

ИСТОРИЧЕСКАЯ РЕТРОСПЕКТИВА

Научная статья

УДК 930.24

[https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-1\(6\)-124-141](https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-1(6)-124-141)

Исторические науки



Гавани мыса Таган Рог

Игорь Евгеньевич Павленко

Общественная Организация «Фонд Таганрог Исторический», Таганрог, Российская Федерация
taganflot@gmail.com

Аннотация. В статье на основе хронологического и системного методов рассмотрена история создания и развития морских гаваней на мысу Таган Рог, начиная с VII века до н.э. Используются данные геологии, археологии, историографии. Показано, что расположение мыса, богатые ресурсные возможности моря и прилегающих плодородных земель на протяжении тысячелетий привлекали народы, находившиеся на пике этногенеза: греки-эллины, понтийские греки, византийцы, генуэзцы и венецианцы, турки-османы оборудовали здесь якорные стоянки, гавани, опорные пункты. Созданная Петром I и возобновленная при Екатерине II военно-морская база «город Троицкий» (Таганрог), построенный флот и решительные действия армии радикально изменили геополитическую ситуацию в регионе: Россия взяла под контроль Азовское море, вышла в Черное и получила доступ в Средиземное, умиротворила Дикое Поле и Крым. Город Таганрог стал коммерческим портом с развитыми внешнеторговыми связями. Наличие порта стимулировало развитие промышленности и культурных связей. В XX веке городские гавани умножились: гавань металлургического завода, судоремонтный завод, гидро-база авиационного завода, яхт-клубы, базы рыболовецких и маломерных судов. Сегодня город имеет особый морской колорит, сложную экономическую, социальную и культурную структуру. Жители используют разнообразные возможности для работы, досуга, саморазвития. Результаты дальнейших археологических раскопок на мысу и архивные исследования будут способствовать просвещению россиян, расширять их кругозор, формировать твердую гражданскую позицию и цельную систему взглядов на мир.

Ключевые слова: гавань, мыс Таган Рог, уровень моря, порт, торговые пути, развитие, историческое просвещение

Для цитирования: Павленко И.Е. Гавани мыса Таган Рог. Россия: общество, политика, история. 2023. №1(3). С. 124-141.

© Павленко И.Е.

© «Россия: общество, политика, история», 2023

HISTORICAL RETROSPECTIVE

Original article

Historical sciences

[https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-1\(6\)-124-141](https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-1(6)-124-141)

Harbors of Cape Tagan Rog

Igor E. Pavlenko

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

Abstract. Based on chronological and systematic methods, the article examines the history of the creation and development of sea harbors on Cape Tagan Rog, starting from the VII century BC. Data from geology, archeology, historiography are used. It is shown that the location of the cape, the rich resource possibilities of the sea and the adjacent fertile lands for thousands of years attracted peoples who were at the peak of ethnogenesis: Hellenic Greeks, Pontic Greeks, Byzantines, Genoese and Venetians, Ottoman Turks equipped anchorages, harbors, strong points here. The naval base «City of Trinity» (Taganrog), created by Peter the I-st and resumed under Catherine the II-nd, the fleet built and the decisive actions of the army changed the geopolitical situation radically in the region: Russia took control of the Sea of Azov, entered the Black Sea and gained access to the Mediterranean, pacified the Wild Field and the Crimea. The city of Taganrog has become a commercial port with developed foreign trade relations. The presence of the port stimulated the development of industry and cultural ties. In the XX century the city harbors multiplied: the harbor of the metallurgical plant, the ship repair plant, the hydro-base of the aviation plant, yacht clubs, bases of fishing and small vessels. Today the city has a special marine flavor, a complex economic, social and cultural structure. Residents use a variety of opportunities for work, leisure and self-development. The results of further archaeological excavations at the cape and archival research will contribute to the education of Russians, broaden their horizons, form a firm civic position and a coherent system of views on the world.

Keywords: harbor, Cape Tagan Rog, sea level, port, trade routes, development, historical enlightenment

For citation: Pavlenko, I.E. Harbors of Cape Tagan Rog. Russia: Society, Politics, History. 2023. No. 1(3). pp. 124-141.

Гавань – (от нидерл. haven), естественно или искусственно защищенная от ветра, волн и течений часть водного пространства для стоянки, ремонта и зимовки судов (Энциклопедический словарь).

