

ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

УДК 94 (477.7)

МАВРОКАСТРОН – МОНКАСТРО – БОГАЗ-КОНМАН: МОРСКОЙ ПОРТ И ЗАМОК В УСТЬЕ ДНЕСТРОВСКОГО ЛИМАНА

Игорь Сапожников

Отдел Крыма и Северо-Западного Причерноморья Института археологии НАНУ
Украина, 65101, г. Одесса, ул. Пушкинская, 37
e-mail: igors@gcn.ua

Недавно автор этих строк высказал мысль о том, что крепость Богаз-Конман, известную по источнику середины XVII в., следует сопоставить с описанным в 1419 году портом (пристанью) в районе Цареградского (Константинопольского) гирла Днестровского лимана. В той же работе было приведено описание обоих объектов А.Ж. де Лафитта-Клаве, относящееся к позднему этапу их существования – 1784 г. [1]. В настоящей статье данная гипотеза детализирована и аргументирована более широким кругом фактов и материалов.

Для начала приведу наиболее раннее описание этого порта дьякона Троицко-Сергиевского монастыря Зосимы: «И пошли в поле татарское, которое называется Великий Дол, встретили большую реку..., которая называется Днестр. Тут была переправа и пограничный рубеж волошский. С той стороны переправы волохи пошлины берут, а с этой стороны великий князь Витовт, потом между собою делятся. Оттуда идти до Белгорода три дня по Волошской стране [Молдавскому княжеству]. Пробыли в Белграде [Белгороде] две недели. *Отсюда девять верст¹ до моря. На самом устье Днестра столп стоит, который зовется Фонарь [маяк], тут находится пристань корабельная².* Наняли себе корабли и пошли по морю...» [2].

Установим доосманское название этого порта, обратившись к кругу наиболее аутентичных источников по теме, а именно к морским навигационным картам-портоланам XIV-XVI вв.³ Согласно обобщенным данным

А.Ю. Гордеева, изучившего 299 таких карт, в районе устья реки Днестра (flumē Turlo) отмечались два объекта: «illa Nogai» (*остров Ногая*) – отмечен на 65 картах 1430-1590 гг. и *Черный Замок* в вариантах «mauro castro» (ранний, с 1311 г. на 16 картах), «moncastro» (поздний, с 1455 г. на 63 картах), а также – «mocastro» (34), «m. castro» (25), «monchastro» (17), «mauo casto» (12), «mauo castro» (9), «mocastro» (8), «moncastro» (6) и т.д. Важно, что второй топоним «практически на всех картах выделен красным цветом» [3]. Последний факт говорит о том, что это порт и (или) гавань, (фактория – ?), а не якорная стоянка (подписаны черным).

Из той же работы вытекает, что первый объект, интерпретация которого не имеет прямого отношения к теме статьи, связан в основном с левым берегом Днестровского лимана, а второй – с его правым берегом, причем первоначальной формой его названия была «mauro castro». Главный же вывод заключается в том, что собственно город и крепость Белгород (позже Аккерман) на упомянутых мореходных картах не обозначался или рассматривался как один объект с портом Маврокастрон. О том, что порт в устье Днестра назывался именно так, свидетельствуют данные о маршрутах венецианских торговых галей «линии» (караванов), которые побывали в нем три раза на протяжении 1400-1452 гг. [4]. Незначительное число заходов венецианских судов сюда не должно вызывать удивления, так как этот порт контролировала Светлейшая Генуэзская республика. Сама эта гавань находилась на втором по значению черноморском торговом пути, ведущем из стран Восточной Европы в Константинополь и далее в Средиземное море [5].

Об эволюции названия Аспрокастрон, Белгород и пр. Ф.К. Брун в свое время писал: «Ви-

¹ Расстояние от Аккерманской крепости до моря составляет ~18 км, до правого берега Цареградского гирла – ~19,3 км.

² Здесь и далее курсив мой – И.С.

³ Здесь намеренно опущены более ранние упоминания Маврокастроны XI-XII вв., как не связанные с портами и морской торговлей.

зантийцы [в отличие от молдаван, венгров и поляков] наоборот, превратили *белый* город в *черный*, именуя его Маврокастрон, исковерканный итальянскими моряками в Мокастро или Монкастро (Moncastro)» [6]. Генуэзский Маврокастрон под названием *Малвокастро* (Malvocastrro) в первый раз упоминается письменными источниками 8 мая 1290 г. в связи с оформлением кредита на торговую сделку [7]. Имеется также упоминание Маврокаструма [Maurocastrum] в 1291 году [8].

А вот свидетельство путешественника, приехавшего в 1421 г. в интересующий нас район сухим путем и так же его покинувшего. Речь идет о записках фламандского рыцаря Ж. де Ланноа: «Я прибыл в *укрепленный портовый город* на упомянутом Большом [Черном] море, *по имени Монкастре или Белгород* [Mancastre ou Bellegard], где живут генуэзцы, валахи, и армяне... Из Монкастро я отправил часть моих людей и моих драгоценностей морем в Каффу» [9]. Как видим, путешественник назвал город Монкастре или Белгородом, но порт – только Монкастре.

Любопытны еще два замечания барона З. Герберштайна, сделанные около 1526 г.: «Несколько лет назад турки заняли город Альбу [Белый], *который называется иначе Монкастро* и который, *находясь в устьях Тираса*, был под властью валахо-молдавов» и «От Очакова до Альбы, *лежащей около устьев Днестра* и в древности *называемой Монкастро*, 14 миль расстояния» [10].

Приведенные данные свидетельствуют о том, что на протяжении конца XIII, XIV и большей части XV вв. к правому берегу Днестровского лимана были привязаны оба топонима – Белый город (Аспрокастрон, Альба и пр.) и Черный замок (Маврокастрон, Nigra Castra и др.) и для этого периода нет никаких веских оснований, чтобы разместить второй из них на левом берегу лимана или самой реки Днестр.

