

ИСТОРИЧЕСКАЯ РЕТРОСПЕКТИВА

Научная статья

Исторические науки

УДК 930.24

[https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-4\(9\)-22-57](https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-4(9)-22-57)



Краткий очерк мореходства на Черном и Азовском морях от времен античности до Российского регулярного флота

Игорь Евгеньевич Павленко

Общественная организация «Фонд Таганрог Исторический», Таганрог,
Ростовская область
taganflot@gmail.com

Аннотация. В статье на основе принципов историзма и системности рассматриваются этапы мореходства в Азово-Черноморском бассейне от ранней античности до Российского регулярного военного флота. Используются малоизвестные письменные и вещественные источники. Показана эволюция парусно-гребных судов, обусловленная задачами определенных периодов и технологическими возможностями субъектов. Выявлена неизменная притягательность Азовского моря и устья реки Дон с прилегающими землями как источников богатых пищевых ресурсов и как перекрестка мировых торговых путей для весьма удаленных государств на протяжении тысячелетий. Показана решающая роль мотивации, технической и профессиональной подготовки морского флота и инфраструктуры в обеспечении военного и экономического успеха участников конкурентного исторического процесса. Подчеркнута политическая и экономическая целесообразность и твердая последовательность России в обретении выхода к южным морям, завершившаяся реализацией Азовского проекта

Петра Первого. На конкретных примерах продемонстрирована эффективность принципа историзма в научно-практических реконструкциях плаваний на кораблях-репликах прошлого. Сделан вывод о том, что для обретения должного уровня национального самосознания россияне нуждаются в системном историческом образовании и просвещении.

Ключевые слова: системность, морская история, колонисты, парусно-гребные суда, казаки, флот, навигация, историческое просвещение

Для цитирования: Павленко И.Е. Краткий очерк мореходства на Черном и Азовском морях от времен античности до Российского регулярного флота. Россия: общество, политика, история. 2023. №4(9). С. 22-57.

HISTORICAL RETROSPECTIVE

Original article

Historical sciences

[https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-4\(9\)-22-57](https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-4(9)-22-57)



A Brief Outline of Navigation on the Black and Azov Seas from Antiquity to the Russian Regular Fleet

Igor E. Pavlenko

Non-governmental organization “Historical Taganrog Fund”, Taganrog, Russian Federation
taganflot@gmail.com

Abstract. Based on the principles of historicism and consistency, the article examines the stages of navigation in the Azov-Black Sea basin from early antiquity to the Russian regular Navy. Little-known written and material sources were used. The evolution of sailing and rowing vessels is shown, due to the tasks of certain periods and the technological capabilities of the subjects. The constant attractiveness of the Azov Sea and the mouth of the Don River with adjacent lands as sources of rich food resources and as a crossroads of world trade routes for very remote states for thousands of years has been revealed. The decisive role of motivation, technical and professional training of naval potential in ensuring the military and economic success of participants in the competitive historical process is shown. The political and economic expediency and firm consistency of Russia in gaining access to the South Seas, which culminated in the implementation of Peter the Great's Azov project, are emphasized. Using concrete examples, the effectiveness of the principle of historicism in scientific and practical reconstructions of voyages on replica ships of the past is demonstrated. It is concluded that in order to acquire the proper level of national consciousness, Russians need systematic historical education and enlightenment.

Keywords: consistency, maritime history, colonists, sailing and rowing vessels, Cossacks, fleet, navigation, historical education

For citation: Pavlenko, I.E. A Brief Outline of Navigation on the Black and Azov Seas from Antiquity to the Russian Regular Fleet. Russia: Society, Politics, History. 2023. No. 4(9). pp. 22-57.

Введение

Водные пространства во все времена обеспечивали людям широкие возможности передвижения и грузоперевозок на большие расстояния. Борьба весьма удаленных от Азово-Черноморского бассейна народов за его ресурсы и прилегающие территории прослеживается с VII века до н.э. вплоть до нового времени. Здесь морской потенциал «заинтересованных субъектов» служил решающим фактором. Хронологическое рассмотрение этого драматичного действия обнаруживает ряд «белых пятен» и неясностей. Поэтому необходимо предпринять попытку освещения хода исторического процесса на системной основе.

Материалы и методы исследования

В качестве первоисточников для анализа использовались оригинальные описания и фотографии материальной базы археологических находок (элементы керамики, разновидности судов и вспомогательных орудий), исторические тексты античного и более позднего происхождения, карты, монеты. Главенствующей методологией является принцип историзма и планомерного аргументированного выстраивания хронологии развития мореходства на Черном и Азовском морях. В описании технического оснащения флота используется междисциплинарный подход, соединяющий историческую и технологическую отрасли знания.

Результаты исследования

Инструментом греческой колонизации (т.е. территориально-хозяйственной экспансии) берегов Средиземного, Черного и Азовского морей в VIII – VI в.в. до н.э. служили парусно-гребные суда, вобравшие опыт корабелов Египта,

Крито-Микенской цивилизации, Финикии. До нас дошли лишь рисунки на керамике и камне, стилизованные описания, развалины древних верфей и редкие фрагменты судов. В 1967 году археологам повезло: вблизи острова Крит были обнаружены и подняты с морского дна остатки беспалубного грузового судна IV в. до н.э. Находке дали имя «Кириная». Ученые воссоздали его облик (Рисунок 1) и определили размеры: длина корпуса 14,3 метра, ширина 4,3 метра, водоизмещение около 20 тонн. Основной движитель – прямоугольный парус площадью 60 кв. метров. Два рулевых весла в корме и, предположительно, по 2-3 ходовых весла на каждом борту¹. Очевидно, на подобных судах греки и пришли в Черное море, названное ими Понтом Эвксинским (или просто Понтом) и в Азовское море, названное Меотидой. Военные корабли колонистам также были необходимы, поскольку, по данным Страбона и Тацита, у Кавказа пришельцы встретились с целыми флотилиями агрессивных аборигенов на челнах с дощатыми бортами – камарах (13, с. 180, 298).

Рисунок 1. Копия судна «Кириная». Музей моря, город Айя Напа, Кипр²
Figure 1. A copy of the ship “Kirineya”. Museum of the Sea, Ayia Napa, Cyprus

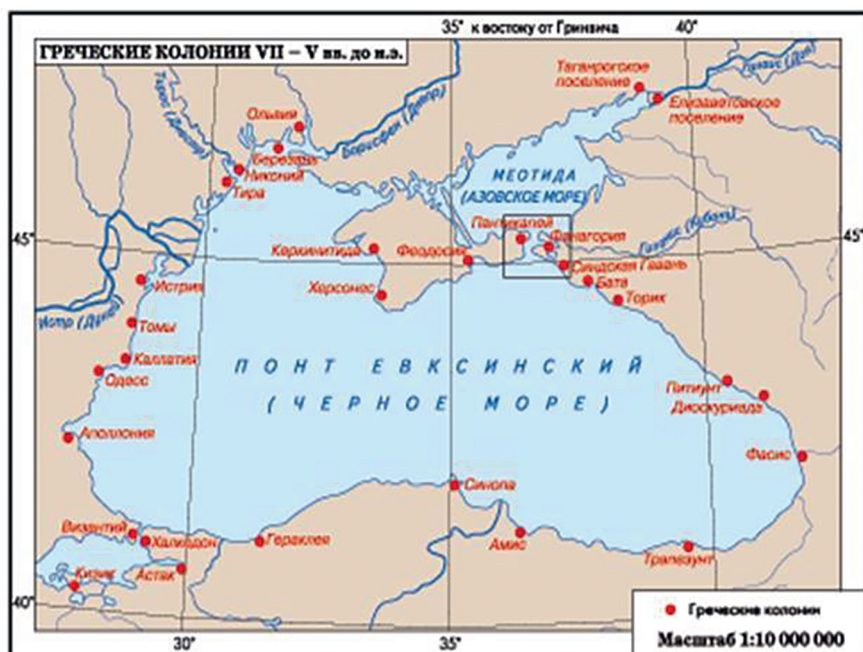


1 Вестник Кипра. 2021. URL: <https://old.vkcyprus.com/society/14791-legendarnyj-korabl-kerin-ii-i-ego-kopii?ysclid=Iq3epv5iba57703993>

2 Источник: Фото в свободном доступе.