Введение

Мыс Таган Рог на Азовском море расположен в самом углу мелководного залива, сложного и опасного для судоходства. Однако со времен ранней античности греки-эллины, а затем и другие народы использовали берега мыса в качестве гаваней. Причины и следствия возникновения этих гаваней, их генезис заслуживают системного междисциплинарного исследования. Точные знания и понимание отечественной истории актуальны для социума и государства во все времена. Граждане России должны иметь веские основания и ценностные ориентиры для созидательной жизни под девизом «Хорошо там, где мы есть».

Результаты исследования

Азовское море возникло в результате распада обширного древнего водоема. На протяжении сотен тысяч лет облик района менялся от большого озера до пересеченной реками заболоченной низменности, затем лимана реки Дон и нынешнего состояния (10). Значительные изменения конфигурации водной поверхности происходили и во времена античной истории. Приплывшие сюда в VII веке до н.э. греки вошли в северную часть лимана – предшественника Таганрогского залива. В то время по берегам существовала плодородная низменность (7), что вместе с изобилием рыбы и привлекло эллинов. Уровень воды в районе современного Таганрога был на 5-6 метров ниже сегодняшнего, кромка берега отстояла от нынешней на километр и более (10). Греческий поселок расположился на северной части мыса у подножия теперешней Каменной лестницы, большей частью на прибрежной террасе, покрытой сегодня морем. Поселок известен среди археологов как Таганрогское поселение. По мнению ряда историков, (7; 8) поселение можно соотнести с гаванью Кремны, о которой писал Геродот. Судя по выброшенным морем обломкам керамики (с росписью и надписями), здесь обосновались выходцы из греческого города Милета (крупнейший порт античности на западном берегу Малой Азии). Характерно, что значительная часть археологических находок – фрагменты транспортных амфор. Материалы раскопок приводят к выводу, что жители поселения выращивали зерно, сушили и солили рыбу и икру, обеспечивали себя, а прибавочный продукт вывозили в метрополию, нуждавшуюся в продовольствии. В VI веке до н.э. люди оставили поселок. К началу новой эры произошел значительный подъем уровня моря, и вода уничтожила следы построек (8).

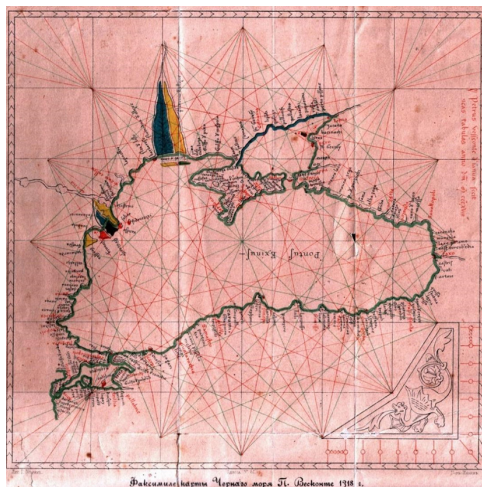
На южной стороне мыса Таган Рог (территория современного рыбацкого района Богудонии) археологические находки свидетельствуют о существовании греческого поселения в IV-III веках до н.э. и его связях с Боспорским царством. Найдены также

фрагменты византийской и золотоордынской керамики XIII-XIV веков (6; 8). Очевидно, в те времена здесь также существовали гавани. Материалы раскопок на территории современной Пушкинской набережной Таганрога указывают на то, что сезонная гавань, торжище действовали здесь и в XII-XIV вв. (6; 8).

В VI-X веках Приазовье, нижний и средний Дон, нижнюю и среднюю Волгу занимал Хазарский каганат, контролировавший значительную часть Великого Волжского торгового пути. После разгрома Хазарии киевским князем Святославом (965-968 г.г.) на Керченском и Таманском полуостровах образовалось русское Тмутараканское княжество, просуществовавшее до начала XII века. Приметный мыс Таган Рог вошел в сферу русского влияния (6). Несомненно, здесь останавливались византийцы и русские мореплаватели.

Наши знания по истории Приазовья базируются на материалах геологии, археологии и документах прошлых лет. О существенных временных пробелах можно составить только общее представление. Колебания уровня моря, изменения климата, миграции племен, войны, нарушали и прерывали хозяйственную деятельность. В прибрежных степях проходили и жили кочевники: киммерийцы, скифы, сарматы, готы, гунны, половцы, печенеги. Во времена стабильности они были заинтересованы в торговле, и жизнь в гаванях и прибрежных поселениях протекала в трудах и покое. Но в периоды переселения и междоусобиц степняки сметали все на своем пути. Разорение и запустение огромных пространств длилось многие годы. Потом жизнь брала свое и торговые пути вновь соединяли народы.