Одним из основных аргументов в пользу последнего чаще всего используется цитата из списка городов митрополита Киприана конца XIV в., включенного в «Воскресенскую летопись»: «*На усть Днестра над морем Белгород, Чернь, Аскый торг*» [11]. Но, во-первых, в этом источнике прямое указание на тот или иной берег реки отсутствует, а во-вторых, в нем неверно расставлены запятыя, так как гораздо логичнее было бы написание: «*над морем Белгород, Чернь, Аскый [Яский] торг на Пруте реце [реке], Романов торг на Молдове, Немеч в горах*» и т.д. [12].

Итак, с указанного времени вплоть до захва-

та края Российской империей в 1806 г., в низовьях Днестра существовала и работала такая воднотранспортная система: морской порт в устье (Маврокастро) – порт на лимане (Белгород, Аккерман), с которыми был связан речной порт (Маяки), а с середины XVIII в. еще один порт на другом берегу лимана – Аджидер (ныне Овидиополь). Ее необходимость была обусловлена недостаточными глубинами лимана, из-за чего крупные торговые суда не могли зайти вглубь него, или должны были, как минимум, частично разгрузиться в его устье (на выходе – догрузиться там же) [13]. Этот фактор, как и большинство приведенных нами фактов, не был учтен в единственной обобщающей работе об этом средневековом порте [14].

Понятно, что вся эта система базировалась на перевозке значительных объемов товаров как международной, так и каботажной торговли. Известно, что в XIV в. из Маврокастро вывозили: зерно (особенно славилась местная пшеница), в первую очередь, для Константинополя и Перы; соль (с соседних озер и карпатскую); рабов, поставляемых ногайскими татарами и пр. [15].

В XIII-XV вв. по Черному морю ходили разные торговые суда, делившиеся на два основных класса: галеи (парусно-гребные) и «круглые» (парусные), из которых наиболее крупными были *навы* (нефы), использовавшиеся не только итальянцами, но греками и мусульманами. По С.П. Карпову, галеи типа «Романии-Черного моря» поднимали от 300 до 320 миллиарев, то есть – от 144 до 153,6 тон, но крупные галеи из Венеции достигали длины 48 м, ширины 6 м и могли перевозить до 240 т грузов. Навы, в зависимости от числа палуб и мачт (до четырех), имели тоннаж от 200-300 до 500 т. Так, венецианский «Roccafantis» перевозил в 1268 г. около 500 т грузов. В XV в. грузоподъемность нав возросла до 360-720 т, а их экипажи – до 100 и более человек. Самые крупные суда этого типа (до 1000 т) строили генуэзцы [16]. Серийная четырехмачтовая венецианская нава XV в. имела размеры: длина 28,7 м, длина по ватерлинии 25 м, ширина 8,36 м, осадка до 3 м, водоизмещение около 600 т. Большие навы снабжались до 7 и более якорями [17]. Понятно, что значительная часть из описанных судов могла зайти в основное Константинопольское устье Днестровского лимана, но далеко не все могли дойти до города Аспрокастро, даже после предварительной разгрузки.

Примечательно, что на рейсы венецианских караванов к Маврокастроу нанимали

специальных лоцманов, которые хорошо знали маршрут, а в 1435-1437 гг. предполагалась посылка в Монкастро одной из галей линии «Романии-Черного моря» со стоянкой до 15 дней. Однако эта гавань не стала постоянным портом и стоянкой для венецианцев, вероятнее всего потому, что здесь издавна была генуэзская фактория [18].

Другие описания доосманского порта в устье Днестра неизвестны, если не считать упоминания в дневнике морской экспедиции 1445 года, возглавляемой бургундским рыцарем: «И вот пришел он [господин Валеранд де Ваврин] однажды в порт под названием Монкастро [Moncastre], где город и крепость генуэзская; и нашел там много кораблей из Трапезунда, армянских и турецких...» [19]. К сожалению, такой характеристики недостаточно, чтобы утверждать, что перед нами описание именно порта Маврокастрон у Цареградского гирла, но замечу: само по себе название порта предполагало наличие в нем какого-то укрепления.

По моему мнению, около 1657 г. Маврокастрон не прямо упомянул турецкий автор Эвлия Челеби в описании штурма молдавской крепости Белгород войсками султана Баезида 1484 г.: «а когда по утру загрохотало также множество пушек, то стены с одной стороны рухнули. И тогда из крепости вышли двенадцать попов и в драгоценном ларце передали десять ключей от крепости и ключ от крепости *Богаз-конман*». Чуть выше Эвлия написал об Аккерманской крепости: «Первооснователем ее является Салсал [великан, герой турецких мифов]. В его время название этой крепости было *Богаз-конман*» [20].

Факт существования крепости-спутника Аккермана исследователи заметили давно, но профессионалы его игнорируют, а краеведы выдвинули ряд версий. Так, Н. Шатохина предположила, «что *Богаз-Конманом* турки называли крепость, построенную при устье Днестра еще в 1421 году по приказу литовского князя Витовта» и допустила связь места ее расположения с современным поселком Бугаз и с прилегающей к нему частью пересыпи [21]. Но такому предположению противоречит принадлежность этой местности в 1484 г. к совсем другому государству и ряд других, не менее веских факторов [22].

Как говорилось, еще одним богазом (проливом, гирлом) поблизости от Аккермана было Очаковское гирло, но в таком варианте крепость следовало бы искать на острове (средней части пересыпи), что маловероятно (Рис. 1). Кроме того, как будет показано ниже,

данное гирло, по крайней мере в XVIII-XX ст., было мельче Константинопольского.