К VI-V вв. до н.э. греческие колонии буквально усеяли берега Понта, а самые отдаленные разместились на северо-востоке Меотиды: в VII в. до н.э. «Таганрогское поселение» (вероятно, «Кремны» Геродота) и «Елизаветинское поселение» (Рисунок 2). В начале III в. до н.э. в устье Дона был основан город Танаис. Будучи письменным народом, греки составляли обзоры берегов, вдоль которых проходили их плавания: описывались мысы, заливы и бухты, удобные якорные стоянки и др. Такие путеводители, назывались периплами. Из наиболее древних известен «Перипл Обитаемого моря» (т.е. Средиземного, Мраморного, Понта, Меотиды) VI в. до н.э. Скилака Кариандского (6).

Рисунок 2. Греческие колонии VII-V вв. до н.э.³
Figure 2. Greek colonies of the VII-V centuries BC



3 Источник: Интернет-портал TripTonkosti. URL: <https://triptonkosti.ru>

Колонисты занялись сельским хозяйством, рыболовством, ремеслами, торговлей с туземцами, поставками продовольствия в метрополию. По ряду причин, в 480 г. до н.э. окрепшие города-колонии Керченского и Таманского полуостровов образовали Боспорское царство (Рисунок 3), которое поддерживало экономические связи с Пафлагонией, Афинами, Хиосом, Лесбосом, Сиракузами и другими областями и городами. Помимо зерна и рыбы, боспоряне вывозили рабов, скот, кожи, мед, меха⁴.

Рисунок 3. Боспорское царство, IV в. до н.э.⁵
Figure 3. Bosporan Kingdom, IV century BC



Наряду с малыми судами, греками использовались грузовые суда вместимостью до 180-280 тонн (24, с. 289). Столица царства Пантикопей (современная Керчь) имела верфи, доки для ремонта судов, благоустроенную гавань. Военный флот боспорян состоял из триер – кораблей с тремя рядами весел и прямоугольным парусом (Рисунок 4), им на смену пришли более технологичные и мореходные диеры с двумя рядами весел (Рисунок 5) (24, с. 328). Оружием таких маневренных кораблей служили тараны в носовой части, лучники и abordажные команды.

4 Пространная Русская Правда: по Троицкому списку второй половины XIV в. Библиотека литературы Древней Руси. Том 4.

5 Источник: Интернет-портал TripTonkosti. URL: <https://triptonkosti.ru>

Рисунок 4. «Олимпия» - копия древнегреческой триеры
(построена в Пирее в 1987 г.)⁶

Figure 4. “Olympia” is a copy of the ancient Greek trier
(built in Piraeus in 1987)



Рисунок 5. Модель диеры. Морской музей Греции. Крит⁷
Figure 5. The diera model. The Maritime Museum of Greece. Crete



⁶ Источник: Фото в свободном доступе.

⁷ Источник: Фото в свободном доступе.

В 302 г. до н.э. на южном берегу Черного моря образовалось поначалу небольшое греко-персидское Понтийское царство, которое проводило экспансионистскую политику. Благодаря мощному флоту триер, понтийцы в 108 г. до н.э. присоединили Боспорское царство (20, с. 180). После длительных войн на суше и на море Понтийское царство в I веке н.э. было поглощено Римским государством.

Восточная Римская (Византийская) империя со столицей Константинополь (на месте города Византия) существовала с IV по XIV век. Византия владела Причерноморьем и Приазовьем или контролировала их. Основной боевой корабль – дромон имел два ряда весел и две-три мачты. (Рисунок 6). Вооружением дромона служили таран в носовой части, метательные машины, «греческий огонь» (огнеметы), лучники, арбалетчики (3).

Рисунок 6. Дромон. Морской музей в Пирее. Греция⁸
Figure 6. Dromon. The Maritime Museum in Piraeus. Greece



8 Источник: Фото в свободном доступе.

С VIII века на Черном море появляются русские флотилии, которые совершают набеги на побережья Крыма и Анатолии. В 860 году русские предприняли первый документально подтвержденный поход на Константинополь (26, с. 54). Здесь уместно процитировать британского историка флота Ф.Т. Джейна: «Российский военно-морской флот, хотя обычно считается сравнительно современным учреждением, основанным Петром Великим, на самом деле может претендовать на большую древность, чем британский флот. За столетие до того, как Альфред построил первые английские военные корабли, русский военно-морской флот участвовал в отчаянных морских сражениях, а тысячу лет назад самыми выдающимися моряками того времени были русские». (перевод наш – И.П.) (34, с. 23).

О разнообразии русских «плавсредств» XII века сообщает «Русская Правда» в статье 799: морская ладья, набойная ладья, ладья, струг, челн (перечисление по убыванию стоимости). Поэтому информацию византийского императора Константина Багрянородного о том, что русы использовали для своих экспедиций «моносилы» (14, с. 6) - однодревки, т.е. набойные ладьи, нельзя считать исчерпывающей. В результате походов Киевского князя Святослава Игоревича и его сына Владимира русские закрепились на берегах Боспора Кимерийского (Керченский пролив) и в некоторых регионах Крыма. На Таманском и Керченском полуостровах в конце X века образовалось Тмутараканское княжество – русское владение на торговом пути мирового значения¹⁰ (30), в определенной мере, восприняли наследие боспорян. О флоте княжества сведений не сохранилось, но очевидно, что без военных кораблей контроль за проливом был невозможен. Княжество просуществовало до конца XI века. Одним из подтверждений присутствия русских в Крыму служит уникальная находка фрагментов старинного судна в проливе Тонкий у города Генческа в 1987 году. Это части бортовой доски, двух шпангоутов и хорошо сохранившееся украшение носа - голова тура с выразительными глазами (Рисунок 7). Тур – сакральный символ славян, поэтому находку определили как русское судно. Датировка по радиоуглеродному анализу - 970-1050 года (31).

9 Пространная Русская Правда: по Троицкому списку второй половины XIV в. Библиотека литературы Древней Руси. Том 4.