Рисунок 1. Карта Мраморного, Черного и Азовского морей Пьетро Бесконтти. 1318 г.¹
Figure 1. Map of the Marmara, Black and Azov Seas by Pietro Visconti. 1318.



1 Копия карты предоставлена Судакским музеем «Генуэзская крепость». Источник: http://papacom.narod.ru/maps/portolan_vesconte_1318.htm.

Карта 1318 года генуэзца Пьетро Бесконтти (Рисунок 1) говорит о детальном знании средиземноморскими мореходами акваторий и берегов Черного и Азовского морей (3). На карте обозначены устья рек, якорные стоянки, гавани, в т.ч. у мыса Таган Рог – Порто Пизано. Таганрогский залив, дельту Дона, мыс Таган Рог последовательно считали своими греки-эллины, понтийские греки, римляне, византийцы, хазары, русы, генуэзцы и венецианцы, золотоордынцы. Перекресток торговых путей с плодородными землями и изобилием высокосортной рыбы притягивал людей во все времена. В XV веке торговлю в Азово-Черноморском бассейне взяла под контроль Османская империя. С 1475 года торговый город Тана-Азов в дельте Дона стал ее северным портом. Турки подчинили Крымское ханство, изгнали итальянцев, претендовали на земли юга России, Поволжье, Каспий. Принципиально ситуация изменилась, когда русские войска под началом Петра I в 1696 году взяли Азов и заложили на мысу Таган Рог военно-морскую базу. Россия стала морской державой. В 1705 г. в основном завершили строительство города-крепости Троицкого (Таганрога) и порта. Размеры гавани были внушительны: восточный и западный молы – более 400 метров, фронтальный мол – около 1 километра в длину (Рисунок 2). Основу молов гавани составляли 4 ряда свай (всего забито около 30.000 шт.), в пространство между которыми плотно установили дощатые ящики размерами 5х2,25 сажений с камнем. Ящики имели дно (9). Все элементы конструкции связывались железными скрепами и заливались известковым раствором. Спроектировал гавань и руководил строительством итальянец Матвей Симонт (Маттео Миланковидж (1)). По окончании строительства царь Петр наградил Симонта именной медалью с надписью: «За дело гавани капитану Матвею Симонтову» (Рисунок 3). На аверсе - погрудный портрет Петра I, обращенного вправо, на реверсе – план города-крепости Троицкого с гаванью. М. Симонт также спроектировал и руководил строительством морского форта «Цитадель» на искусственном острове перед гаванью (с XIX века его стали называть «Черепашка»). Форт, очевидно, имел свой причал – малую гавань.

Рисунок 2. Чертеж-проект Таганрогской гавани. 1701 г. (1)

Figure 2. Drawing-project of Taganrog harbor. 1701.

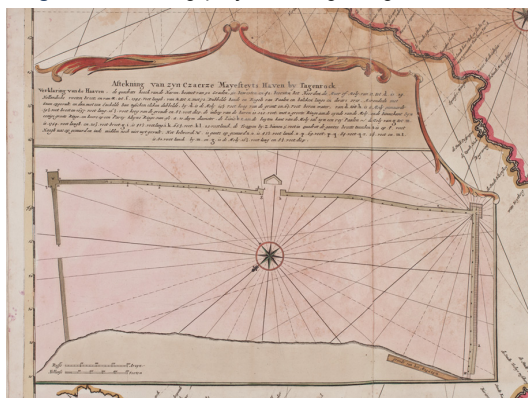


Рисунок 3. Медаль капитана Маттео Симонта (11)
Figure 3. Captain Matteo Simon's Medal



Убежище для флота получилось надежное, однако оно не долго служило России. В 1711 году, по неудачному для России Прутскому договору, русские оставили Приазовье, разрушив порт и Троицкую крепость.

25 сентября 1768 года Турция объявила России очередную войну. Императрица Екатерина II и ее советники решили подкрепить военные действия на суше морскими силами, для чего воссоздать Таганрогскую базу и Азовский флот. Учрежденная в ноябре 1768 года Донская экспедиция (по сути – штаб) под руководством контр-адмирала Алексея Наумовича Сенявина приступила к реализации поставленных задач.

Корабли строились на возрожденных Воронежских верфях, а центром достройки флотилии с 1771 года стал Таганрог. Уже 8 мая 1771 года эскадра под флагом адмирала А.Н. Сенявина отправилась с Таганрогского рейда к Арабатской стрелке для поддержки войск генерал-аншефа В.М. Долгорукова и противодействия турецкому флоту. С 1772 года в Таганроге выполняли текущий ремонт кораблей. Мелководность гавани заставляла производить основные работы на внешнем рейде. Доставку оснастки обеспечивали шлюпки. При необходимости корабли заводили в гавань, полностью их разгружая.