Из анализа текста Эвлии вытекает, что название *Монкастро*, ставшее позже *Конманом*, было переведено на турецкий язык и в 1650-х годах использовалось и было понятно современникам, так как Эвлия его не пояснял. Из этого следует, что в то время это укрепление (паланка, замок или малая крепость), скорее всего, было действующим. Фразу Эвлии о том, что *Богаз-конман* есть первое имя Аккермана, можно объяснить тем фактом, порт Маврокастрон возник и использовался задолго до того, как в Белгороде была построена средневековая крепость [23].

В ходе консультаций с участниками группы «Studia Turcologica» на FB выяснилось, что это название можно перевести с тюркского как «*пролив [пригодный] для высадки*», с османского – «*пролив – место ночевки*» (краткой остановки или пребывания)⁴ [24]. Такой контекст полностью соответствует расположению порта и укрепления на правом берегу более глубокого Цареградского гирла Днестра. Но при этом следует учесть, что лично Эвлия Челеби район гирл не посещал.

Однако человек, который побывал там за 6 лет до Эвлии нашелся. Им оказался шведский дипломатический агент Иоганн Майер, проехавший из Крыма на родину в мае 1651 г. Надо сказать, что его травелог хорошо известен украинским [25] и румынским [26] историкам, но отрывок из него о землях Османской империи [27] в переводе на русский язык публикуется здесь впервые. Правда, для экономии места он несколько сокращен за счет слухов о событиях, которые не относятся напрямую к рассматриваемому региону.

И. Майер бегло описал османский порт *Богаз-Конман* и систему его функционирования, одно из стоящих в нем грузовых судов с греческим экипажем и грузом сухих вин, а также переправу через Днестровский лиман в районе урочища Отарик и дорогу на его правый берег по песчаной косе-пересыпи. Швед зафиксировал факт, когда четыре судна после предварительной разгрузки и (или) таможенного оформления поднялись к Аккерману, а одно из них стало на якорь напротив его греческого посада. Особый интерес представляют зарисовки дипломата о торговле скотом, женщинами, вином и рыбой, а также факт нападения мореходных лодок донских казаков на три турецких торго-

⁴ Благодарю за помощь Ю. Идрисова, Г. Литвинова и Е. Лемберга.

вых судна вблизи устья Днестра. В целом, хотя И. Майер не уделил внимания описанию крепостей и других сооружений, его путевой дневник является ценным источником по истории Нижнего Поднестровья (Прил.).

Более поздние и намного более информативные материалы по интересующему нас вопросу содержатся в работах французского военного инженера и топографа А.Ж. де Лафитта-Клаве. Он побывал в регионе дважды, но сначала, для общего понимания ситуации с навигацией на Днестровском лимане, приведу отрывок из уже известного описания, выполненного им весной 1787 г. по дороге в Очаков из Константинополя: «Расстояние от Аккермана к Гаджи-дере [Овидиополя] простирается [пропуск], и мы при попутном ветре переехали оное на плотках в час времени. Река [лиман] по ту сторону [от] моря имеет 10 футов глубины, однако же суда туда не ходят по причине подводных камней, делающих проход затруднительным. На здешней рейде я видел только весьма малые барки или томбасы. Вода реки при Аккермане, который отдален от Паланки только на шесть часов езды, приятна и вкусна. Все барки или суда, идущие из Днестра, и даже плоты, приезжающие с лесом, а равно и с другими жизненными припасами, выгружаются при Аккермане и нагружаются оными потом маленькие суда томбасы, в сей стране находящиеся, и таким образом перевозятся в Черное море» [28].

Впрочем, это касалось далеко не всех судов. Как уже говорилось, с середины 1750-х гг. в Аджидере работал порт, через который шли более или менее значительные поставки зерна в Константинополь (средняя нагрузка судна составляла около 50 т). В 1792-1806 гг. там же находилась сезонная база Днестровской (Овидиопольской) флотилии Гребного Черноморского флота, так как на период замерзания лимана корабли уходили на зимовку в Николаев. Из-за малых глубин лимана и сложного фарватера во флотилию входили канонерские лодки, катера, скампаеви, редко лансоны и прочие мелкие суда с осадкой не более 2,0 м [29].

Гирла Днестра А.Ж. де Лафитт-Клаве описал в «Журнале» 27 июня 1784 года во время морской экспедиции, совершенной им вместе с 6 спутниками на турецком военном 4-пушечном паруснике-кирлангиче: «Мы прибыли устье Днестра [Niester] и встали на якорь напротив него на глубине 4 брасса [6,5 м] в половине второго пополудни. Там же находилось еще 5 или 6 других судов. В 2 часа мы сели в шлюпку, чтобы разведать устья Днестра.

Эта река впадает в озеро [lac] Овидово [Ovidovo], которое имеет ширину около 2 лье [до 8,9 км] и открывается в море двумя проходами [passes]: первый из /с.301/ которых справа имеет ширину 140-150 туазов [273-292 м]; второй слева – 60-70 туазов [117-136 м]. Первый глубже и суда встают на якоря внутри [уже в лимане] на небольшом расстоянии от него на глубине 10-12 футов. Они не могут подняться выше до Аккермана, [Akirman] который расположен примерно в 3 лье [до 13,3 км] выше [по течению], на правом берегу реки; и на лодках [barques], пригодных для судоходства по Днестру, привозят сюда и отвозят отсюда свои товары.

Банка [мель, коса] перекрывает устье этой реки, за исключением двух только что упомянутых проходов, которые удалены друг от друга на доброе лье [4,44 км], и представляет собой очень низкую песчаную косу, вытянутую вдоль морского побережья между склонами холмов [коренных берегов]. Первый из этих проходов или устьев [embouchures] называется Константинопольским, второй – Очаковским [d'Ozou].