10 Брацун Е. Тмутараканское княжество в XI веке. Проза.ру. 2010. URL: <https://proza.ru/2010/01/06/240>

Рисунок 7. Украшение носа древнего судна (длина 1 м 65 см).
Генический краеведческий музей¹¹

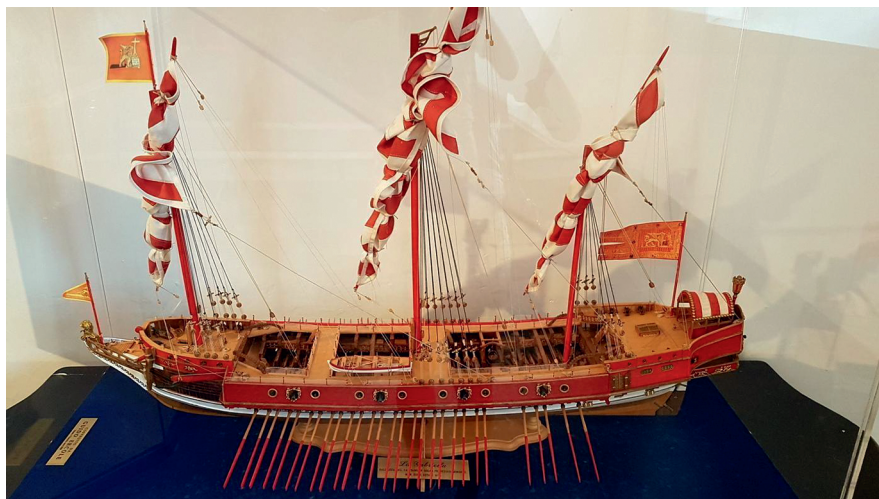
Figure 7. Decoration of an ancient vessel bow (length 1 m 65 cm).
The Genichesky Museum of Local Lore



В 1169 году император Византии Мануил I разрешил генуэзским купцам проход через проливы в Черное море. В начале XIII века за генуэзцами последовали венецианцы (32). И те и другие (их можно называть итальянцами) использовали галеры – суда с веслами в один ряд и косыми парусами на одной, двух или трех мачтах (Рисунок 8). Такая конструкция явилась апофеозом парусно-гребного кораблестроения и мало менялась в последующие века. Галеры различных государств отличались соотношением размеров, количеством весел и другими деталями, но строились по одним принципам (10).

11 Источник: Фото в свободном доступе.

Рисунок 8. Венецианская галера XVII века
Военно-морской музей в Венеции¹²
Figure 8. The Venetian galley of the XVII century.
The Naval Museum in Venice



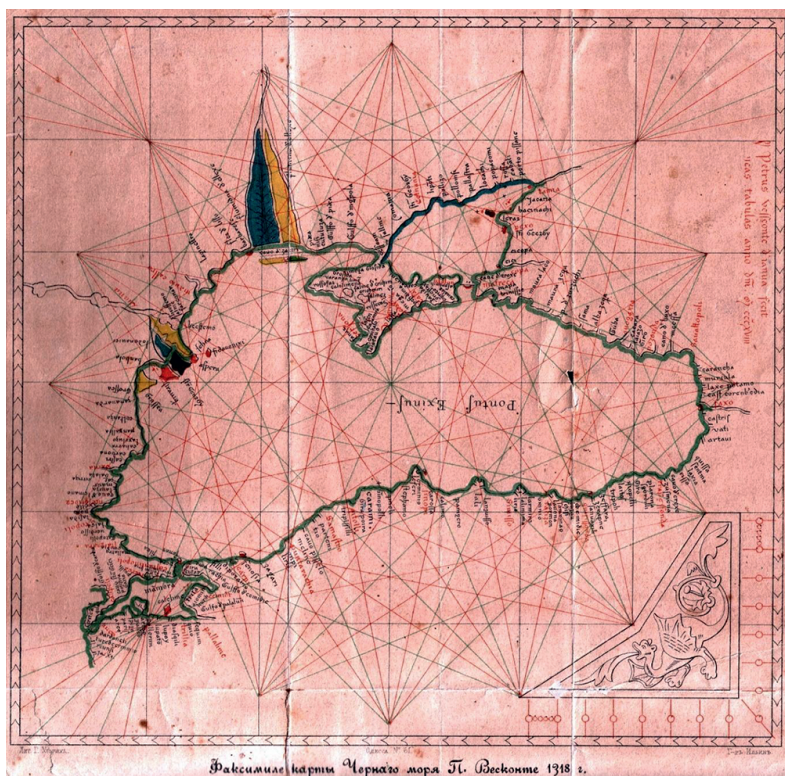
Отметим, что рыбные ресурсы Азовского моря и устья Дона были настолько важны для Византии, что, несмотря на кризисы, империя удерживала их до взятия Константинополя крестоносцами в 1204 году. Это последнее событие, в частности, привело к окончательному упадку Днепровского торгового пути и ускорило перемещение экономического и политического центра Руси на север (22, с. 13).

В начале XIII века на Черном море появился флот сельджуков, построенный в захваченном ими Синопе. В 1222 году сельджуки совершили морской рейд на Крым (25). Появление в 1222-23 годах в степях Приазовья и в Крыму монголов изменило конфигурацию торговых путей на Восток. В 1261 году, с разрешения правителей Золотой Орды, генуэзцы основали в устье Дона поселение Тана (на месте современного Азова) (32, с. 13). В 1273 году рядом обосновались вечные

12 Источник: Фото в свободном доступе.

конкуренты – венецианцы. Обе республики, будучи классическими талассократиями, реализовали прекрасно организованные и технически обеспеченные системы международной морской торговли. Караваны Венеции ходили в Тану 1-2 раза в год под охраной боевых галер. Из Приазовья везли зерно, соль, соленую рыбу и икру осетровых, скот, рабов, кожи и др. Для таких товаров использовались навалы – парусные суда с широким корпусом. Дорогие грузы (ткани, специи, меха ...) перевозили на т.н. «больших галелях» (сходные с галерами, но более вместимые суда водоизмещением до 250 тонн), на каждой из которых имелся отряд из 30 балистариов (арбалетчиков). Пираты не могли подступиться к караванам, а потери грузов от непогоды составляли 2% (12, с. 158). Успешную навигацию обеспечивало также детальное знание Азово-Черноморского бассейна, которое демонстрирует карта (портлан) генуэзца, известного картографа Пьетро Веконте 1318 года (Рисунок 9). Изготовление такого документа требовало глубоких знаний и многолетних инструментальных наблюдений.

Рисунок 9. Портолан П. Весконте. 1318 год¹³
Figure 9. Portolan by P. Vesconte. The year is 1318



В 1453 году османы блокировали Константинополь с суши и моря и после двухмесячной осады взяли его штурмом. Падение Византии стало катастрофой с далеко идущими последствиями для всей европейской цивилизации. В 1457 году султан Мехмед II отправил в Черное море флот из 370 галер и вспомогательных судов. Были захвачены итальянские колонии Крыма, Кавказского побережья и Приазовья. В них разместились турецкие гарнизоны и администрации, ведавшие сбором

13 Источник: Фото в свободном доступе.

налогов и пошлин (22, с. 69). Крымское ханство приняло покровительство султана (9). Азово-Черноморский бассейн стал внутренним морем османов. В дельте Дона на месте генуэзской Таны турки построили свою самую северную крепость Азак. Со стороны моря устье Дона охранял отряд кораблей и лодок с янычарами и азапами (морская пехота) (22, с. 79). В отличие от прежних времен сельхозугодья в округе отсутствовали, соответствующие продукты для гарнизона и жителей доставлялось из Крыма. При этом азовцы активно занимались ловлей рыбы для собственного потребления и для отправки в Константинополь. Отметим также, что в турецкий период морские суда не могли входить в Дон из-за мелководья. Перегрузка на лодки производилась в море у Павло-Очаковской косы (примерно 30 км западнее Азова) (22, с. 74). То есть условия для морской логистики были сложными. Однако, именно Азов (Азак) послужил в 1569 году главной базой османской армии и флота для грандиозного похода на Астрахань, где в то время находился русский гарнизон. Флот доставил войска из Анатолии в Кафу и оттуда в Азак. Доном и сушей турки и их вассалы дошли до «переволоки» на Волгу, откуда войска проследовали к Астрахани, а тридцать тысяч крымских работников приступили к рытью канала между Доном и Волгой. Несмотря на огромные трудозатраты и понесенные жертвы экспедиция закончилась провалом (11).