Посетивший Таганрог в сентябре 1773 года академик И.А. Гильденштедт записал в путевом дневнике: «...Противоположную крепости часть моря занимает гавань, обведенная деревянным молом. Мол имеет в окружности 600 сажений, в ширину 3 сажени, а в высоту 10 футов. Он состоит из срубов, наполненных камнями. Две трети его с (западной) стороны уже готовы. Он возведен на старом фундаменте времен Петра Великого». К 1773 году были готовы основные постройки порта: жилые, склады, мастерские и др. К строительству северного мола и береговой стенки не приступали (9).

Основные материалы кораблестроения – дерево, пенька и парусина быстро изнашивались. Но система судоремонта в Таганроге работала столь четко, что все корабли Азовского флота постоянно содержались в боевом состоянии. Азовцы успешно воевали на море и обеспечивали необходимую поддержку сухопутных войск. В 1774 году война победно завершилась Кючук-Кайнарджийским миром, по которому Россия

закрепила за собой Азов и Таганрог, другие крепости и земли, узаконила право иметь флот на Черном море и право прохода через проливы Босфор и Дарданеллы. Таким образом, спустя 60 лет Екатерина II и ее военачальники реализовали Азовский проект Петра I. В 1783 году Крым вошел в состав России. Началось освоение обширных южных земель – Новороссии. Вклад Таганрогского военного порта в этот грандиозный результат весьма значителен.

В 1783 году Азовский флот перебазировался в Ахтиарскую (будущая Севастопольская) бухту и стал основой Черноморского флота. Таганрог же остался в глубоком тылу. 23 июня 1795 года сильнейший шторм совершенно разрушил военную гавань. Формально военный порт в Таганроге был упразднен в 1816 году. (9).

В 1774 году на северной стороне мыса Таган Рог, где волнение всегда меньше (район современной намытой части Пушкинской набережной), приступили к организации торгового порта. Были построены деревянные здания биржи и складов, оборудованы дороги на возвышенную городскую сторону – так называемые «спуски». Основной груз – зерно на экспорт. Мелкосидящие суда подходили близко к берегу. Погрузку-выгрузку производили на лодках (12) и даже на телегах, заезжавших в воду (Рисунок 4). Крупные суда грузились на рейде Петровского порта, а имевшие небольшую осадку причаливали к его разрушенным молам, где глубина составляла 6-7 футов (Рисунок 5). Гавани Таганрога обеспечивали средствами существования тысячи крестьян, торговцев, моряков, рабочих. Несмотря на примитивную организацию, Таганрогский порт в первой половине XIX в. занимал пятое место по объему внешней торговли после Риги, Санкт-Петербурга, Одессы, Архангельска (12).

Рисунок 4. Разгрузка мелкосидящего судна «на телеги» у Воронцовской набережной²

Figure 4. Unloading of a shallow-seated vessel «on carts» at the Vorontsovskaya embankment



Рисунок 5. Гавань на оконечности мыса (Северный мол) в середине XIX века³
Figure 5. The harbor at the tip of the cape (Northern Pier) in the middle of the XIX century



Проекты полноценного торгового порта разрабатывались постоянно, что отражено на планах города Таганрога 1780, 1800, 1802, 1804, 1827 годов (Рисунок 6). Однако все осталось на бумаге. И дело не столько в косности - мешали объективные причины. Строительство и эксплуатация гидротехнических сооружений в Таганрогском заливе значительно осложнены природными факторами.

Рисунок 6. План города, «сочиненный в Таганрогском строительном комитете 1808 г.»
Figure 6. The city plan, «composed in the Taganrog Construction Committee of 1808» (11)



1. Зимой Азовское море покрывается льдом на 3-4 месяца. Ледяные поля, даже сплошные, подвержены влиянию ветра, и действуют на берег, гидротехнические сооружения и суда, как всесокрушающий бульдозер.
2. Уровень воды в узком и длинном Таганрогском заливе сильно зависит от действия ветров. В районе Таганрога колебания уровня достигают 3,92 м выше ординара (24 сентября 2014 г.) при юго-западных («верховой» ветер) и 3,46 м ниже ординара (8 марта 1968 г.) при северо-восточных ветрах («низовой»). Максимальные значения весьма редки, но «сгоны» воды в пределах 1-1,5 метра происходят регулярно. В остальных портах Азовского моря колебания уровня несравнимо меньше.
3. Дно залива сложено из многометровых слоев ила, песка, ракушки (10) и не может служить надежным основанием для гидротехнических сооружений.
4. Глинистые обрывы берегов подвержены разрушениям и оползням.