Во время последней войны русских с турками на правом берегу первого прохода соорудили батарею в форме квадратного редута со рвом размерами 5-6 туазов [9,75-11,7 м – явная ошибка. Более вероятно – 50-60 туазов = 97,6-117 м; см. рис. 1] по фасам.

Но его обращенную к морю сторону размыли шторма и тогда турки устроили за батареей земляной ретраншемент [укрепление], который они называют кале [kale – замок] или шарампо [charampol – палисад], что является нарушением мира [условий мирного договора 1774 г.].

Примерно в 10 туазах [20 м], от редута сделан каменный фонтан в виде арки с очень хорошей водой, которую используют экипажи судов, стоящих здесь на якоре. Вода реки в устье соленая и белее воды в море.

Слева от второго прохода, на некотором удалении от него находится рыбный промысел, а еще дальше – несколько домов и сараев [barraques], стоящих выше уровня пересыпи на коренном берегу.

Поверхность пересыпи в устье реки чересчур низка, чтобы установить на ней артиллерийские батареи, которые могли бы действовать результативно, перекрывая не только оба прохода, но и защищая внешний рейд, удаленный от берега на 400-500 туазов [780-975 м].

Несколько прамов [prames – плоскодонных судов, вооружённых артиллерией], которые могли бы содержаться внутри [озера – лимана]

на] и выводится оттуда в случае необходимости, были бы гораздо полезнее для защиты коммерческих судов во время войны, но их надо построить по усиленному образцу и вооружить орудиями крупного калибра.

Там же я увидел до 10 судов на якоре, стоявших недалеко от первого прохода. Все они были загружены зерном, а на левом берегу указанной протоки лежала большая куча зерна, которую насыпали несколько мужчин, перевозивших его на лодке с судов.... Мы вернулись на борт к шести часам вечера и провели ночь на якоре» [30].

Ряд дополнений к сказанному имеется в «Записке топографической о берегах Черного моря» того же автора: Река Днестр берет начало в Польше, протекает мимо Хотина [Choczim] и Бендер и впадает в Черное море в трех лье [13,3 км] ниже Аккермана [Akirman], расположенного на ее правом берегу. Ее устье заблокировано песчаной косой, в которой есть только два прохода для вытекающей воды. Из них правый называется Константинопольским (шириной в 140-150 туазов [273-292 м]), а левый Очаковским (шириной до 80 туазов [около 156 м]). Расстояние между двумя устьями составляет по берегу [моря] более двух лье [8,9 км], а сама река впадает в озеро Овидово [Ovidovo], которые некоторые географы отделяют друг от друга без всякой причины.

Суда, имеющие осадку более 7-8 футов [2,1-2,4 м], не могут подняться по [этому озеру или лиману] до Аккермана и встают на якорь у первого из этих устьев. На якорной стоянке они грузятся с баркасов или лодок зерном, шерстью, маслом, шкурами, вином, а также древесиной, сплавленной вниз по реке. Некоторые суда стоят на якорях в море между двумя проходами, но там они являются бездомными [беззащитными].

Около Константинопольского гирла во время последней войны турки соорудили земляной форт или батарею, от которой остались только развалины. Здесь корабли пополняют запасы хорошей пресной воды из фонтана, облицованного камнем. От устья Днестра до Кара-Хирмана [Kara-Hirman] (села за Дунаем) [ныне Ваду, жудец Констанца] побережье низкое и песчаное, с малочисленными деревьями и домами рыбаков. Оно благоприятно для высадки с моря или, по крайней мере, очень доступно для этого [31].

Визуализация сказанного содержится на схеме, приложенной к первому из двух описаний 1784 г. (Рис.), которая поможет разобраться с некоторыми несоответствиями характе-

ристик Богаз-Конмана А.Ж. де Лафитт-Клаве. В его «Журнале» о нем говорится как о слабом, но новом замке, построенном после 1774 г., а во втором – как о развалинах. Кроме того, в первом из них намеренно (или при прочтении) его размеры уменьшены в 10 раз, в чем легко убедиться посмотрев на рисунок (Рис., А). Причину этому понять очень легко, так как сам Лафитт сообщил, что строительство нового укрепления противоречило условиям Кючук-Кайнарджийского мирного договора.

Замечу, что А.Ж. де Лафитт-Клаве, может быть по тем же причинам, не назвал маяка при порте Богаз-Конман. Но уже в 12 октября 1788 г. в донесении князя Г. Потемкина императрице Екатерине II такой объект в том районе был упомянут: «...от посту, стоящего на вершинах Березани, отряжены были партии к Паланке и выше к Бендерам и Кочабею; кошевой же с верными казаками ходил к маяку, что близ устья Днестра, и все возвратились благополучно, не нашед нигде неприятеля» [32].

Примечательно, что польский граф Валерьян Дзедушицкий в книге «Путешествие по исследованию навигации по Днестру в 1785 г.» довольно бегло описал порт у самого Аккермана, в который он зашел с несколькими судами, груженными 68 т пшеницы и другими товарами для Стамбула. Сначала караван стал на якорь в гавани против молдавской церкви, но в связи со штормом «укрылся под греческой церковью и кладбищем». Хотя польская пшеница была лучше местной «арнаутки», хорошую цену за нее никто не дал [33].

Таким образом удалось уточнить место расположения морского порта Маврокастрон (Черный Замок), действовавшего с конца XIII в., а также локализовать османский порт и замок (кале, паланку или крепость) Богаз-Конман, существовавшие до конца XVIII в. Их оборонительные укрепления, как и большинство объектов такого рода, наверняка не раз разрушалось и вновь восстанавливалось, но дальнейшие поиски письменных источников о них представляются весьма перспективными.

В XIX в. примерно на том же месте во время войн 1806-1812 и 1853-1856 гг. существовали уже российские артиллерийские батареи и другие береговые укрепления для защиты входа в Днестровский лиман [34; и др.], но эта тема выходит за рамки данного исследования.