В степях Северного Причерноморья и Приазовья (так называемое Дикое Поле) кочевали татары и ногайцы, с которыми у турок наладилось выгодное сотрудничество. Империя нуждалась в большом количестве рабов для своей экономики, армии и флота. Степняки же всегда промышляли охотой на людей, совершая набеги на Русь, Польшу, Литву, Молдавию, кавказские народы. Появление столь мощного «потребителя» резко активизировало «людоловство». Пленников сгоняли в турецкие порты-крепости, откуда морем перевозили в Анатолию. Неожиданно, в самом Диком Поле возникли очаги противостояния могуществу османов. Казачество, как стихийная форма освоения низовий Днепра и Дона формировалось с конца XV века, главным образом, выходцами из южных пределов Великого княжества Литовского и Русского и Великого княжества Московского (19, с. 48). Искатели личной свободы, беглецы от «тягла», авантюристы, изгои селились ватагами в неразграниченных

южных землях. Пропитание и товары для обмена добывали рыболовством, охотой, сбором меда, соли, то есть промыслами. Не брезговали разбоем. Турки явились мощной, во всем чуждой силой, стремившейся взять под контроль территорию, хозяйственно-торговые занятия и саму жизнь поселенцев, что не могло не вызвать ответных действий. Вольные люди сплотились в социумы. Жизненные центры врага находились в близлежащих портах и за морем. Туда и следовало направить удары для наибольшего урона врагу. Пассионарность казаков нашла выход в морской войне с Крымом и Турцией. В удивительно короткий срок сначала в низовьях Днепра, а вскоре и Дона появились флотилии парусно-гребных судов, сходных с русскими однодревками IX-XI веков (16, с. 5). На Днепре их называли чайками, на Дону – стругами, челнами. В основании струги имели выдолбленную из ствола вербы или липы колоду («струговая труба»), на которую нашивали дощатые борта. Нос и корма стругов делались острыми и снабжались веслами-рулями, чтобы не тратить времени на повороты. Длина морского струга составляла 18-19 метров, ширина – около 3 метров. Высота борта – около 2 метров. Прямой парус использовался при попутном ветре, главным двигателем служили весла. В струге помещалось до 50-80 казаков, иногда больше¹⁴(7). Хотя донцы были знакомы с русским северным кораблестроением, совершая паломничества в Соловецкий монастырь, они этот богатый опыт не использовали, поскольку исходили из своих боевых задач, ресурсов и технологических возможностей. Быстрые, маневренные струги (Рисунок 10) с умелыми командами оказались оптимальными для набегов на вражеское побережье, нападений на торговые и даже военные корабли.

14 Отечественные записки. Розыскания о Доне, Азовском море, Воронеже и Азове, (с некоторыми сведениями о козаках), учиненные, по повелению Петра Великого, вице-адмиралом К. Крейсом в 1699 году и поднесенные царевичу Алексею Петровичу. Код документа в НЭБ 000200_000018_RU_NLR_Per19_3087.

Рисунок 10. Уменьшенная копия казачьего струга.

Проект профессора Д.Ю. Рогозина¹⁵

Figure 10. A smaller copy of the Cossack plow.

The project of Professor D.Y. Rogozin



К середине XVI века казачий фактор становится государственной проблемой империи. В 1551-1552 годах султан Сулейман I направляет послания Крымским ханам, а в 1552 году – указ турецкому правителю Кафы (Феодосии) «о необходимости принятия мер близ Азова от набегов русов (казаков)» (21). Однако инициатива оставалась за донцами, распространившими действия на все Азовское море, Керченский пролив и Таманский полуостров. Именно в морской борьбе с Османской империей казацкие сообщества организовались в Войско Запорожское и Войско Донское, ставшие в XVII веке субъектами военной и политической силы на южных границах славянских государств.

Некоторые историки считают, что первые казачьи набеги на берега непосредственно Анатолии произошли в 1575 году (28). Однако, документально подтвержденным является взятие в 1614 году Синопа

15 Источник: Фото в свободном доступе.

отрядом из 2000 запорожцев и неуставленного числа донцов (16, с. 44). Город, крепость, судовая верфь были преданы огню, захвачена огромная добыча, освобождены христиане-невольники. Турецкая версия разгрома казаков на обратном пути сомнительна, т.к. посланные вдогонку галеры доставили в Константинополь всего 20 (по другим данным 14) пленных казаков, а Великий визирь по приказу султана был удушен. По европейским данным казаки, хотя и с потерями, пробились через турецкие морские и татарские сухопутные заслоны (16, с. 46).

Первый задокументированный набег на округу Константинополя запорожцы с участием донцов совершили в 1615 году на 80-ти судах (отряд в 4-5 тысяч человек). На обратном пути казаков настигла турецкая эскадра, но в абордажном бою часть галер была сожжена, адмирал ранен и взят в плен (16, с. 47). Весной следующего 1616 года 40 запорожских чаек и 20 донских стругов от устья Миуса пошли к Керченскому проливу, где разбили отряд галер. Казаки пересекли море, вновь взяли и разграбили Синоп, Трабзон, разбили галерный отряд и напали на селения вблизи Босфора. Вернулись казаки через Азовское море, откуда запорожцы через реки Молочную и Конку переправились в Днепр (16, с. 51). Книга профессора В. Н. Королева «Босфорская война» (16) содержит глубокий анализ морского противостояния сравнительно небольших казачьих сообществ и огромной Османской империи. Мощные набеги на османские владения и Крым совершались чуть ли не каждый год и часто сопровождались морскими сражениями. Не всегда, но большей частью победа оставалась за казаками. Приведем несколько фактов, качественно характеризующих турецкий военно-морской флот того времени.

- Многочисленные победы над флотами христианских стран превратили Османскую империю в самое могущественное государство Средиземноморья конца XV – XVI веков (18). Этому способствовало привлечение на султанскую службу североафриканских пиратов — закаленных, не знавших страха воинов, действовавших на Средиземном и Черном морях, выходивших в Атлантику и Индийский океан. Две трети пиратских капитанов Алжира в 1588 году составляли ренегаты-европейцы — итальянцы, греки, ирландцы, шотландцы, датчане и др. (16, с. 11).

- В первой половине XVI века флот обеспечил завоевание Леванта, Египта, Северной Африки, Хорватии, Боснии, других областей и многих

островов Средиземного моря. В результате действий на Красном море захвачены Йемен, Аден, Оман и Катар (18).

- В первой половине XVII века флот проводил набеговые операции в Атлантике и Северном море¹⁶.

Успехи турок, кроме прочего, обеспечивались хорошим знанием театра военных действий. «Книга морей» («Китаб-эль-Бахрийе»), созданная в 1521-1525 годах османским адмиралом и картографом Пири Рейсом, включала карты не только внутренних морей, но и Атлантики, побережья Африки, Европы (Рисунок 11), а также лоции и навигационные наставления (23). В 1638 году в Стамбуле трудились 15 мастеров-картографов, 45 компасных мастеров, мастера-изготовители солнечных и песочных часов. В конце XVII века на каждой турецкой галере служил штурман, имевший подзорную трубу, компас, песочные часы и лот для измерения глубины (15, с. 107-133).