Отметим, что сгонно-нагонные колебания уровня моря характерны для таких крупных и успешных портов, как, например, Венеция и Санкт-Петербург, расположенных в глубине мелководных заливов. Морские отливы и приливы также представляют значительную помеху для портовой деятельности не только на открытом побережье, но и в речных портах – например, в Лондоне. Но географическое положение и политико-экономические факторы всегда оставались решающими при выборе места для строительства портов.

Дальнейшее развитие порта и обустройство береговой зоны проследим по уникальной книге «Описание Таганрогского порта» (12) инженера путей сообщения В.Н. Соболева - технического руководителя порта на рубеже XIX-XX века.

С 1848 года Таганрог начал принимать пассажирские пароходы, курсировавшие в Азовском и Черном морях. В 1849 году было завершено строительство набережной на Северо-восточной части мыса (Воронцовская набережная) и мостовой на Биржевом спуске. Условия для торговых операций существенно улучшились. С 1868 по 1874 годы на месте бывшего Петровского порта велось строительство новых молов. Однако к 1887 году состояние порта являлось «вполне беспомощным и негодным» (письмо Таганрогского Городского Головы №2342 от 11 июня 1887 года). До 1888 года только наружная сторона Северного мола и часть Воронцовской набережной оставались доступными судам с осадкой 6-7 футов. Отметим, что в 1878 году на мысу построен каменный маяк. В 1888 году реконструкция порта и Воронцовской набережной поручается Министерству Путей Сообщения. Назовем основные работы, выполненные с 1888 по 1902 года.:

- предварительное бурение разведочных скважин (до глубины 7 саж.) и забивка пробных свай с целью определения характера грунтов морского дна и берега;
- расчистка старой акватории порта от затонувших судов и их фрагментов;
- ремонт и разборка части Петровских оснований молов (удаление

- поврежденных свай, забивка новых, расчистка дна и т.д.);
- возведение новых молов (частично, на Петровских основаниях);
 - облицовка молов камнем и бетонными плитами. Установка волноломов;
 - землечерпательные работы в обновленной старой и в новой частях гавани. Углубление морского дна с наружной стороны молов. Проведен подходной канал длиной 1300 саж. и глубиной до 10,5 фут от ворот порта до фарватера;
 - засыпка части прибрежной акватории старой гавани и возвышение портовой территории за счет вынутого землечерпалкой грунта. Строительство внутрипортовых набережных с каменной облицовкой;
 - оборудование подъездных путей (для колесного и железнодорожного транспорта);
 - капитальный ремонт Воронцовской набережной: подъем территории подсыпкой глины из бастионов Троицкой крепости, восстановление каменных откосов и др.

В конечном счете, в 1902 году порт принял вид (Рисунки 7; 8), близкий к современному.

Рисунок 7. Фиксационный план Таганрогского порта. 1902 г. (2)

Figure 7. Fixing plan of the Taganrog port. 1902

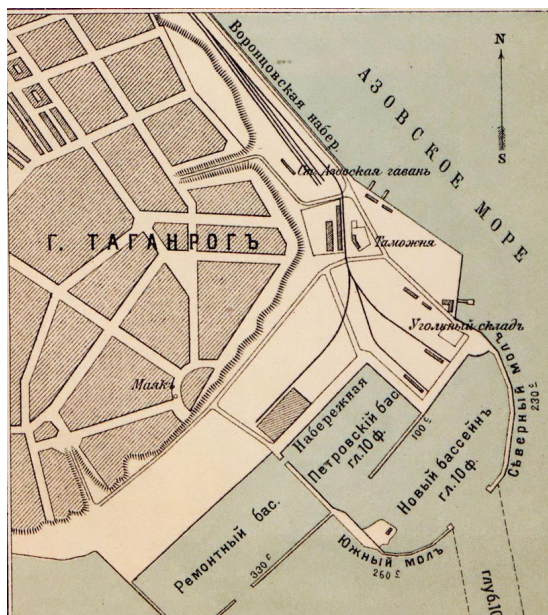
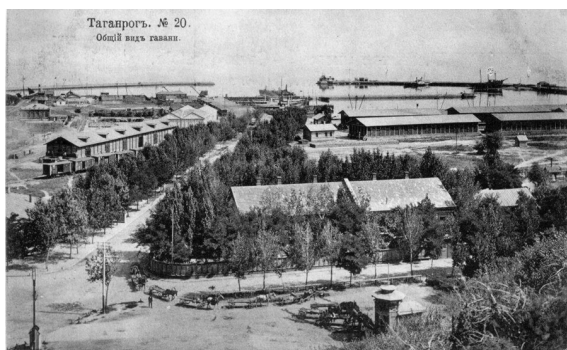