И напоследок остается сказать, что в районе порта Маврокастрон – Богаз-Конман следовало бы провести специальные археологические разведки. Представляется, что наиболее результативными из них могут оказаться под-

водные исследования по поиску якорей, так как специфика этой гавани заключалась в том, что большая часть судов стояла в ней на якорях на почти постоянном выкате днестровской воды в Черное море.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА:

- Сапожников И.В. Османский замок Богаз-Конман Кале у гирла Днестра / И.В. Сапожников // Південь України: етноісторичний, мовний, культурний та релігійний виміри. – Одеса, 2017. – С. 298-303.
- Книга хождений. Записки русских путешественников XI-XV вв. (Антология) / Сост. и пер. Н.И. Прокофьев. – М., 1984. – С. 299.
- Гордеев А.Ю. Топонимия побережья Чёрного и Азовского морей на картах-портланах XIV-XVII веков / А.Ю. Гордеев. – К., 2014. – С. 242-247.
- Карпов С.П. Путиями средневековых мореходов: черноморская навигация Венецианской республики в XIII-XV веках / С.П. Карпов. – М., 1994. – С. 58, табл. 5.
- Карпов С. Средневековый Понт / С. Карпов. – Lewiston – Queenston, 2001. – С. 180-181.
- Путешествие Ивана Шильберга по Европе, Азии и Африке, с 1394 года по 1427 год. Перевел с немецкого и снабдил примечаниями Ф. Брун // Записки императорского Новороссийского университета. – 1867. – Год 1. – Т. 1.– Прим. 195.
- Balard M. Gènes et l'Outre-Mer: I. Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto, 1289-1290 / Michel Balard. – Paris et La Haye, 1973. – P. 203, 368;
- Петрунь Ф.Е. Нове про татарську старовину Бозько-Дністрянського степу / Ф.Е. Петрунь. // Східний світ. – 1928. – № 6. – С. 157.
- Емельянов В. Путешествия Гильберта де Ланноа в восточные земли Европы в 1413-14 и 1421 гг. / В. Емельянов. // Университетские известия. – № 8. – К., 1873. – С. 40-41.
- Записки о Московии барона Герберштейна. – СПб., 1866. – С. 8, 158.
- Петрунь Ф.Е. Вказ. праця. – С. 158-159.
- Полное собрание русских летописей. – Т. VII: Летопись по Воскресенскому списку. – СПб., 1856. – С. 240.
- Сапожников И.В. Указ. соч. – С. 300.
- Samoylova T. Asprocastron – Monkastron – Akdja-Kermen – Akkerman – Belgorod. Medieval Commercial Port in the Lower Dnestr: History and Archaeology / T. Samoylova. // Medieval Ports in North Aegean and the Black Sea. Links to the Maritime Routes of the East. International Symposium Thessalonike. Proceedings. – Thessalonike, 2013. – P. 123-130.
- Спинеи В. Господство Золотой Орды в Валахии и Молдавии / В. Спинеи. // Золотоордынское обозрение. – 2016. – Т. 4. – № 4. – С. 750.
- Карпов С.П. Указ. соч. – С. 18-21, табл. 1; Карпов С.П. Маршруты черноморской навигации венецианских галей «линии» в XIV-XV вв. / С.П. Карпов // Византия. Средневековье. Славянский мир. – М., 1991. – С. 97.
- Дыгало В.А., Аверьянов М. История корабля. Венецианский неф / В.А. Дыгало, М. Аверьянов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.jmk-project.narod.ru/L-ship/B1/card_Dygalo89_ShH_2/005.htm
- Карпов С.П. Путиями средневековых мореходов / С.П. Карпов. – М., 1994. – С. 83, 93.
- Călători străini despre Țările Române. – Vol. I. – București, 1968. – P. 83.
- Эвлия Челеби. Книга путешествия. – Вып. 1: Земли Молдавии и Украины. – М., 1961. – С. 33-34.
- Шатохина Н. Откуда пришел Бугаз? / Н. Шатохина. – Одесса, 2005. – С. 5 и др.
- Сапожников И. Литовский Качибей – османский Хаджибей: очерки истории с начала XV до середины XVIII вв. / И.В. Сапожников // Scriptorium nostrum. – 2016. – № 2 (5). – С. 57-61.
- Бруяко И.В. Белгород-Днестровская крепость как памятник военно-инженерного искусства: основные этапы истории конца XIV – начала XIX вв. / И.В. Бруяко, И.В. Сапожников // Stratum plus. – 2000. – № 5. – С. 443-451.
- Сапожников И.В. Османский замок Богаз-Конман Кале у гирла Днестра / И.В. Сапожников // Південь України: етноісторичний, мовний, культурний та релігійний виміри. – Одеса, 2017. – С. 300.
- Исаевич Я.Д. Майер Йоганн / Я.Д. Исаевич // Энциклопедия історії України. – Т. 6. – К., 2009. – С. 435.
- Bagiu L. The Image of the Romanians in the Travelling Impressions of 17th Century Scandinavians / L. Bagiu // L. Botoineanu, D. Butnaru, O. Ichim, C. Maticiu, & E. Tamba (Eds.). – Metafore ale devenirii din perspectiva migrației contemporane. Național și internațional în limba și cultura română. – Vol. Academia Română. – Institutul de Filologie Română «A. Philippide», 2013. – P. 387-403.
- Архив Юго-Западной России. – Ч. 3. – Т. 6. – СПб., 1908. – С. 14-20.
- [Лафитт-Клаве] Описание пути от Константинополя до Очакова / Лафитт-Клаве. – СПб., 1821. – С. 82-83; Сапожников И.В. Описание Одессы и Северного Причерноморья 1780-х годов / И.В. Сапожников. – Ильичевск, 1999. – С. 52, 65.
- Аргатюк С.С. Аджидер – Овидиополь: очерки по археологии и истории города и крепости. / С.С. Аргатюк, В.В. Левчук, И.В. Сапожников. – Одесса-Овидиополь, 2015. – С. 56-57, 148-150 и др.
- Lafitte-Clavé. Journal d'un voyage sur les côtes de la Mer Noire du 28 Avril au 18 Septembre 1784 / Lafitte-Clavé. – Istanbul, 1998. – С. 70-71.
- Lafitte-Clavé. Memoire topographique sur les cotes de la Mer Noire // Journal d'un voyage sur les côtes de la Mer Noire du 28 Avril au 18 Septembre 1784 / Lafitte-Clavé. – Istanbul, 1998. – P. 15; Lechevalier J.B. Voyage de la Propontide et du Pont Euxin / J.B. Lechevalier. – Vol. II. – Paris, 1800. – P. 363-364.
- Хаджибей – Одеса та українське козацтво: 1415-1797 роки / сост., и ред. И.В. Сапожников. – Одеса, 1999. – С. 126.
- Panaitecu P.P. Calatori poloni in tarile Romane / P.P. Panaitecu. – București, 1930. – P. 242-243.
- Сапожников И. Из истории крепостей Северного Причерноморья: 1797-1812 гг. / И. Сапожников, С. Аргатюк // Архів. Історія. Сучасність. – Вып. 2: Матеріали II-ї Міжнародної науково-практичної конференції, Одеса. – Одеса, 2016. – С. 277-290.
- Архив Юго-Западной России. – Ч. 3. – Т. 6. – СПб., 1908. – С. 14-20.