Рисунок 11. Одна из карт «Книги морей». 1525 год¹⁷

Figure 11. One of the “Book of the Seas” maps. 1525



16 Turkish Navy Official Website: «Atlantik'te Türk Denizciliği». URL: <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/tarihimiras/AtlantikteTurkDenizciligi.php>

17 Источник: The Walters Art Museum / Ms. W.658

До конца XVI века флот империи состоял, в основном, из галер с пушками в носовой части (плотные ряды весел не позволяли разместить орудия по бортам). Со временем конструкции кораблей совершенствовались: у турок появились галеасы (до 60 пушек), шебеки (до 24 пушек), галеоны (до 60 пушек) и, наконец, линейные корабли (33, гл. 7). Удачный бортовой залп этих кораблей был смертоносен и для равного противника, не говоря о небольших судах.

Вот с каким боевым монстром приходилось иметь дело донцам и запорожцам. Поэтому тактика морского боя казаков была альтернативной: при встрече в море, пользуясь малозаметностью своих стругов, не обнаружить себя, к ночи (или в тумане) максимально сблизиться и взять врага на абордаж, что требовало высокого мастерства, закалки и мужества. Нападения на приморские города и порты также выполнялись стремительно с быстрым отходом в море (16, с. 10-12). Успехи казаков были бы невозможны без превосходных навыков навигации, которые дополнялись захваченными турецкими штурманами и их инструментами (8, с. 5). Французский военный инженер на службе польского короля Гийом де Боплан сообщал, что на каждом судне запорожцев имелся квадрант - инструмент для определения географической широты (19).

Донские казаки совершали военные походы в соответствии с собственными интересами, но в силу объективных причин тяготели к Русскому государству, для которого, по сути, служили передовым охранением. Любые действия казаков против крымцев и турок ослабляли напор на Россию. Уже при Иване Грозном производится регулярная выплата донским казакам жалования хлебом, порохом, свинцом, деньгами (19, с. 117). Взятие донцами (с участием запорожцев) Азова в 1637 году и его удержание до 1642 года явилось беспримерным подвигом сухопутной и морской доблести, однако истощило силы войска. Обращение казаков к царю взять крепость «под свою руку» не было удовлетворено. Сил на войну с Турцией в тот период у России не было, и Азов решили оставить. Турки восстановили крепость и потеснили казаков до городка Раздоры. Московское правительство, кроме «жалованья», начало отправлять на Дон пополнения «из вольных охочих людей» и даже воинские контингенты. Казаки вернули низовья Дона, отстроили свою столицу Черкасск, возобновили морские походы на Крым и Анатолию вплоть

до окрестностей Константинополя (16, с. 205). Для Москвы становится нормой привлечение донцов к военным операциям, причем не только на Юге. Историк русского флота Ф.Ф. Веселаго сообщает, что во время войны со шведами 1656-1658 годов «Потемкину было дано 570 донских казаков, как опытных, бывалых моряков ... Потемкин докладывал: 22 июня ходил судами на море, и у Котлина острова с немецкими (шведскими) людьми был бой ... Полукорабль взял и немецких (шведских) людей побил ... поймал капитана, 8 солдат и наряд (пушки) и знамена поимел ...» (5, с. 57). (Потемкин Петр Иванович – русский воевода и государственный деятель). Знаменательно, что первая задокументированная победа русского флота достигнута благодаря донским казакам.

Россия копила силы для защиты южных границ и обретения выхода к морю. В 1695 году молодой царь Петр Первый предпринял поход на Азов, но турки снабжали крепость морем, и русским пришлось уйти. Из неудачи сделали выводы, и весной следующего 1696 года построенный за зиму в Воронеже галерный флот блокировал крепость с моря, а армия боями и осадой принудила турок к сдаче. Донские казаки участвовали в делах на суше и на воде. Так 20 мая 1696 года донцы на 40 стругах захватили 2 турецких корабля и 8 грузовых тумбасов (баркасов) (8, с. 43).

На Воронежских верфях началось строительство корабельного флота (в отличие от галеры корабль имеет высокие борта, 2-3 и более мачт, бушприт, пушки по бортам). Весной 1699 года в море вывели 10 двухпалубных кораблей. На рейде строящегося города-крепости Троицкого (Таганрога) корабли оснастили, вооружили, провели учения. В августе на корабль «Крепость» прибыло посольство во главе с дьяком Е.И. Украинцевым и флот, усиленный галерами, бригантинами и казацкими стругами отправился к турецкой Керчи. Демонстрация морской мощи прошла успешно – турки пропустили в Черное море корабль «Крепость» (Рисунок 12), который 2 сентября 1699 года бросил якорь на рейде Константинополя (29, с. 131-136).

Рисунок 12. Модель корабля «Крепость».
Волгоградский краеведческий музей¹⁸
Figure 12. A model of the “Fortress” ship.
Volgograd Museum of Local Lore



Взятие Азова, строительство крепостей и флота произвели должное впечатление на руководство Турции. В июле 1700 году было подписано Константинопольское перемирие на 30 лет, закрепившее за Россией Азов, часть побережья Азовского моря с новыми крепостями, и запретившее набеги крымцев.

Замирив южные границы, Россия перенесла политические и военные усилия на запад. Отметим, что не только офицеры, но и часть матросов новорожденного Азовского флота были иностранцы. Возникает вопрос:

18 Источник: Фото в свободном доступе.

почему царь Петр (и его преемники) не использовали собственных морских волков – казаков? Дело, видимо, в том, что матросская служба на боевом корабле – строго регламентированная, подчиненная, скудная материально – была невозможна для вольного казачьего характера и чревата бунтами.

В 1711 году турки нарушили мир. К Таганрогу отправилась основная часть флота империи, возглавляемая главнокомандующим (1, с. 524). Попытки высадить десанты у Таганрога русские отбили. Нападение на морской форт Цитадель также не удалось – здесь турки отступили, увидя приближение отряда казаков на стругах (1, с. 528).

Как известно, судьба войны решилась на реке Прут, где русская армия во главе с Петром I попала в окружение. Царь Петр был вынужден заключить мир на условиях возвращения туркам Азова, уничтожения крепостей и флота. Султанское правительство отказалось пропустить русские корабли в Средиземное море. В результате переговоров 4 корабля были проданы Турции, прочие разобраны или сожжены (8, с. 236-241).

Попытка русских в ходе войны 1735-1739 годов вернуть утраченное не удалась. Морская лодочная флотилия адмирала П.П. Бределя решала только логистические задачи в интересах наземных сил. Отряд кораблей для боя не был создан, поэтому османы господствовали на море (4, с. 39-43). Бесплодная и неумелая дипломатия обесценила победы сухопутной армии, и по Белградскому мирному договору Россия по-прежнему осталась без флота и морских крепостей.

