and Litzenbahnhof stations. It was designed as a draw bridge so that not to interfere with the ships sailing along the river. In 1926, a double-deck bridge was built and, consequently, the railway bridge lost its significance and has survived to the present day in a conserved condition.



КОМПЛЕКС СТРОЕНИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА «ЯНТАРЬ»

Единственное российское судостроительное предприятие, расположенное в незамерзающей части Балтики, имеет почти двухсотлетнюю историю. Образовано в 1826 г. под названием «Унион Гизерай», в 1930 г. приобретено фирмой «Ф. Шихау», специализировавшейся на военном судостроении.

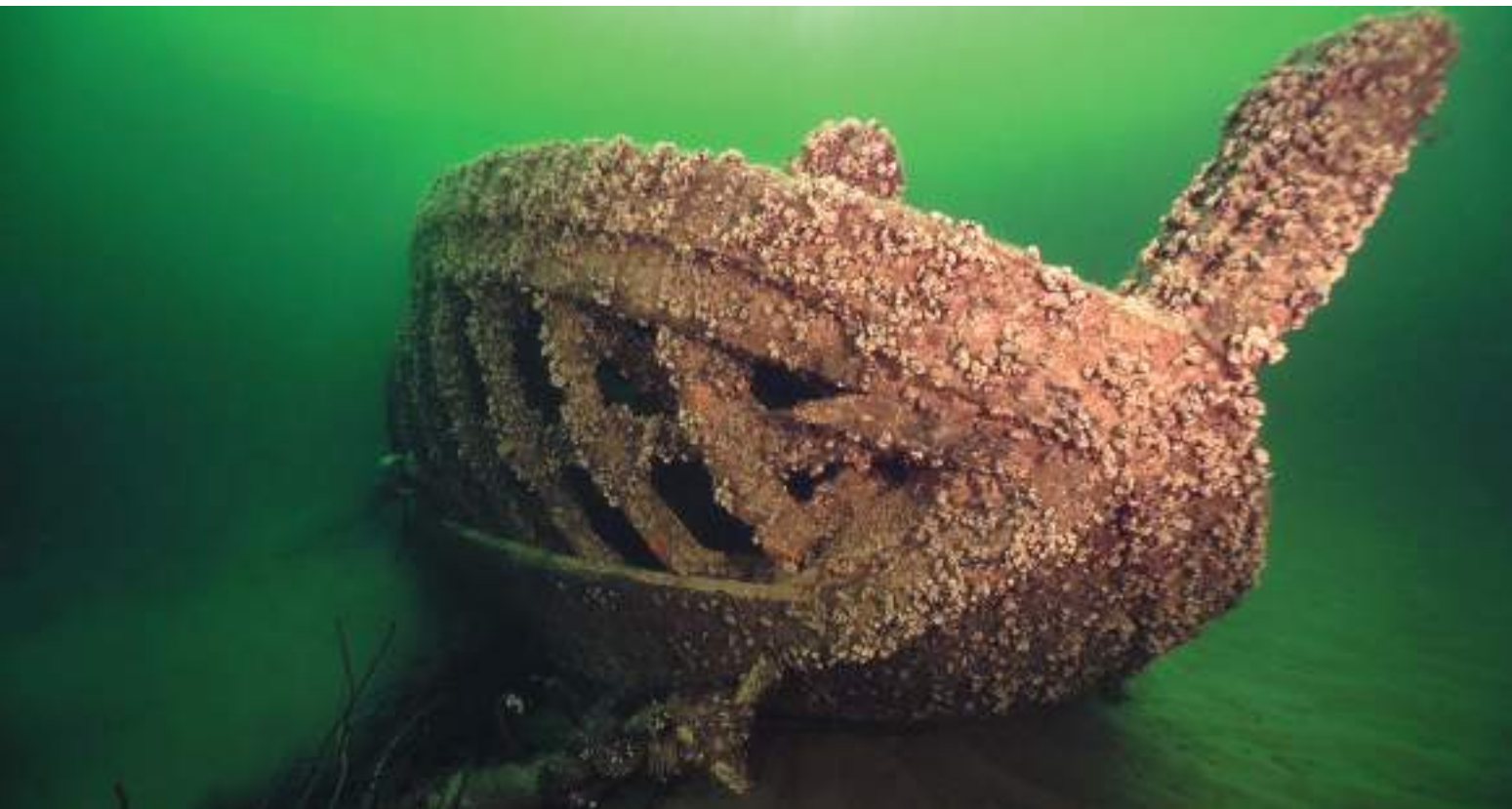
После разгрома фашистской Германии преобразовано в судостроительный завод № 820, в 1966 г. переименовано в Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь». Сегодня завод специализируется на военном и гражданском судостроении, военно-техническом обслуживании и судоремонте.



COMPLEX OF *YANTAR* SHIPYARD BUILDINGS

Yantar Shipyard is the only Russia's shipbuilding enterprise located in the ice-free area of the Baltic Sea. It was founded almost two centuries ago, in 1826, as the *Union Giesserei Königsberg*. In 1930, it was purchased by *Schichau-Werke* shipbuilding company focused

on naval shipbuilding. After the defeat of Nazi Germany it was reorganized into Shipbuilding yard 820 and in 1966 – renamed into the Shipyard *Yantar*. Today the shipbuilding yard deals with naval and civil shipbuilding, military-technical service and ship repair.



ДЕРЕВЯННОЕ СУДНО

Глубина: 23 м

Судно было найдено в 2017 г. в районе Балтийска.
На данный момент не идентифицировано.

WOODEN WRECK

Depth: 23 m

The ship was found around Baltiysk in 2017.
For now, it has not been identified.