Рисунок 8. Вид на Таганрогский порт и припортовую территорию. 1908 г. (2)
Figure 8. View of the Taganrog port and the port territory. 1908



В советское время судоремонтные мастерские порта преобразовали в Таганрогский судоремонтный завод (ТСРЗ). Ворота Ремонтного бассейна заложили, и он стал гаванью ТСРЗ. Стенку между Петровским и Новым бассейном демонтировали. Построили новые, реконструировали старые причалы. Мощные портальные краны обеспечили погрузку-выгрузку разнообразных грузов (2). Порт и Морской вокзал обслуживали внутренние линии СССР.

В 1991 году порт открыли для международной торговли. ТСРЗ был упразднен. В настоящее время причалы имеют несколько владельцев, но эти вопросы не относятся к задачам данной статьи. Построены терминалы: зерновой, нефтеналивные, контейнерный (Рисунки 9; 10). Ледоколы обеспечивают круглогодичную навигацию начиная от Керченского пролива. Внутренний ковш порта и Таганрогский подходной канал протяженностью 19 километров углубили до 5 м. Таганрог связан водными путями с десятками внутренних и иностранных портов (Рисунок 11).

Рисунок 9. Таганрогский морской торговый порт – современный снимок⁴
Figure 9. Taganrog Commercial Sea Port – a modern snapshot

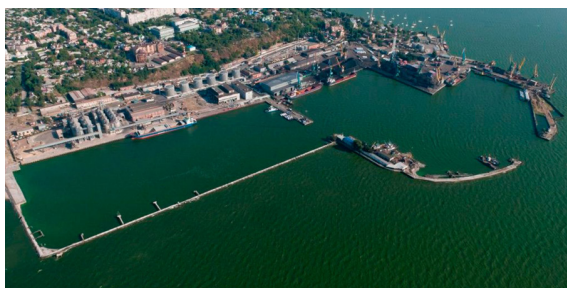


Рисунок 10. План Таганрогского порта. 2004 г. (2)

Figure 10. The plan of the Taganrog port. 2004

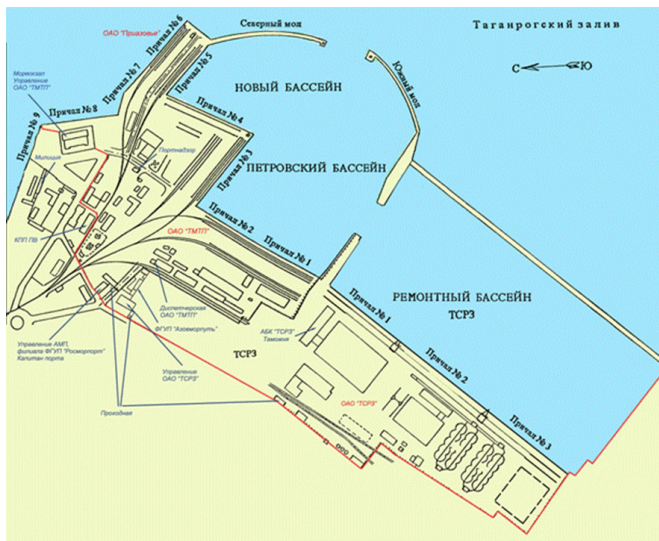
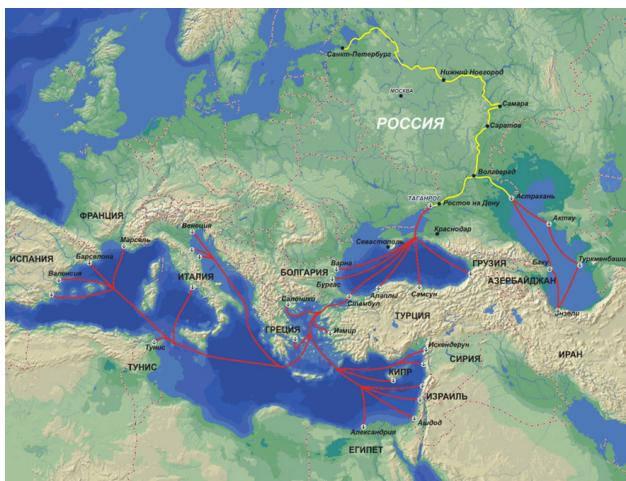