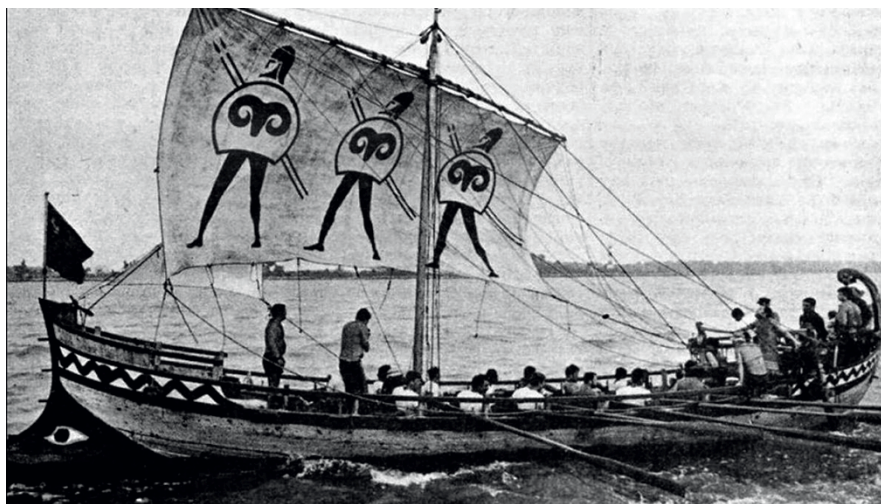
Азовский проект Петра I удалось реализовать только при Екатерине II благодаря тому, что армию поддерживала флотилия боевых кораблей, построенных специально для условий Азовского мелководья (17, с. 102-157). В конечном счете Россия утвердилась на Азовском и Черном морях, присоединила Крым, земли Северного Причерноморья и Прикубанья. Созданный на базе Азовского Черноморский флот закрепил достигнутое (17, с. 700-708). Государство осваивало новые земли планомерно. Колонистами выступали выходцы из центральных губерний, донские и бывшие запорожские казаки, а также эмигранты: греки, сербы, болгары, армяне, немцы (29). Созидательный труд и мирная жизнь сменили многовековое состояние произвола и войны. Таков итог, до сих пор оспариваемый, борьбы народов и государств

за использование Азово-Черноморского бассейна. Инструментами этой борьбы служили боевые корабли и транспортные суда различных конструкций и размеров.

Знание своего прошлого дает людям и нациям понимание цены, заплаченной предками за сегодняшнюю устроенную жизнь, формирует самоуважение и уверенность в собственных силах. К сожалению, наша морская история (в особенности, южная) остается малоизвестной широкой публике. Россияне больше знакомы с приукрашенными викингами Северного моря, английскими пиратами и прочим «чужим багажом», чем с реальными трудами и подвигами собственных земляков – русичей Святослава, донских и днепровских казаков-мореходов, моряков Азовского флота XVIII века. В этом плане, весьма актуальны работы по историко-археологическому моделированию копий (реплик) кораблей прошлого. Если точные изображения старинных судов или соответствующие археологические находки отсутствуют, при создании реплик используют ретроспективный метод. Реконструкции плаваний по старинным маршрутам обеспечивают ученых ценнейшими данными для верификации устоявшихся теорий и обретения новых знаний. Приведем примеры подобных экспедиций в наших морях.

Британский ученый, путешественник и писатель Т. Северин построил на острове Спеце (40 км от Пирея) 20-весельный корабль «Арго» - реплику древнегреческой монеры (Рисунок 13) (27). В 1984 году корабль с международным экипажем прошел на веслах и под парусом путем аргонавтов от греческого порта Волос до грузинского порта Поти.

Рисунок 13. Корабль «Арго». Экспедиция Т. Северина. 1984 год¹⁹
Figure 13. The Argo ship. The expedition of T. Severin. 1984



В 1989 году в городе Сочи построена и спущена на воду диера «Ивлия» (Рисунок 14), которая в этом же году своим ходом пришла в Грецию. Диера - основной тип судов периода Великой греческой колонизации. Всего «Ивлия» выполнила шесть научных экспедиций. Над проектом работала большая группа советских и иностранных ученых и кораблестроителей (2).

19 Источник: Фото в свободном доступе.

Рисунок 14. Диера «Ивлия» в Черном море, 1989 г.²⁰
Figure 14. The “Ivliia” ship in the Black Sea, 1989



Интересны опыты исторического моделирования на нашем Севере и в Сибири. Ладья «Славия» - реплика русской ладьи XII-XIII веков, построенная под руководством петербургского археолога П.Е. Сорокина²¹. Экспедиции проводились на Ладоге, начиная с 2002 года. Очевидно, схожие ладьи ходили по Днепру и Черному морю в раннем средневековье.

Профессор Д.Ю. Рогозин в 2016 году построил в Красноярске казачий струг «Такмак» - реплику стругов XIII-XVIII веков, на которых первооткрыватели ходили по рекам Сибири (Рисунок 10). Историко-реконструкторские походы проводятся на реке Енисей с 2019 года. Проблематика перекликается с Доном – и там и здесь казаки-мореходы²².

20 Источник: Фото в свободном доступе.

21 Сорокин П.Е. Проект «Славия». URL: https://vk.com/wall-60346341_209

22 «Вперёд в прошлое!» Красноярцам показали уникальный струг «Такмак». Красноярский рабочий. Сибирский новостной портал. URL: <https://krasrab.ru/news/society/33259?ysclid=lp7wvb6ugt278534983>

Замечательны исторические суда-реплики петрозаводской верфи «Варяг» - казацки струги для фильма «ЕРМАК», дубель-шлюпка «Якутск» (Рисунок 15) для фильма «Первые» о Великой Северной экспедиции (походы отряда В.В. Прончищева в 1735-1740 годах) и ряд других. Также на «Варяге» изготовлена вся надводная (деревянная) часть корабля-музея «Гото Предестинация», который в 2014 года пришвартован на Петровской набережной Воронежа²³. Прототип корабля был построен на Воронежских верфях по проекту Петра Первого и входил в состав Азовского флота.

Научно-практическая деятельность морских реконструкторов – пример эффективного использования принципа историзма, который обогащает науку и в яркой, наглядной форме знакомит россиян с нашим драматическим и славным прошлым.

Рисунок 15. Дубель-шлюпка «Якутск»²⁴
Figure 15. The “Yakutsk” sloop



23 Верфь деревянного судостроения «Варяг». URL: <https://www.varyag-onego.ru/?ysclid=lq224rymt2720320606>

24 Источник: Фото в свободном доступе.

Выводы

Морская история Российского юга имеет глубокие корни и является неотъемлемой частью нашего культурного наследия. Незнание или замалчивание важных событий или целых периодов прошлого искажают общую картину истории, приводят к неверным умозаключениям. Системные исторические исследования и системное историческое просвещение необходимы нашему обществу и призваны обеспечить высокий уровень образованности и национального самосознания россиян.

Список источников

1. Аваков П.А. (2023), Азовский проект Петра I: Северо-Восточное Приазовье во внешней и внутренней политике России конца XVII – начала XVIII века [The Azov project of Peter I: The North-Eastern Azov region in the foreign and domestic policy of Russia at the end of the XVII – beginning of the XVIII century]. СПб.: Историческая иллюстрация.
2. Агбунов Т., Гончарук П. (2004), Проект «Ивлия» [The Ivlia project]. Одиссея-2004. X Legio 2.0. Военно-исторический портал античности и средних веков. URL: xlegio.ru/navy/ancient-ships/iulia-project-odyssey-2004
3. Банников А. В., Морозов М. А. (2014), История военного флота Рима и Византии (от Юлия Цезаря до завоевания крестоносцами Константинополя) [The history of the military fleet of Rome and Byzantium (from Julius Caesar to the conquest of Constantinople by the Crusaders)]. СПб.: ЕВРАЗИЯ.
4. Белоусов А.С. (2019), Военно-морской флот во время русско-турецкой войны 1735-1739 гг.: историографический аспект [The Navy during the Russian-Turkish War of 1735-1739: a historiographical aspect]. Клио. Межвуз. журн. для ученых. № 3 (147). С.39-43.
5. Веселаго Ф.Ф. (1895), Краткая история Русского Флота [A brief history of the Russian Fleet]. СПб. Типография В. Демакова.
6. Вестник древней истории. [Bulletin of Ancient History] (1988), №1. С. 253; № 2, С. 260.