ПАРУСНО-ВИНТОВОЕ ГРУЗОВОЕ СУДНО «ВЕЛОКС», ГЕРМАНИЯ

Глубина: 23 м
Габариты: 63,7 × 8,5 м
Водоизмещение: 995 т
Осадка: 6,5 м

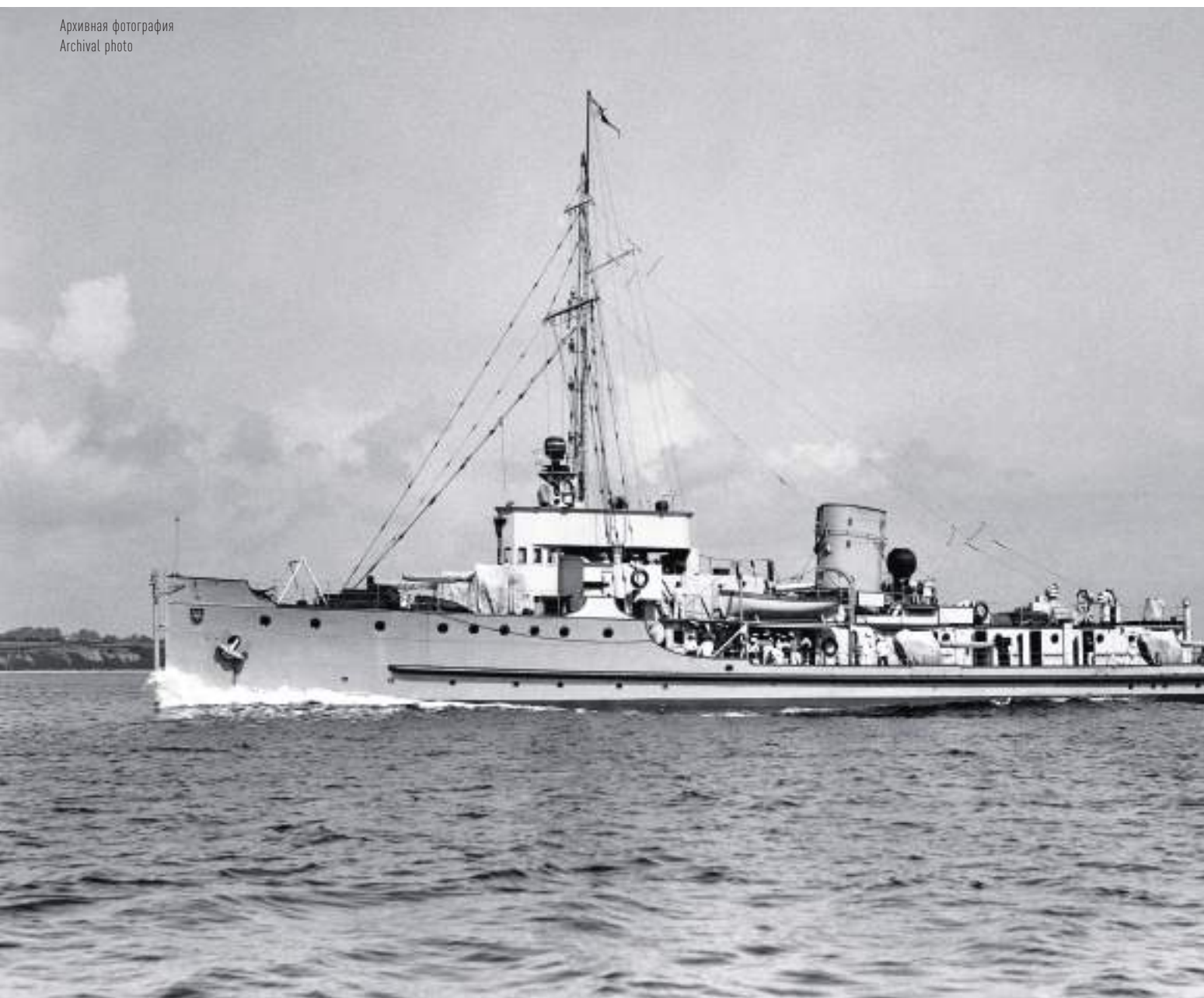
Судоходная компания: *H. Sandberg*. Год постройки: 1883.
Судно затонуло 1 июля 1916 г., подорвавшись на дрейфующей
мине у мыса Таран (Брюстерорт) в Балтийском море.

SAILING-SCREW CARGO VESSEL *VELOX*, GERMANY

Depth: 23 m
Dimensions: 63.7 × 8.5 m
Displacement: 995 t
Draft: 6.5 m

Shipping company: *H. Sandberg*. Built: 1883.
The vessel sank on 1 July, 1916 – it hit a drifting mine near
Taran Cape (Brüsterort) in the Baltic Sea.

Архивная фотография
Archival photo



Артиллерийский корабль «ДРАХЕ», ГЕРМАНИЯ

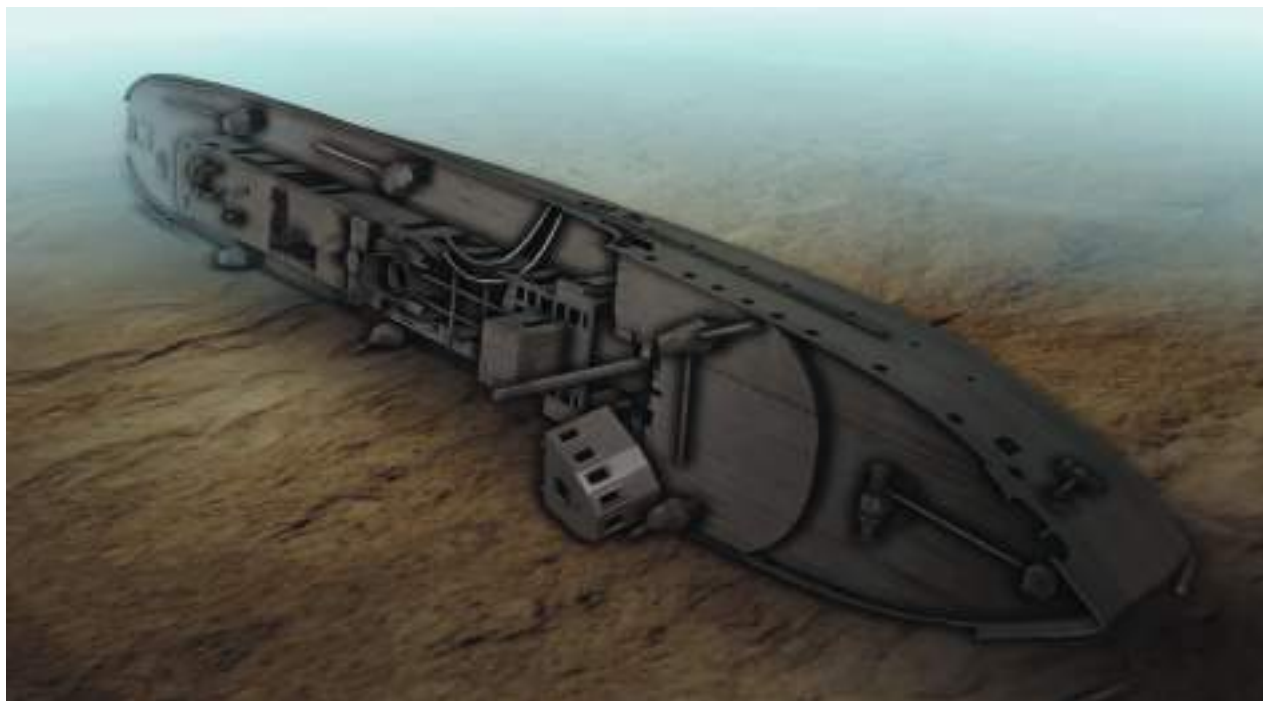
Глубина: 28 м. Габариты: 58,8 × 9 м. Водоизмещение: 812 т