Сапожников Ігор Маврокастрон – Богаз-Конман: морський порт і замок у гирлі Дністровського лиману

Стаття присвячена локалізації середньовічного торгівельного порту Маврокастрон (Монкастро) й османської фортеці (замка) Богаз-Конман. На базі низки картографічних і письмових джерел автор дійшов висновку, що обидва вони пов'язані з Константинопольським гирлом Дністровського лиману й існували з кінця XIII – до кінця XVIII ст., змінив назву близько 1484 р., у зв'язку з захопленням краю турками.

Ключові слова: Маврокастрон (Монкастро), Богаз-Конман, гирло Дністровського лиману, порт, замок, портолани, генуезці, венеціанці, Порта Оттоманська

Сапожников Игорь Маврокастрон – Богаз-конман: морской порт и замок в устье Днестровского лимана

Статья посвящена локализации средневекового порта Маврокастрон (Монкастро) и османской крепости Богаз-Конман. На основании ряда картографических и письменных источников сделан вывод, что оба связаны с Константинопольским гирлом Днестровского лимана и существовали с конца XIII – по конец XVIII вв., изменив название около 1484 г., в связи с захватом края турками.

Ключевые слова: Маврокастрон (Монкастро), Богаз-Конман, устье Днестровского лимана, порт, замок, портолани

ланы, генуэзцы, венеціанцы, Порта Оттоманская

Sapozhnykov Igor Mavrokastron – Bogaz-Konman: a seaport and a castle in the mouth of the Dniester Estuary

The article is devoted to the localization of the medieval commercial port Mavrokastron (Monkastro) and the Ottoman fortress (castle) Bogaz-Konman. Based on a number of cartographic and written sources and author came to the conclusion that they are both related to the Constantinople strait of the Dniester Estuary. They existed from the end of the XIII – to the end of the XVIII centuries, having changed the name around 1484, due to the seizure of the province by the Turks. This seaport was located 20-21 km from the city and the fortress Belgorod – Asprokastron – Akkerman. Its emergence and functioning were due to the fact that large merchant ships (navs, galleys, etc.) could not rise higher in the estuary due to its insufficient depth.

Keywords: Mavrokastron (Monkastro), Bogaz-Konman, mouth of the Dniester estuary, port, castle, portolans, Genoese, Venetians, Ottoman Empire

Рецензенти:

Господаренко О.В., к.і.н., доцент

Гребенніков Ю.С., к.і.н., доцент

Надійшла до редакції 05.07.2017 р.