7. Гийом Левассер де Боплан (1832), Описание Украины [Description of Ukraine]. Пер. с фр. Санкт-Петербург: Издательство тип. К. Крайя.
8. Елагин С.И. (1864), Исторія русскаго флота. Періодъ Азовскій [The history of the Russian Navy. The Azov period]. СПб.: Издательство: Тип. Комиссионера Императорской Академии художеств Гогенфельдена и Ко.
9. Халил Иналджик (2013), Крым под властью осман и спор о заключении соглашения: по материалам новых документов (2) [Crimea under the rule of the Ottomans and the dispute over the conclusion of an agreement: based on the materials of new documents (2)]. Золотоордынское обозрение. Университет Билкент, Анкара, Турция. № 2. С. 117.
10. Иванов С.В. (2005), Галеры. Эпоха ренессанса 1470-1590. [The Renaissance era 1470-1590]. «Война на море». Периодическое научно-популярное издание для членов военно-исторических клубов. № 14. Редактор-составитель Иванов С. В. При участии ООО «АРС». Лицензия ЛВ № 35 от 29. 08. 97.
11. Камалов И.Х. (2010), Астраханский поход султана Селима: причины и перспективы. [Astrakhan campaign of Sultan Selim: reasons and prospects]. Средневековые тюрко-татарские государства. Сборник статей. Выпуск 2. Казань: Изд-во «Ихлас». С.262-266.
12. Карпов С.П. (1994), Путиами средневековых мореходов: Черноморская навигация Венецианской республики в 13-15 вв. [The Ways of medieval sailors: The Black Sea Navigation of the Venetian Republic in the 13th-15th centuries]. М.: Восточная литература.
13. Кавказ и Дон в произведениях античных авторов. в [The Caucasus and the Don in the works of ancient authors] (1990), Отв. редактор М.Р. Гасанов. Ростов-на-Дону: Северокавказский научный центр высшей школы.
14. Константин Багрянородный. Об управлении империи [Konstantin Porphyrogenitus. About the management of the empire] (1991), серия Древнейшие источники по истории народов СССР. Источник: Российское законодательство X—XX веков. М.: Наука. Том 1. С. 64-73.

15. Королёв В.Н. (1988), Технология донского казачьего мореплавания на Азовском и Чёрном морях в 17 в.: мореходные инструменты и карты [Technology of the Don Cossack navigation on the Azov and Black Seas in the 17th century: nautical instruments and maps]. «Торговля и мореплавание в бассейне Чёрного моря в древности и средние века», Ростов-на-Дону. С. 107-133.
16. Королёв В.Н. (2007), Босфорская война [The Bosporan War]. М.: Вече.
17. Лебедев А.А. (2011), У истоков Черноморского флота России. Азовская флотилия Екатерины II в борьбе за Крым и в создании Черноморского флота (1768—1783 гг.) [At the origins of the Russian Black Sea Fleet. The Azov flotilla of Catherine II in the struggle for the Crimea and in the creation of the Black Sea Fleet (1768-1783)]. СПб.: Издательско-полиграфический комплекс «Гангут».
18. Манахов И.А., Козуб Е.А. (2022), Морские сражения в судьбе Османской империи XVI века [Naval battles in the fate of the Ottoman Empire of the XVI century]. Вестник Ивановского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки. Вып. 2. С. 94-101.
19. Мининков Н.А. (1998), Донское казачество в эпоху позднего средневековья (до 1671 г.) [Don Cossacks in the Late Middle Ages (before 1671)]. Ростов-на-Дону. Изд-во Ростовского университета.
20. Молев Е.А. (2003), Эллина и варвары. На северной окраине античного мира [Hellenes and barbarians. On the northern edge of the ancient world]. М.: ЗАО Центрполиграф.
21. Мустакимов И., Сень Д. (2020), Три османских документа XVI в. о ранней истории донских казаков [Three Ottoman documents of the XVI century on the early history of the Don Cossacks]. Вестник казачьего отдела Рязанской епархии.
22. Очерки истории Азова. Вып. 7. Азов - древнейший порт России [Essays on the history of Azov. Issue 7. Azov is the oldest port in Russia] (2003), Ростов-на-Дону: Издательство КНИГА.
23. Пири Рейс (2019), Книга о мореплавании (Китаб и Бахрийе) [A book about navigation (Kitab and Bahriye)]. Перевод со староосманского, составление и предисловие Алиевой Таиры Октай-кызы. Баку: Ecoprint.

24. Писаревский Н.П. (2001), Морской флот античных государств Северного Причерноморья. [The navy of the ancient states of the Northern Black Sea region] Диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. Воронеж.
25. Рассказ Ибн-ал-Биби о походе малоазийских турок на Судак, половцев и русских в начале XIII в. [Ibn al-Bibi's story about the campaign of the Turks of Asia Minor to Sudak, the Polovtsians and the Russians at the beginning of the XIII century] (1927), пер. А. Якубовского. Византийский временник. Том 25.
26. Рыбаков Б.А. (2003), Рождение Руси [The Birth of Russia]. М.: "АиФ Принт"
27. Северин Т. (2008), По пути Ясона [On the way of Jason]. М.: Эксмо, Мидгард.
28. Скорик А.П., Лепилов А.Г. (1995), Донские казаки как морские охотники. Возрождение казачества: история и современность [Don Cossacks as sea hunters. The Revival of the Cossacks: history and modernity.]. Сборник статей к V Всероссийской (международной) научной конференции. Издание 2-е, исправленное и дополненное. Новочеркасск.
29. Чернова-Дёке Т.Н. (2013), У истоков колониционной политики Екатерины II [At the origins of the colonization policy of Catherine II]. Вопросы истории. № 6. С. 83-91.
30. Чхаидзе В.Н. (2006), Тмутаракань (80-е гг. X в. – 90-е гг. XI в.). Очерки историографии. Материалы и исследования по археологии Северного Кавказа [Tmutarakan (80s of the 10th century – 90s of the 11th century). Essays on historiography. Materials and research on the archaeology of the North Caucasus]. Армавир. Вып. 6. С. 139-174.
31. Шаповалов Г. И., Трипольский И. Л. (1990), О случайной находке судна XI - XII вв. в проливе Тонкий Азовского моря. Проблемы археологии Северного Причерноморья (к 100-летию основания Херсонского музея древностей) [On the accidental discovery of a vessel of the XI - XII centuries in the Thin Strait of the Sea of Azov. Problems of archeology of the Northern Black Sea region (to the 100th anniversary of the founding of the Kherson Museum of Antiquities)]. Херсон. Ч. 3. С. 16-18.

32. Шаруда А.А., Шнайдер В.Г. (2021), Итальянская колонизация Северного Причерноморья [The Italian colonization of the Northern Black Sea region]. Инновационная наука. №5. ISSN 2410-6070.
33. Широкопад А.Б. (2010), Спор о Русском море [The dispute about the Russian Sea.] Москва: АСТ.
34. Fred, T. Jane (1899), The Imperial Russian Navy. London: W. Thacker & CO.