Заложен 22 октября 1907 г. в Киле компанией *Friedrich Krupp Germaniawerft*. Спущен на воду и начал свою службу на Балтике в 1908 г. в качестве учебного артиллерийского корабля. Во время Первой мировой войны использовался как патрульный корабль, после войны выполнял функции минного тральщика. Участвовал в сражении Второй мировой войны в марте 1945 г., когда проводил обстрел советских войск в районе Цигенхагена и Гроссендорфа. «Драхе» был атакован советской авиацией 18 апреля 1945 г., после попадания двух бомб затонул.

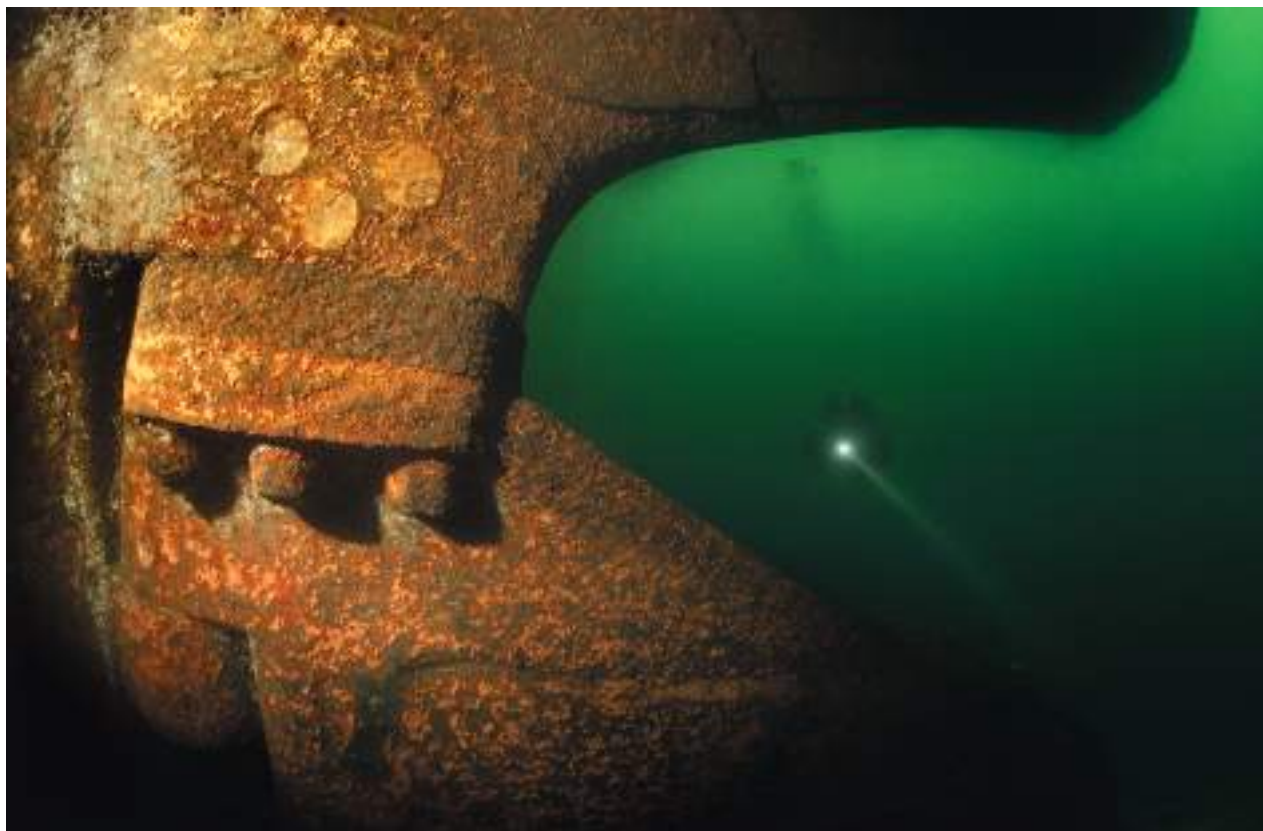
ARTILLERY TENDER AND TRAINING VESSEL *DRACHE*, GERMANY

Depth: 28 m. Dimensions: 58.8 × 9 m. Displacement: 812 t

Drache was laid by *Friedrich Krupp Germaniawerft* Company on 22 October, 1907. It was launched and started its service as a training gunship in the Baltic Sea in 1908. It operated as a patrol ship during the World War I and as a mine-sweeper after the war. The ship took part in the World War II – in March 1945 it shelled the Soviet army near Ziegenhagen and Gossendorf. *Drache* was attacked by the Soviet aviation on 18 April, 1945. Two bombs hit the ship and it sank.







ЛЕДОКОЛ «ПОЛЛУКС», ГЕРМАНИЯ

Габариты: 78 × 19 м

Глубина: 13–17 м

Строительство ледокола началось по заказу Советского Союза на голландской судовой верфи *P. Smit Jr.* в конце 1930-х гг. В 1940 г. Голландия была оккупирована немецкими войсками, и строительство судна продолжилось уже для нужд Кригсмарине. В ночь на 8 февраля 1945 г. ледокол «Поллукс» подорвался на mine и затонул на подходе к Пиллау (сейчас г. Балтийск).

ICEBREAKER *POLLUX*, GERMANY

Dimensions: 78 × 19 m

Depth: 13–17 m

The construction of the vessel began by the order of the USSR at *P. Smit Jr.* Shipyard in the late 1930s. In 1940, the Netherlands was occupied by the German army and the construction continued for the Kriegsmarine needs. On the night of February 8, 1945, the icebreaker *Pollux* exploded on the mine and sank near Pillau (present-day Baltiysk).