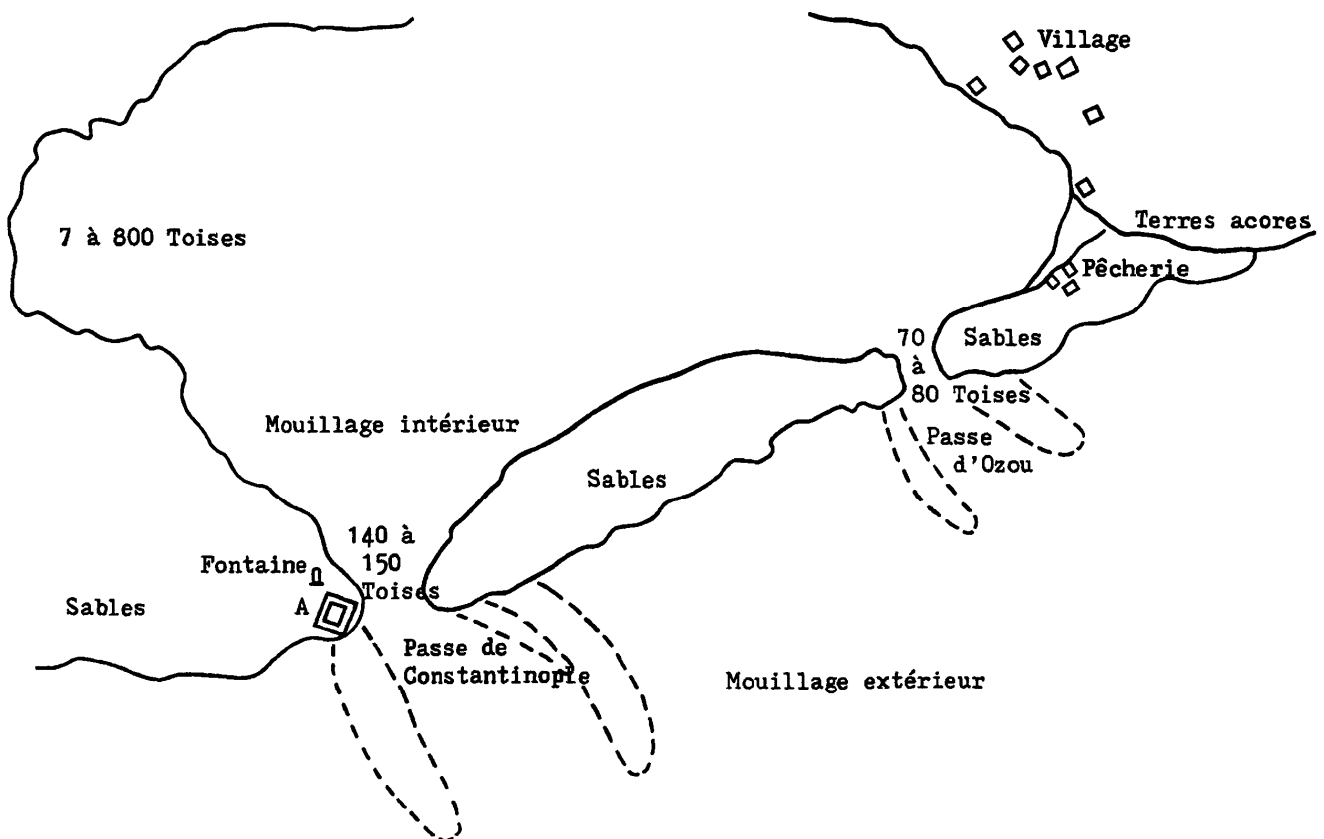


Рис. 1. План Дністровських гирл А.Ж. де Лафитта-Клаве. 1784 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**ДНЕВНИК ПУТЕШЕСТВИЯ ШВЕДСКОГО ДИПЛОМАТИЧЕСКОГО АГЕНТА ИОГАННА МАЙЕРА ИЗ
БАХЧИСАРАЯ ЧЕРЕЗ МОЛДАВИЮ, УКРАИНУ И ПОЛЬШУ В СТОКГОЛЬМ**
(9-17 мая 1651 г.; сокр. отрывок) [35].

На 9 день [9 мая] я не смог доехать до Кинбурна [Kolburno], что на этой стороне Днепра [Dnieper] и вынужден был заночевать в поле на $\frac{3}{4}$ мили пути в его направлении.

На 10 день переправился через Днепр из Кинбурна в Джанкрименда [Dziarcrimenda] или Очаков [Oczakowa], при хорошем ветре, за что отдал 18 ровенталеров [Rthr.]. Волохи, кроме того, заплатили пошлину 1 алтын [золотой] или $4\frac{1}{2}$ ровенталера за бедную выкупленную женщину. Турок-перевозчик сказал по дороге, как 12 чаек [sziaken] донских казаков, по 60 человек в каждой, напали на 3 турецких торговых корабля [schiff], нагруженных зерном, но не захватили их, так как те выкинули [обрубили] канаты с якорями, взялись за весла и этим спасли корабли... /15/

Вскоре на $\frac{3}{4}$ [дневного] пути в два этапа переправились через реку Березань [Beresan]. Вечером, недалеко от устья реки [долины Тилигула] близ Черного моря [Euxino] переночевали под открытым небом.

На 11 день между двумя горами нашел долину и там 3 источника, вытекавших из-под скал. Внутри скалы были рассыпчатыми, снаружи – твердыми как кремневая галька, и состояли из морских раковин. Здесь есть пещеры, а побережье Черного моря усеяно обломками скал. Там же нам встретились 7 татар и старый турецкий священник [turkischen poppen – мулла]. У них с собой было много коней и волов, а также 3 небольшие подводы с женщинами и детьми. Они /16/ ехали в Крым, чтобы продать все это по случаю войны хана [Chanen] с Украиной [Ukraynen]. Переночевал по эту сторону Кочубея [Koczuby] на большой горе, возле Черного моря под открытым небом.

12 день. В очень жаркий день меня заели комары и мошка, а обедать пришлось в открытом поле. Поздно вечером на закате я доехал до Днестра [Niester] против Белгорода [Biellograd] или Аккермана [Akierman] и остановился там на высокой горе. Чтобы подать знак о нашем прибытии лодочникам в Белгороде, я выстрелил из ружья и янычары сделали то же. Я зарядил шестерной заряд пороха, поэтому мушкеты гремели как пушки. После этого я попросил зажечь костер, чтобы мои люди собрали вокруг него разбежавшихся по всем окрестностям уставших лошадей. Поскольку эта ночь была еще и безветренной, на нас напали целые тучи комаров, не позволившие сомкнуть глаза.

День 13. Утром около 6 часов пришла большая морская лодка. При погрузке людей возникла заминка, так как местные не доверяли моему переводчику, вообразив себе, что мы казаки. Я же не сразу подъехал к ним, так как из-за сильной жары находился при лошадях. Однако в тот момент, когда они увидели меня, то начали смеяться и приветствовать нас... Они рассказали, что, услышав накануне наши выстрелы, турки испугались, оставили свои товары на базарах и убежали в крепость, думая, что это донские казаки атаковали 4 турецких парусника, стоявших у Черного моря.