References

1. Avakov, P.A. (2023), The Azov project of Peter I: The North-Eastern Azov region in the foreign and domestic policy of Russia at the end of the XVII – beginning of the XVIII century. St. Petersburg.: Istoricheskaya Illustratsiya. (In Russian)
2. Agbunov, T., Goncharuk, P. (2004) The Iulia project. Odyssey-2004. X Legio 2.0. Military historical portal of antiquity and the Middle Ages. URL: xlegio.ru/navy/ancient-ships/iulia-project-odyssey-2004 (In Russian)
3. Bannikov, A.V., Morozov, M.A. (2014), The history of the military fleet of Rome and Byzantium (from Julius Caesar to the conquest of Constantinople by the Crusaders). St. Petersburg: EURASIA. (In Russian)
4. Belousov, A.S. (2019), The Navy during the Russo-Turkish War of 1735-1739: a historiographical aspect. Clio. Inter-university. journal. for scientists. No. 3 (147) pp. 39-43. (In Russian)
5. Veselago, F.F. (1895), A brief history of the Russian Fleet. St. Petersburg. V. Demakov Printing House. (In Russian)
6. Bulletin of Ancient History (1988), No. 1. P. 253; No. 2, P. 260. (In Russian)
7. Guillaume Lefebvre de Beaulieu (1832), Description of Ukraine. Translated from French. St. Petersburg: Publishing house type. K. Kraya. (In Russian)
8. Elagin, S.I. (1864), The history of the Russian fleet. The period of Azov. St. Petersburg: Publisher: Type. Commissioner of the Imperial Academy of Fine Arts of Hohenfelden and Co. (In Russian)

9. Khalil Inalidzhik (2013), Crimea under the rule of the Ottomans and the dispute over the conclusion of an agreement: based on the materials of new documents (2). Golden Horde Review. Bilkent University, Ankara, Turkey. No. 2. P. 117. (In Russian)
10. Ivanov, S.V. (2005), Galleys. The Renaissance era 1470-1590. "The War at Sea" A periodical popular science publication for members of military history clubs. No. 14. The editor-compiler is Ivanov S. V. With the participation of ARS LLC. LV license No. 35 dated 29. 08. 97. (In Russian)
11. Kamalov, I.H. (2010), The Astrakhan campaign of Sultan Selim: causes and prospects. pp.262-266. Medieval Turkic-Tatar states. Collection of articles. Issue 2. Kazan: Ikhlas Publishing House. pp. 262-266. (In Russian)
12. Karpov, S.P. (1994), The Ways of medieval sailors: The Black Sea navigation of the Venetian Republic in the 13th-15th centuries. Moscow: Vostochnaya Literatura. (In Russian)
13. The Caucasus and the Don in the works of ancient authors (1990), Resp. editor M.R. Hasanov. Rostov-on-Don: North Caucasian Scientific Center of Higher Education. (In Russian)
14. Konstantin Porphyrogenitus. About the management of the empire (1991), "The oldest sources on the history of the peoples of the USSR" series. Source: Russian legislation of the X—XX centuries Moscow: Nauka. Volume 1. pp. 64-73. (In Russian)
15. Korolev, V.N. (1988), Technology of the Don Cossack navigation on the Azov and Black Seas in the 17th century: nautical instruments and maps. "Trade and navigation in the Black Sea basin in antiquity and the Middle Ages", Rostov-on-Don. pp. 107-133. (In Russian)
16. Korolev, V.N. (2007), The Bosporan War. Moscow: Veche. (In Russian)
17. Lebedev, A.A. (2011), At the origins of the Russian Black Sea Fleet. The Azov flotilla of Esa-Terina II in the struggle for the Crimea and in the creation of the Black Sea Fleet (1768-1783). St. Petersburg: Publishing and printing complex "Gangut". (In Russian)
18. Manakhov, I.A., Kozub, E.A. (2022), Naval battles in the fate of the Ottoman Empire of the XVI century. Bulletin of the Ivanovo State University. Series: Humanities. Issue. 2. pp. 94-101. (In Russian)

19. Mininkov, N.A. (1998), Don Cossacks in the Late Middle Ages (before 1671). Rostov-on-Don: Publishing house of the Rostov University. (In Russian)
20. Molev, E.A. (2003), Hellenes and barbarians. On the northern edge of the ancient world. Moscow: ZAO Tsentrpoligraf. (In Russian)
21. Mustakimov, I., Sen, D. (2020), Three Ottoman documents of the XVI century on the early history of the Don Cossacks. Bulletin of the Cossack department of the Ryazan Diocese. (In Russian)
22. Essays on the history of Azov. Issue 7. Azov is the oldest port in Russia (2003), Rostov-on-Don: Publishing house KNIGA. (In Russian)
23. Piri Reis (2019), The Book of Navigation (Kitab and Bahriyye). Translation from Old Ottoman, compilation and foreword by Aliyeva Taira Oktay-kyzy. Baku: Ecoprint. (In Russian)
24. Pisarevsky, N.P. (2001), The navy of the ancient states of the Northern Black Sea region. Dissertation for the degree of Doctor of Historical Sciences. Voronezh. (In Russian)
25. Ibn al-Bibi's story about the campaign of the Turks of Asia Minor against Sudak, the Polovtsians and the Russians at the beginning of the XIII century (1927), (tr. by A. Yakubovsky). The Byzantine time period. Volume 25. (In Russian)
26. Rybakov, B.A. (2003), The Birth of Russia. Moscow: "Ayprint". (In Russian)
27. Severin, T. (2008), On the way of Jason. Moscow: Eksmo, Midgard. (In Russian)
28. Skorik, A.P., Lepilov, A.G. (1995), Don Cossacks as sea hunters. The Revival of Kazakhstan: history and modernity. Collection of articles in the All-Russian (international) scientific conference. 2nd edition, corrected and expanded. Novocherkassk. (In Russian)
29. Chernova-Dick, T.N. (2013), At the origins of the colonization policy of Catherine II. Questions of History. No. 6. pp. 83-91. (In Russian)
30. Chkhaidze, V.N. (2006), Tmutarakan (80s of the X century – 90s of the XI century). Essays on historiography. Materials and research on the archaeology of the North Caucasus. Armavir. Issue 6. pp. 139-174. (In Russian)

31. Shapovalov, G.I., Tripolsky, I.L. (1990), About the happy discovery of the middle of the XI - XII centuries in the Thin Strait of the Sea of Azov. Problems of archeology of the Northern Black Sea region (to the 100th anniversary of the founding of the Kherson Museum of Antiquities) Kherson. Part 3. pp. 16-18. (In Russian)
32. Sharuda, A.A., Schneider, V.G. (2021), The Italian colonization of the Northern Black Sea Region. Information Science. No. 5. ISSN 2410-6070. (In Russian)
33. Shirokorad, A.B. (2010), Dispute about the Russian Sea. Moscow: AST. (In Russian)
34. Fred, T. Jane (1899), The Imperial Russian Navy. London: W. Thacker & CO.

Информация об авторе

ПАВЛЕНКО Игорь Евгеньевич, кандидат технических наук, Председатель Общественной Организации «Фонд Таганрог Исторический», Таганрог, Российская Федерация. E-mail: taganflot@gmail.com.

Раскрытие информации о конфликте интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Информация о статье

Поступила в редакцию: 15.12.2023. Одобрена после рецензирования: 20.12.2023. Принята к публикации: 26.12.2023. Опубликовано: 15.01.2024.

Информация о рецензировании

«Россия: общество, политика, история» благодарит анонимного рецензента (рецензентов) за вклад в рецензирование данной работы.

About the author

Igor E. PAVLENKO, CandSc (Tech.), Chairman of Non-governmental organization "Historical Taganrog Fund", Taganrog, Russian Federation. E-mail: taganflot@gmail.com.

Conflicts of Interest Disclosure

The author declares no conflicts of interest.

Article info

Submitted: 15.12.2023. Approved after peer review: 20.12.2023. Accepted for publication: 26.12.2023. Published: 15.01.2024.

Peer review info

«Russia: Society, Politics, History» thanks the anonymous reviewer(s) for their contribution to the peer review of this work.