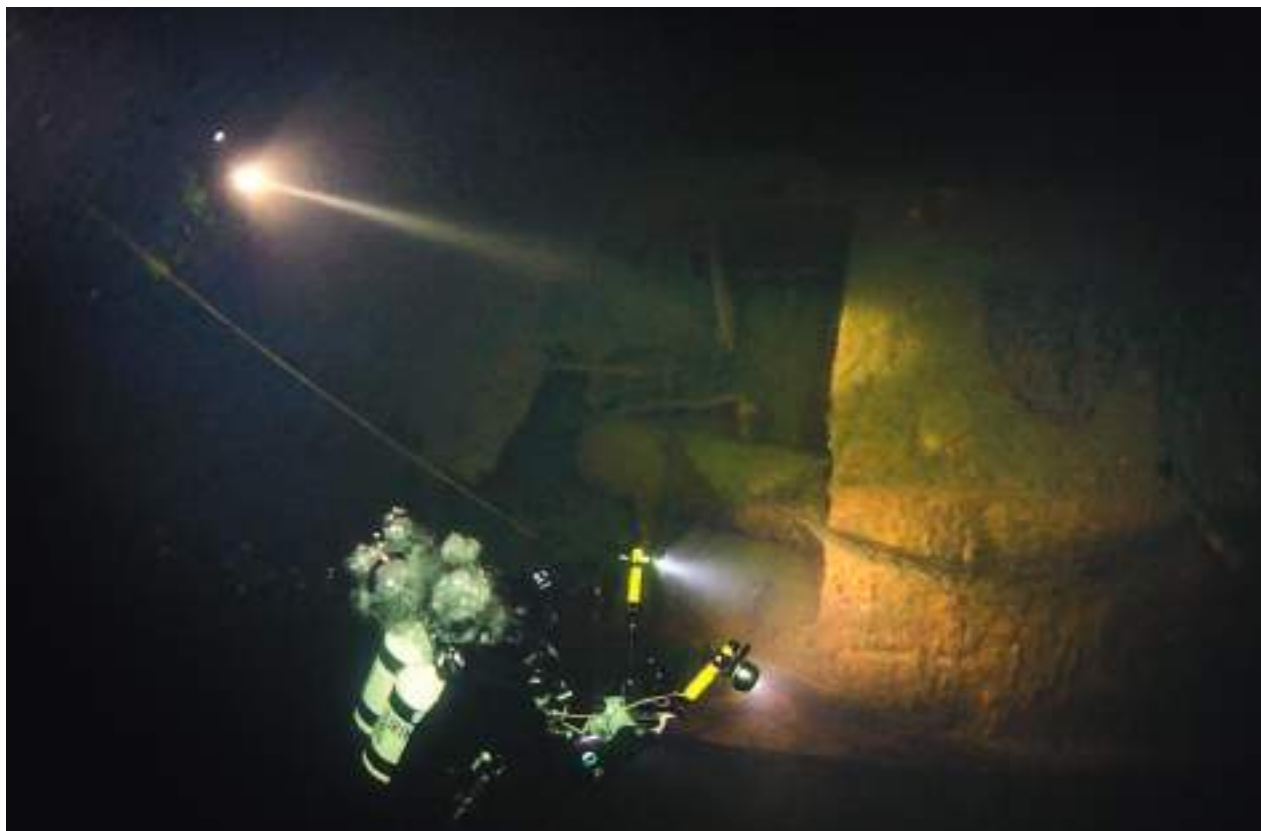
ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-4, СССР

Габариты: 77,7 × 6,4 м
Водоизмещение: 1090 т
Средняя осадка: 4 м
Глубина: 72 м

Заложена в 1936 г. на заводе № 189 (Балтийский завод) Ленинграда. Во время Советско-финской войны несла дозор у Либавы. В Великую Отечественную войну совершила 6 боевых походов. В ночь на 5 января 1945 г. к западу от мыса

Брюстерорт (ныне Таран) германский миноносец протаранил всплывшую лодку, появившуюся прямо по курсу. В результате С-4 ушла под воду, противник сбросил на нее около 20 глубоководных бомб. Вместе с С-4 погибло 48 членов экипажа.

В 2014 г. подводная лодка была обнаружена на глубине 72 м и идентифицирована подводными исследователями. Это последняя советская подводная лодка, затонувшая в Великую Отечественную войну. Несколько лет назад она была признана воинским захоронением.



DIESEL-ELECTRIC SUBMARINE S-4, USSR

Dimensions: 77.7 × 6.4 m

Displacement: 1.090 t

Mean draught: 4 m

Depth: 72 m

The submarine was laid at Shipyard 189 (Baltic Shipyard) in Leningrad in 1936. During the Winter War, it was patrolling at Liepāja. The submarine conducted 6 war patrols during the World War II. On the night of January 5, 1945, a German torpedo boat

rammed the submarine to the west of Cape Bruesterort (now Cape Taran) when it had surfaced directly ahead. As a result, S-4 submarine submerged and the enemy dropped about 20 depth charges on it. 48 crew members were lost together with the S-4. In 2014, underwater researchers found the submarine at a depth of 72 meters and identified it. It was the last Soviet submarine sank during the World War II. Few years ago, it was deemed to be a war grave memorial.



Рында маяка Толбухин
Tolbukhin lighthouse bell

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Балтийское море благодаря своим небольшим размерам и высокой степени хозяйственной деятельности, осуществляемой как на море, так и на побережных территориях, является идеальной площадкой для апробации применения принципов морского пространственного планирования. До настоящего времени при ведении хозяйственной деятельности на прибрежно-морской территории не в полной мере учитывалось наличие объектов наземного и подводного МКН в российской части Балтийского региона. Несмотря на то, что основные положения морского пространственного планирования прописаны в отдельных законодательных актах, процесс пространственного планирования в России не имеет легального статуса, а также отсутствует комплексный подход к морепользованию.