Рисунок 11. Торговые связи Таганрога с внутренними и иностранными портами⁵

Figure 11. Trade relations of Taganrog with domestic and foreign ports



Более ста лет назад Таганрогское Metallургическое Общество построило на берегу завод – морем удобно было завозить крупногабаритное оборудование из Европы и железную руду с Керченских рудников. Строительство собственной гавани и подходного канала было закончено в 1901 году. В гавани, говоря сегодняшним языком, действовали два терминала: разгрузки барж с рудой (Рисунок 12) и отгрузки зерна на экспорт (Рисунок 13) (5).

Рисунок 12. Гавань Таганрогского Metallургического Общества (5)
Figure 12. Harbor of Taganrog Metallurgical Society



Рисунок 13. Бухта Андреева, 1990-е годы. Видна старинная эстокада для погрузки зерна из железнодорожных вагонов на суда (5)

Figure 13. Andreev Bay, 1990s. An old trestle for loading grain from railway wagons onto ships can be seen



В 1930-е годы металлургический завод получил имя советского государственного деятеля А.А. Андреева. Заводскую гавань и сегодня называют «Бухта Андреева». Гавань использовалась самим заводом для технологических нужд, одновременно служила базой предприятия «АзовХолодРемФлот», а также стоянкой лодочного кооператива. Сейчас здесь размещены яхт-клуб и база пограничных катеров. Завод работает по самым современным технологиям, производя высокосортные стали и трубы различного назначения.

Есть в Таганроге совершенно уникальная гавань - гидро-база авиационного завода имени Г.М. Бериева (4). Железобетонный слип - наклонная площадка от береговой стенки обеспечивает спуск на воду и возвращение на сушу самолетов-амфибий.

Кроме вышеназванных гаваней, с первых лет XX века на южной части Воронцовской набережной разместили яхт-клуб. Во времена СССР между яхт-клубом и портом работал морской причал ДОСААФ, где молодежь получала навыки гребли и хождения на ялах под парусом. Здесь был деревянный слип для вытаскивания ялов и эллинг для их хранения. Сейчас здесь строится база маломерных судов.

В настоящее время на берегах Таганрогского мыса также размещены базы частных катеров, яхтклубы, а в районе Богудонии (пляж «Турецкая бухта») имеет якорную стоянку и пункт выгрузки рыболовецкая артель (Рисунок 14).

Рисунок 14. Берег Богудонии. Рыбачьи лодки, сети, подпорная стенка.

Современное фото⁶

Figure 14. The coast of Bogudonia. Fishing boats, nets, retaining wall. Modern photo



Выводы

Краткий обзор гаваней на мысу Таган Рог с VII века до н.э. по настоящее время показал хозяйственную и политическую необходимость их существования именно в этом месте в разных геополитических условиях на протяжении тысячелетий. Гавани становились звеном торговых путей, ядром поселений колонистов. Основание Петром I военно-морской базы явилось важным событием государственного строительства, одним из следствий которого стало рождение города Таганрога - торгового, промышленного и культурного центра. Таков результат трудов десятков поколений разных народов, сбывшихся и нереализованных планов отдельных людей, племен и государств. Сегодня море и гавани способствуют экономическому и культурному развитию Таганрога, привлекают многочисленных туристов. Морской фактор создает городу особый колорит, обеспечивает жителям дополнительные возможности для работы, развития и досуга. Раскопки археологов и архивные находки дополняют знания о развитии города и его населения в прошлом. Историческое просвещение необходимо нашему обществу, как воздух – оно формирует гражданскую позицию россиян и твердую, цельную систему взглядов на мир.

Список источников

1. Аваков П.А. (2016), Основание Таганрогской гавани: от идеи к воплощению [The foundation of Taganrog Harbor: from idea to implementation]. Вопросы истории, естествознания и техники. Т. 36. №2. С. 298-311.
2. Башкатов Б.А. (2013) Мой порт моя гордость. 1698-2013 [My port is my pride. 1698-2013]. Таганрог: И.П. Кравцов В.А.
3. Гордеев А.Ю. (2014), Топонимия побережья Черного и Азовского морей на картах-портоланах XIV-XVII веков [Toponymy of the coast of the Black and Azov Seas on the Portolan charts of the XIV-XVII centuries]. Academia.edu. Киев.
4. Емельянов С.Н., Заблотский А.Н., Сальников А.И. (2014), История авиастроения в Таганроге [History of aircraft construction in Taganrog]. М.: ООО «Алекс».
5. «...И дольше века льется сталь...». Книга об истории завода, изданная к 110-летию ТАГМЕТ [«... And steel has been pouring for more than a century...». A book about the history of the plant, published for the 110th anniversary of TAG-MET], (2006).