Из-за того, что далее на водном пути [по Днестровскому лиману] к городу было много песчаных мелей и стремнин, которые я сам видел, мне пришлось следовать с одним лодочником вниз по реке, а потом вдоль моря. В ходе этой поездки длиной в добрую милю лошадям пришлось пройти по большой песчаной банке [grosses rief], отделяющей /17/ Черное море от Днестра, преодолев при этом впласть два пролива [гирла]: один шириной около 60 шагов [Очаковское], а второй – более 100 шагов [Константинопольское]. Я проделал тот же путь на лодке вместе с моим багажом.

На одном проливе находилось несколько турков с купленными ими женщинами-христианками, которые купались и омывались в Днестре. Когда женщины вышли из воды, турки завернули их в красивые банные полотенца со многими кистями, помогли им вытереться насухо, чувственно лаская их при этом. Затем они ушли с женщинами по направлению к парусным судам, целуя по пути. Они обращались с ними прилично и благородно, в отличие от татар, которые ведут себя по отношению к пленным как будто бы они были собаками, издеваясь и избивая их по-зверски. Поэтому пленницы, если они не могут вернуть себе свободу, предпочитают быть проданными туркам, которые одевают их и относятся очень хорошо.

В гавани, на другой стороне [правом берегу пролива], стояли четыре турецких парусных судна, нагруженные мускатом [muscatteller] и другими кислыми [сухими] винами, а также французскими и турецкими грецкими орехами. Одно из них было из Трапезунда в Анатолии. Капитаном этого торгового судна или рейс-башой [reiss bassa] был Франгул Карикозович [Frangul Kyrikoszowic] – как и все его моряки, грек из Трапезунда, который позволил мне подойти к судну и наполнить мои пустые бочки вином по цене 6 грошей [? – gl.] на круг. Его люди на борту их судна делали все, чтобы ублажить меня: угощали меня лучшим мускатом с апельсинами, грецкими орехами и с сухими корками [цитрусовыми цукатами – ?] и показали себя очень дружелюбными.

Они были яркими людьми и верили, среди иных вещей, в то, что Бог пошлет некоего христианского принца, который решительно нападет на турков; и они не имели никаких сомнений в том, что Бог благо-

волит християнам. Они рассказали мне, что в Константинополе турки составляют лишь десятую часть обитателей – то есть в городе живут почти исключительно християне. Капитан приказал написать в блокноте моего слуги как подарок на память для меня следующие греческие слова: *Ἰησοῦς Χριστός Νικά...* /18/ Он дал мне компаньонов, чтобы я добрался на лодке до берега, и даже отсалютовал в мою честь из маленькой железной пушки. Но даже там я избавился от них с большим трудом, так как они принесли с собой графин с мускатом. Они споили всех моих людей и обещали навестить меня в городе на следующий день. Эту ночь я провел под открытым небом на берегу Днестра.

День 14-й. Утром по дороге вдоль Днестра я купил у рыбака карпа весом 8 окк (или 24 литра) [около 9,7 кг] за 9 грошей. Я мог бы приобрести его и за 4 гроша, если бы поторговался. Однако я дал ему то, что он просил, так как получил гораздо больше, чем оно стоило. В тот же день я благополучно добрался до Аккермана или Белгорода и снял комнату у одного старого грека.

В тот момент, когда я поселился у хозяина, каймакан или начальник этого места прикрепил ко мне переводчика, для сопровождения которого был отправлен один из моих людей. Когда они прибыли в каймакану, последний сразу же спросил у него обо мне, показывая свое удовлетворение от моего прибытия. После этого, по правилам татарского гостеприимства, он предложил ему выпить, опорожняя стакан до дна за его здоровье. Он вынужден был выполнить его требования, несмотря на экстремальную жару...

В тот же вечер турецкие парусники с вином подошли к городу, а с ними пришло и греческое судно из Трапезунда. Его капитан Франгул [Frangul], стал на якорь прямо перед домом моего хозяина. Он сразу же спросил обо мне, послал за кувшином лучшего муската и приветствовал им меня. Он был переполнен радостью и дружескими чувствами и остался, чтобы за столом отведать со мной карпа и жареного осетра.

День 15-й. Мне пришлось остаться на месте потому, что заболела лошадь моего гвардейца. В тот же день каймакан прислал для моих лошадей мешок кукурузы. Некоторые местные греки также пришли ко мне, они ели и пили со мной и были очень рады моему приезду, так как я был християнином... /19/ Греческий торговец из Карасубазара в Крыму рассказал, что обыл отправлен в Черкесию каймаканом паши из Силистрии, чтобы купить для него двух молодых и очень красивых черкесских девочек. Теперь он возвращался с ними обратно, заплатив за каждую 200 дукатов.

Утром **16-го дня** месяца, еще до рассвета мы выехали из Аккермана. Недалеко от города я встретил одного старого янычара из Крыма и трех молдавских крестьян... Также мне повстречался татарин, ехавший из Паланки [Palanka] (небольшого турецкого местечка, которое я оминул), высказавшийся в том смысле, что, возможно, не было никакого нападения казаков на Каменец, так как татары из Добруджи спокойны и находятся на этой стороне Днестра, недалеко от Паланки, а некоторые из них ждут приказа хана к выступлению в Бендерах. /20/ В этой турецкой цитадели я не был, но видел ее с холма, проезжая мимо.

В тот же вечер, незадолго до ночевки, я подстрелил пеликана, ранив в крыло. Странно, но эта красивая птица была гораздо больше лебедя и я принес его живым. Провел ночь в Оланештах [Olesnest], большой и обитаемой деревне, где мы были довольны хорошей пищей, но нам нечего было пить, так как воду не с чем было смешать, а употреблять просовое пиво я не мог.

На **17 день** в Чобручах [Czuburca] в полдень я купил четырех карпов средних размеров, которые стоили вместе столько же, сколько один большой, и ими здесь же пообедал. Ночь я провел в Леонтьевом [Lionty] – большой турецкой деревне, но жили в ней только греческие християне.