В рамках проекта BalticRIM страны-участники разработали пилотные морские планы с учетом сохранения и использования МКН в Балтийском регионе. Российскими участниками составлен перечень из 301 идентифицированного и потенциального объекта МКН в российских секторах Финского залива и Юго-Восточной Балтики. Часть затонувших судов, известных для Финского залива и представленных в перечне, имеют статус выявленных объектов культурного наследия, однако не включены в Реестр как объекты муниципального, регионального или федерального значения. Что касается подводных объектов, находящихся на дне юго-восточной части Балтийского моря, то ни один из них не включен в Реестр. Более того, далеко не все наземные объекты МКН российских секторов Балтийского моря, потенциальные с точки зрения МКН, включены в Реестр.

База данных объектов морского культурного наследия, созданная в рамках проекта BalticRIM, не имеет правового статуса, од-

CONCLUSION

A relatively small size and a high degree of economic activity practiced both at sea and coastal areas make the Baltic Sea a perfect platform for testing the MSP approach. Until now, onshore and underwater MCH objects located in the Russian Sector of the Baltic region have not been fully taken into account when performing economic activities at coastal territories. Although the main MSP provisions are stated in separate legislative acts, the process of spatial planning in Russia has got no legal status. As well, there is no complex approach to marine management.

Partner countries developed pilot marine plans within BalticRIM project considering preservation and use of MCH in the Baltic region. Russian participants made a list of 301 identified and potential MCH objects in Russian Sectors of the Gulf of Finland and the South-Eastern Baltic Sea. Some wrecks in the Gulf of Finland presented in the list are recovered MCH objects but they are not included in the Register as objects of municipal, regional, and federal value. All underwater objects situated in the South-Eastern Baltic Sea are not recorded in the Register. Moreover, not all onshore MCH objects in the Russian Sectors of the Baltic Sea are included in the Register.

The MCH database compiled within the BalticRIM project has no legal status. However, this is the first stage of integrating MCH into MSP and justifying the necessity to include the revealed objects into the Register. For Russia, the key result of the BalticRIM project is development of MSP for pilot areas in the Russian Baltic taking into account MCH. MSP allows avoiding conflicts between preservation of MCH and marine economic activities, such as navigation, fishing, recreation, mineral extraction, infrastructure construction, etc.

Preservation and safe management of MCH in the Russian Baltic is possible through:

нако это первый этап интеграции МКН в процесс МПП и обоснование необходимости включения выявленных объектов в Реестр. Основным результатом проекта BalticRIM для России стало создание пространственных схем пилотных районов российской Балтики, разработанных с учетом расположения объектов морского культурного наследия. Использование схем МПП позволит исключить конфликты между сохранением МКН и другими видами морепользования, такими как судоходство, рыболовство, рекреация, добыча минеральных ресурсов, строительство объектов инфраструктуры и др.

Сохранение и безопасное использование МКН в российской Балтике возможно при проведении ряда мероприятий:

- подготовка документов для постановки на государственный учет неучтенных объектов, представляющих значение с точки зрения МКН;
- создание на побережье Калининградской области специализированного центра по поиску и изучению подводных объектов, одним из основных видов деятельности которого будут научные исследования, включающие водолазные обследования, фотометрию, моделирование, изучение истории затопленных судов и др.;
- подробное обследование и идентификация затопленных кораблей;
- развитие туристического потенциала МКН: туристические маршруты в Юго-Восточной Балтике и Финском заливе, включая погружения к затонувшим судам; организация стационарных, передвижных и виртуальных музейных экспозиций на основе наземных, поднятых со дна и подводных объектов;
- создание парка горно-индустриального наследия (исторические карьеры по добыче гранита) или музея под открытым небом на прибрежной российской территории Финского залива.

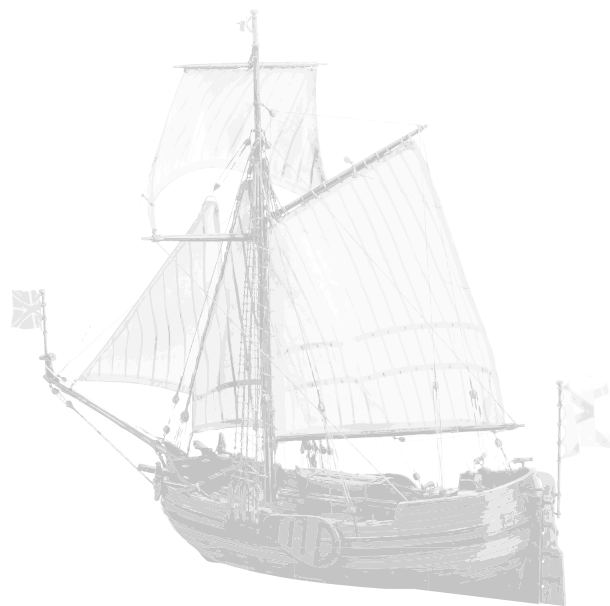
- official state registration of unregistered objects having significance as MCH;

- creating in the Kaliningrad Region a coastal center dealing with search and study of underwater objects. Its main activities would comprise research, scientific diving, photometry, modelling, historic study of wrecks, etc.;

- detailed examination and identification of wrecks;

- development of MCH tourism potential: tourist routes in the South-Eastern Baltic Sea and the Gulf of Finland, including wreck diving; permanent, temporary, and virtual exhibitions based on objects collected on land, lifted from the seabed and underwater objects;

- creation of a mining and industrial heritage park (historic quarries) or an open-air museum at the Russian coast of the Gulf of Finland.





СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. О морском и речном культурном наследии: рекомендация № 1486 (2000 г.) / URL: <http://docs.cntd.ru/document/902018853>.
2. Морская доктрина Российской Федерации утверждена Президентом Российской Федерации 26.07.2015. Ранее действовала Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 21.07.2001 № ПР-1387.
3. Распоряжение Правительства РФ от 08.12.2010 № 2205-р «О Стратегии развития морской деятельности в РФ до 2030 года».
4. Филин П.А. Методологические и методические подходы к формированию реестра и атласа морского наследия России / Проблемы изучения и сохранения морского наследия России: тезисы докл. первой междунар. науч.-практ. конф. СПб., 27–30 октября 2010 г. Калининград, 2010. С. 265–267.
5. Европейская хартия о сохранении и поддержке исторических судов в эксплуатации (Барселонская Хартия). URL: <http://european-maritime-heritage.org/bc.aspx>
6. Тимофеевский Ф.А. Краткий исторический очерк двухсотлетия города Кронштадта. 1913. URL: http://www.kronstadt.ru/books/history/tim_4.htm
7. Трескин А. Исторический очерк Кронштадта // Кронштадтский вестник. 1862. № 66. С. 278–279. URL: <http://www.kronstadt.ru/books/history/treskin.htm>
8. Сайт филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге «Ледокол Красин». URL: <http://www.krassin.ru>
9. Глухарев В.Н. Святые морей. Маяки Финского залива. М.: Худ. лит., 2019.
10. Официальный сайт Выборгского объединенного музея-заповедника. URL: <http://vyborgmuseum.org/history>
11. Михель Д.В. Дуновения Чумы // Нева. 2010. № 7. URL: <https://magazines.gorky.media/neva/2010/7/dunoveniya-chumy.html>
12. Комаров С.И., Андреева О.А. К вопросу о современном состоянии фортов Кронштадта // Имущественные отношения в РФ. 2013. № 4 (139). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-sovremennom-sostoyanii-fortov-kronshtadta/viewer>