6. Качевский П.С. (2013), Историко-археологические памятники эпохи античности в районе Таганрогского мыса [Historical and archaeological monuments of antiquity in the area of the Taganrog Cape]. Вестник Таганрогского института имени А.П. Чехова.
7. Копылов В.П. (2011), Таганрогское поселение – гавань Кремны? [Taganrog settlement – Kremny Harbor?] Античный мир и археология. Вып.15. Саратов. С. 223-239.
8. Ларенок П.А. (2021), Таганрогский мыс – Кремны? [Taganrog Cape – Kremny?]. «Вехи Таганрога». № 83. С. 5-12.
9. Лебедев А.А. (2011), У истоков Черноморского флота России [At the origins of the Russian Black Sea Fleet]. С-Петербург.: Изд. «Гангут».
10. Матишов Г.Г., Польшин В.В., Титов В.В., Шевердяев И.В. (2019), Голоценовая история Азовского шельфа [Holocene history of the Azov shelf]. Наука Юга России. Т. 15. №1. С. 42-53.
11. Петровские укрепления Миусского полуострова [Peter 's fortifications of the Mius Peninsula] (2015), под редакцией Павленко И.Е. Таганрог: Изд-во «ТАНАИС». 2015.
12. Соболев В.Н. (1905), Описание Таганрогского порта [Description of the Taganrog port]. Труды отдела торговых портов. Вып. XVI. С-Петербург.
13. Соловьев А.И. (1993), Азовское море и Приазовье [The Sea of Azov and the Azov Region]. Таганрог: Изд-во ТРТИ.

References

1. Avakov, P.A. (2016), The foundation of Taganrog Harbor: from idea to implementation. Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki. Vol. 36. No. 2. pp. 298-311. (In Russian)
2. Bashkatov, B.A. (2013) My port is my pride. 1698-2013. Taganrog: I.P. Kravtsov V.A. (In Russian)
3. Gordeev, A.Y. (2014), Toponymy of the coast of the Black and Azov Seas on the Portolan charts of the XIV-XVII centuries. Academia.edu. Kiev. (In Russian)
4. Emelyanov, S.N., Zablotskiy, A.N., Salnikov, A.I. (2014), History of aircraft construction in Taganrog. Moscow: ООО «Aleks». (In Russian)
5. «... And steel has been pouring for more than a century...». A book about the history of the plant, published for the 110th anniversary of TAGMET, (2006). (In Russian)
6. Kachevskiy, P.S. (2013), Historical and archaeological monuments of antiquity in the area of the Taganrog Cape. Review of Taganrog Chekhov Institute. (In Russian)

7. Kopylov, V.P. (2011), Taganrog settlement – Kremny Harbor? Ancient World and Archeology. Ed. 15. Saratov. pp. 223-239. (In Russian)
8. Larenok, P.A. (2021), Taganrog Cape – Kremny? «Vekhi Taganroga». No. 83. pp. 5-12. (In Russian)
9. Lebedev, A.A. (2011), At the origins of the Russian Black Sea Fleet. Saint Petersburg: Izd. «Gangut». (In Russian)
10. Matishov, G.G., Polshin, V.V., Titov, V.V., Sheverdyaev, I.V. (2019), Holocene history of the Azov shelf. Science of South of Russia. Vol. 15. No. 1. pp. 42-53. (In Russian)
11. Peter 's fortifications of the Mius Peninsula (2015), ed. by Pavlenko, I.E. Tagenrog: Izd-vo «TANAIS». (In Russian)
12. Sobolev, V.N. (1905), Description of the Taganrog port. Works of Department of trade ports. Ed. XVI. Saint Petersburg. (In Russian)
13. Solovyov, A.I. (1993), The Sea of Azov and the Azov Region. Taganrog: Izd-vo TRTI. (In Russian)

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: 25.02.2023. Одобрена после рецензирования: 06.03.2023. Принята к публикации: 21.03.2023. Опубликовано: 17.04.2023.

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: 25.02.2023. Approved after peer review: 06.03.2023. Accepted for publication: 21.03.2023. Published: 17.04.2023.

Peer review info

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