BIBLIOGRAPHY

1. Recommendation 1486: maritime and fluvial cultural heritage (2000) / URL: <http://docs.cntd.ru/document/902018853>.
2. The Marine Doctrine of the Russian Federation was approved by the President of the Russian Federation on 26.07.2015. The Marine Doctrine of the Russian Federation for the period until 2020 approved by the President of the Russian Federation on 21.07.2001 (Order 1387) was in effect previously.
3. Order 2205-p of the Government of the RF dd 08.12.2010 "On the strategy for development of the maritime activities of the RF for the period until 2030".
4. Filin, P. Methodological and Methodical Approaches to Formation of a Register and an Atlas of Russia's Maritime Heritage / Issues of Study and Preservation of Russia's Maritime Heritage. Points of papers at the First International Theoretical and Practical Conference. Saint Petersburg, 27–30 October 2010. Kaliningrad, 2010. pp. 265–267.
5. European Charter for the Conservation and Restoration of Traditional Ships in Operation (The Barcelona Charter). URL: <http://european-maritime-heritage.org/bc.aspx>
6. Timofeevskii, F. 1913. Short Historical Sketch of the Bicentenary of Kronstadt. URL: http://www.kronstadt.ru/books/history/tim_4.htm
7. Treskin, A. 1862. Historical sketch of Kronstadt. Kronstadtskii Vestnik, 66, pp. 278–279. URL: <http://www.kronstadt.ru/books/history/treskin.htm>
8. Official webpage of the Branch of the Museum of the World Ocean in Saint Petersburg "The Icebreaker Krassin". URL: <http://www.krassin.ru/>
9. Glukharev, V. 2019. Holy Places of the Seas. Lighthouses of the Gulf of Finland. Khudozhestvennaya Literature: Moscow.
10. Official webpage of the Vyborg United Museum-Reserve. URL: <http://vyborgmuseum.org/history/>
11. Mikhel, D. 2010. Advents of Plague. Neva, 7. URL: <https://magazines.gorky.media/neva/2010/7/dunoveniya-chumy.html>
12. Komarov, S., Andreeva, O. 2013. The Present-Day Condition of the Kronstadt Forts. Imushchestvennie Otnosheniya v RF (Rus. "property relations in the RF"), 4 (139). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-sovremennom-sostoyanii-fortov-kronshtadta/viewer>
13. Official webpage of the Central Navy Museum. URL: <https://navalmuseum.ru/history>

13. Сайт Центрального военно-морского музея.
URL: <https://navalmuseum.ru/history>
14. Сайт Балтийского завода. URL: <https://www.bz.ru/about/history>
15. Сайт Адмиралтейских верфей. URL: <http://admship.ru/about/history>
16. Сайт крейсера «Аврора». URL: <http://aurora.org.ru>
17. Сайт «Крейсер Аврора. Возвращение легенды».
URL: <http://xn--80aafkaxf1bmdbcg.xn--p1ai/ru>
18. Сайт ФГБУ «Северо-Западное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды».
URL: <http://www.meteo.nw.ru/articles/index.php?id=590>
19. Богданов В.И. Кронштадтский футшток и его Шепелевский дублер. СПб. науч. центр РАН, 2015. 248 с.
20. Сайт Московского патриархата.
URL: <http://www.patriarchia.ru/db/text/1323011.html>
21. Морской корпус Петра Великого // Санкт-Петербургский вестник Высшей школы. 2012.
URL: https://nstar-spb.ru/higher_school/print/article/new41829/
22. Музей истории морского корпуса Петра Великого военно-морского института. URL: <http://www.ruscadet.ru/muzeum/mk/comm.htm>
23. Сайт Министерства обороны Российской Федерации. URL: <https://ens.mil.ru/education/higher/more.htm?id=8674%40morfOrgEduc>
24. Сайт «Культура РФ».
URL: <https://www.culture.ru/institutes/7507/glavnoe-admiralteistvo>
25. Архитектурный сайт Санкт-Петербурга.
URL: <https://www.citywalls.ru/house1141.html>
26. Сайт музея истории Санкт-Петербурга.
URL: https://www.spbmuseum.ru/themuseum/museum_complex/peterpaul_fortress/ppk.php
27. Историко-культурный интернет-портал «Энциклопедия Санкт-Петербурга». URL: <http://encspb.ru/object/2804005280?lc=ru>
28. Мозговая О. Ростральные колонны символ морских побед // Наука и жизнь. 2020. № 6. URL: <https://www.nkj.ru/archive/articles/6707/>
29. Объекты культурного наследия Калининградской области. Иллюстрированный каталог / под ред. А.М. Тарунова. М.: Научно-инф. изд. центр, 2013.
30. Ягунов Н.В. Маяки южной Балтики. Альбом фотографий. Литва: Standartu Spaustuve, 2011.
31. Алексеев И.О. Маяки Балтики. СПб.: Корпорация ГТ, 2000.
14. Official webpage of the Baltic Shipyard.
URL: <https://www.bz.ru/about/history/>
15. Official webpage of the JSC Admiralty Shipyard.
URL: <http://admship.ru/about/history/>
16. Official webpage of the Aurora cruiser. URL: <http://aurora.org.ru/>
17. The Aurora Cruiser. The Return of the Legend.
URL: <http://xn--80aafkaxf1bmdbcg.xn--p1ai/ru/>
18. Webpage of the Federal Service for Hydrometeorology and Environmental Monitoring (Northwestern Department).
URL: <http://www.meteo.nw.ru/articles/index.php?id=590>
19. Bogdanov, V. 2015. Kronstadt Sea Gauge and its Duplicate in Shepelyovo. Saint Petersburg Research Centre, RAS: Saint Petersburg.
20. Official webpage of the Moscow Patriarchy.
URL: <http://www.patriarchia.ru/db/text/1323011.html>
21. The Peter the Great Naval Corps. 2012.
Sankt-Peterburgskii Vestnik of the Higher School.
URL: https://nstar-spb.ru/higher_school/print/article/new41829/
22. Webpage of the Museum of the History of the Peter the Great Naval Corps – St. Petersburg Naval Institute.
URL: <http://www.ruscadet.ru/muzeum/mk/comm.htm>
23. Webpage of the Ministry of Defence of the Russian Federation.
URL: <https://ens.mil.ru/education/higher/more.htm?id=8674%40morfOrgEduc>
24. Webpage of the "Culture of the RF".
URL: <https://www.culture.ru/institutes/7507/glavnoe-admiralteistvo>
25. Architectural webpage of Saint Petersburg.
URL: <https://www.citywalls.ru/house1141.html>
26. Webpage of the State Museum of the History of St. Petersburg.
URL: https://www.spbmuseum.ru/themuseum/museum_complex/peterpaul_fortress/ppk.php
27. Historical and cultural online platform "The Encyclopedia of Saint Petersburg". URL: <http://encspb.ru/object/2804005280?lc=ru>
28. Mозgovaya, O. 2020. The Rostral Columns, the Symbols of Naval Victories. Nauka i Zhizn, 6. URL: <https://www.nkj.ru/archive/articles/6707/>
29. Tarunov, A. (ed.) 2013. Cultural Heritage Objects of the Kaliningrad Region. Illustrated catalogue. Research & Info Publishing Centre: Moscow.
30. Yagunov, N. 2011. Lighthouses in the South Baltic Region. Photo album. Standartu spaustuve: Lithuania.

32. Сайт Музея Мирового океана. URL: <https://world-ocean.ru/ru/muzej/o-nas>
33. Губин А.Б. Крепости и замки Восточной Пруссии. Калининград: Янтарный сказ, 2006.
34. Бахтин А.П. Замки и укрепления Немецкого ордена в северной части Восточной Пруссии: Справочник / под ред. Ю.В. Курпакова. Калининград: Terra Балтика, 2005.
35. Кулаков В.И. Калининград – памятники истории и культуры / под ред. Н.С. Курбатова. М.: Лето-пресс, 2005.
36. Довыденко Л.В. Калининградский морской канал. Калининград: Живем, 2011.
37. Довыденко Л.В. Тайны Пиллау. Калининград: Янтарный сказ, 2001.
38. Шалагинова Е.Е. Балтийская коса: природа, история, современность. Калининград: Янтарный сказ, 2009.
39. Кретинин Г. Русские в Кёнигсберге в Семилетнюю войну // Запад России. 1993. № 2.
40. Инженерный журнал. 1871. № 9. Санкт-Петербург.
41. Сайт национального парка «Куршская коса». URL: http://www.park-kosa.ru/cn_novosti/publikatsii/?ELEMENT_ID=180432&sphrase_id=20282
42. Сайт Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь». URL: <http://www.shipyard-yantar.ru/istoriya>
43. Лукошков А.В. Реестр кораблей и других объектов подводного историко-культурного наследия Российской Федерации. Т. 1. Финский залив. Кн. 1. Корабли и суда XVIII в. / А.В. Лукошков. СПб.: Русско-Балтийский информационный центр «Блиц», 2017.
44. Лукошков А.В. Реестр кораблей и других объектов подводного историко-культурного наследия Российской Федерации. Т. 1. Финский залив. Кн. 2. Корабли и суда XIX в. / А.В. Лукошков. СПб.: Русско-Балтийский информационный центр «Блиц», 2019.
45. Окоороков А.В. Свод объектов подводного культурного наследия России: Часть IV. Балтийское море; озера: Онежское, Ладожское, Чудское; реки: Нева, Волхов, Ижора. М.: Институт Наследия, 2020.
46. Шопотов К.А. Материалы археологических отчетов за 1997, 1998, 2004, 2006 гг.
47. Сайт дайв-клуба «Demersus». URL: <http://wrecks.demersus.ru/>
48. YouTube-канал Вадима Малыша. URL: https://www.youtube.com/user/VadimMalysh/videos?view=0&sort=dd&shelf_id=1
31. Alekseev, I. 2000. Lighthouses of the Baltic. GT Corporation: Saint Petersburg.
32. Webpage of the Museum of the World Ocean. URL: <https://world-ocean.ru/ru/muzej/o-nas>
33. Gubin, A. 2006. Citadels and Castles of East Prussia. Yantarnii Skaz: Kaliningrad.
34. Bakhtin, A. 2005. Castles and Fortifications of the German Order in the Northern Part of East Prussia. Reference book in Kurpakov, Yu. (editor), Terra Baltika: Kaliningrad.
35. Kulakov, V. 2005. Kaliningrad: the Monuments of History and Culture. In Kurbatov, N. (editor). Leto-press, 2005.
36. Dovydenko, L. 2011. Kaliningrad Marine Canal. Zhivom: Kaliningrad.
37. Dovydenko, L. 2001. The Secrets of Pillau. Yantarnii Skaz: Kaliningrad.
38. Shakaginova, E. 2009. The Vistula Spit: Nature, History and Today's World. Yantarnii Skaz: Kaliningrad.
39. Kretinin, G. 1993. Russians in Koenigsberg during the Seven Years' War. Zapad Rossii, 2.
40. 1871. Inzhenernii Zhurnal, 9, Saint Petersburg.
41. Webpage of the Curonian Spit National Park. URL: http://www.park-kosa.ru/cn_novosti/publikatsii/?ELEMENT_ID=180432&sphrase_id=20282
42. Webpage of the Yantar Shipyard. URL: <http://www.shipyard-yantar.ru/istoriya/>
43. Lukoshkov, A. 2017. The Register of Ships and Other Underwater Cultural and Historical Heritage Objects of the Russian Federation, vol. 1 Gulf of Finland, book 1 Ships and Vessels of the 18th Century. Blitz Russian-Baltic Info Centre: Saint Petersburg.
44. Lukoshkov, A. 2019. The Register of Ships and Other Underwater Cultural and Historical Heritage Objects of the Russian Federation, vol. 1 Gulf of Finland, book 2 Ships and Vessels of the 19th Century. Blitz Russian-Baltic Info Centre: Saint Petersburg.
45. Okorokov, A. 2020. Corpus of Russian Underwater Cultural Heritage Objects: Part 4. Baltic Sea; Lakes: Onega, Ladoga, Chudskoye; Rivers: Neva, Volkhov, Izhora. Russian Heritage Institute: Moscow.
46. Shopotov, K. 1997, 1998, 2004, 2006. Archeological reports.
47. Website of Demersus Diving Club. URL: <http://wrecks.demersus.ru/>
48. Vadim Malysh's YouTube channel. URL: https://www.youtube.com/user/VadimMalysh/videos?view=0&sort=dd&shelf_id=1

В ИЗДАНИИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ФОТОГРАФИИ

Валерия Притченко	Фотография на обложке
Олега Зырянова	стр. 25, 26, 27, 36, 37, 104
Антон Хааса	стр. 28, 42, 43
Александра Петросяна	стр. 30
Виктора Шелыгина	стр. 83
Евгении Серко	стр. 32, 33, 35
Сергея Овчинникова	стр. 72, 93
Валерия Сарапина	стр. 34, 38, 44, 50, 73, 74, 80, 88
Алексея Акентьева	стр. 40, 51
Николая Ягунова	стр. 76, 77, 81, 82, 84, 86, 90, 92
Вадима Малыша	стр. 96, 97, 99, 102, 103
Валерия Притченко	стр. 78, 107
Предоставленные Акционерным обществом «Объединенная судостроительная корпорация»	стр. 46, 48, 94
Предоставленные Центром подводных исследований Русского географического общества	стр. 58
Предоставленные Санкт-Петербургской общественной организацией «Память Балтики»	стр. 54, 55 (Дмитрий Столбов) стр. 57 (Александр Костин) рис. на стр. 56, 59
Предоставленные подводно-поисковой экспедицией «Поклон кораблям Великой Победы»	стр. 68, 69 (Иван Боровиков)
Предоставленные журналом «Нептун XXI век»	стр. 45, 64, 66, 67 стр. 52, 53 (Роман Прохоров) стр. 12, 60, 61 (Иван Галайда) стр. 62, 63 (Андрей Быков) стр. 100, 101 (Евгений Вишнеvский)

PHOTOGRAPHS:

Valery Pritchenko	Photo on the cover
Oleg Zyrianov	pp. 25, 26, 27, 36, 37, 104
Anton Khaas	pp. 28, 42, 43
Alexander Petrosian	p. 30
Viktor Shelygin	p. 83
Eugenia Serko	pp. 32, 33, 35
Sergei Ovchinnikov	pp. 72, 93
Valery Sarapinas	pp. 34, 38, 44, 50, 73, 74, 80, 88
Alexei Akentiev	pp. 40, 51
Nikolai Iagunov	pp. 76, 77, 81, 82, 84, 86, 90, 92
Vadim Malyshev	pp. 96, 97, 99, 102, 103
Valery Pritchenko	pp. 78, 107
JSC United Shipbuilding Corporation	pp. 46, 48, 94
Underwater Research Centre of the Russian Geographical Society	p. 58
<i>Baltic Memory</i> (NGO, Saint Petersburg)	pp. 54, 55 (Dmitry Stolbov) p. 57 (Alexander Kostin) drawings on pp. 56, 59
Expedition <i>The Bow to the Ships of the Great Victory</i>	pp. 68, 69 (Ivan Borovikov)
<i>Neptune 21 century</i> magazine	pp. 45, 64, 66, 67 pp. 52, 53 (Roman Prokhorov) pp. 12, 60, 61 (Ivan Galayda) pp. 62, 63 (Andrey Bykov) pp. 100, 101 (Evgeny Vishnevsky)

УДК 902:061

ББК 79.0

М 805

МОРСКОЕ КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ РОССИИ: БАЛТИКА

Под ред. Л.Д. Башировой, М.О. Ульяновой, Л.В. Зубиной, В.С. Лягушовой, И.Н. Кочергиной

MARITIME CULTURAL HERITAGE OF RUSSIA: THE BALTIC SEA

Edited by L. Bashirova, M. Ulyanova, L. Zubina, V. Lyagushova, I. Kochergina

Подписано к печати 01.08.2020

Гарнитура DIN Pro. Тираж 500 экз.

Корректоры Г.Н. Чекакина

М.В. Королева

Художник С.В. Донской

Верстка А.А. Нижник

Sent to the press on 01.08.2020

Typeface DIN Pro. Press run 500 copies

Proofreading: G.N. Chekasina

M.V. Koroleva

Design: S.V. Donskoy

Layout: A.A. Nizhnik

6+

М 805 Морское культурное наследие России: Балтика

Под ред. Л.Д. Башировой, М.О. Ульяновой, Л.В. Зубиной, В.С. Лягушовой, И.Н. Кочергиной. М.: Нептун, 2020. 112 с.: ил.

ISBN 978-5-6041089-7-0

В книге представлены первые обобщенные сведения о наиболее интересных наземных и подводных объектах морского культурного наследия российской Балтики и методах их изучения. Обосновывается необходимость учета культурной ценности объектов и их месторасположения при осуществлении морского пространственного планирования. Издание предназначено для специалистов, занимающихся изучением морского культурного наследия России, а также для историков, археологов, научных сотрудников, музейных работников, государственных служащих профильных ведомств, преподавателей, студентов и всех, кто интересуется морским культурным наследием России.

The book presents the first generalized data on the most interesting onshore and underwater maritime cultural heritage sites and objects in the Russian Baltic and the methods for their study. It gives the grounds for necessity of listing of objects' cultural value and location when implementing maritime spatial planning. The publication is for specialists studying Russia's maritime cultural heritage as well as historians, archaeologists, researchers, museum staff, public officials of relevant agencies, teachers, students and audience interested in maritime cultural heritage of Russia.

ISBN 978-5-6041089-7-0

© Институт океанологии им. П.П. Ширшова РАН, Москва / Shirshov Institute of Oceanology RAS, Moscow

© Музей Мирового океана, Калининград / Museum of the World Ocean, Kaliningrad

Отпечатано 14.08.2020 в типографии APCPublishing

Москва, ул. Онежская, д. 24 www.apcpublishing.com