

DOI 10.15826/izv2.2023.25.3.044
УДК 94(477)“14/15” + 94(477.75) +
+ 94(100)“05/...” + 316.334.56 + 342.3

А. Г. Еманов
Тюменский государственный университет
Тюмень, Россия

КАФА КАК ТАЛАССОПОЛИТИЯ: ГЕНЕЗИС ГРАЖДАНСКОЙ «МОРСКОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ» ПОЗДНЕСРЕДНЕВЕКОВОГО ГОРОДА

В статье рассматривается становление Кафы к концу XIV в. как ведущей талассополии Черноморского региона, когда глава города Кафы стал одновременно и «правителем всего Черного моря». Источниковой основой исследования послужили «Книга Газарии» 1341 г., статуты города Кафы 1316 г., 1449 г., нотариальные акты Кафы XIV–XV вв., массарии Кафы 1381 г., 1424 г., итальянские лоции, византийские периплы XIV–XV вв., итальянские морские карты XIV–XV вв., материалы археологических раскопок на территории Феодосийского порта. Результатом исследования стало раскрытие сущности талассополии Кафы эпохи премодерна, включавшей в себя установление территориальной власти Кафы на всю береговую линию Крымского полуострова в форме «Большой хоры»; контроль над морскими коммуникациями, требования обязательного захода в порт Кафы всех судов, совершавших плавание по Черному морю; создание морской логистической сети в виде портов, гаваней, причалов и якорных стоянок для вывоза продукции локальных промыслов, которая обслуживалась судами, грузчиками и метрологической службой порта Кафы; введение системы семафорной сигнализации в пределах «Большой хоры» Кафы; обеспечение безопасности навигации в Черном море, нейтрализация пиратства, корсарства и морских действий недружественных стран, возмещение ущерба пострадавшим гражданам Кафы; создание военно-морской цепи крепостей и укреплений с локациями быстроходных боевых трирем; развитие судостроительной и судоремонтной инфраструктуры как в порту Кафы, так и в подчиненных ей портах; формирование института гражданства кафской талассополии, особой «морской идентичности», зарождение идеи «контракта с морем».

К л ю ч е в ы е с л о в а: Кафа; Феодосия; Газария; Крым; Северное Причерноморье; позднее Средневековье; талассополия; гражданство; «морская идентичность»

Благодарности

Исследование выполнено в рамках проекта «Феномен морских плаваний в культурах премодерна: контракт с морем, модели и практики», финансируемого Российским научным фондом (грант РНФ № 23-28-01592).

Ц и т и р о в а н и е: Еманов А. Г. Кафа как талассополия: генезис гражданской «морской идентичности» позднесредневекового города // Известия Уральского федерального университета. Сер. 2: Гуманитарные науки. 2023. Т. 25, № 3. С. 92–111. <https://doi.org/10.15826/izv2.2023.25.3.044>

Поступила в редакцию: 01.12.2022

Принята к печати: 03.07.2023

Alexander G. Emanov
Tyumen State University
Tyumen, Russia

**CAFFA AS THALASSOPOLITEIA:
THE GENESIS OF THE CIVIC “MARITIME IDENTITY”
IN A LATE MEDIEVAL CITY**

In this article, the author deals with the formation of Caffa by the end of the fourteenth century as the leading thalassopoliteia in the Black Sea region, when the head of the city of Caffa became “the ruler of the whole Black Sea” at the same time. The author refers to *Liber Gazariae* (1341), Caffa’s *Statuta* (1316, 1449), Caffa’s notarial acts from the fourteenth–fifteenth centuries, *Massaria Caffae* 1381, 1424, Italian pilot charts, Byzantine periploi from the fourteenth–fifteenth centuries, Italian nautical charts from the fourteenth–fifteenth centuries, and materials of archaeological excavations in Feodosia port. Following the study, the author reveals the essence of the thalassopoliteia of Caffa in the pre-modern world which involved the establishment of Caffa’s territorial power over the entire coastline of the Crimean Peninsula in the form of the “Great Chora”; control over maritime communications, requirements of obligatory calls to the port of Caffa for all vessels sailing the Black Sea; creation of a maritime logistics network in the form of ports, harbours, berths, and anchorages for the export of local products, which was served by ships, loaders, and the metrological service of Caffa’s port; introduction of the semaphore signaling system within the “Great Chora” of Caffa ensuring safety of navigation in the Black Sea; neutralisation of piracy, corsairing, and maritime actions of hostile countries, reimbursement of damages to affected citizens of Caffa; creation of a naval chain of fortresses and fortifications with locations of fast-moving battle triremes; development of shipbuilding and ship repair infrastructure both in the port of Caffa and in its subordinate ports; formation of the institution of Caffa’s thalassopoliteia, a special “maritime identity”, the birth of the idea of “contract with the sea”.

Key words: Caffa; Feodosia; Gazaria; Crimea; North-Pontic region; Late Middle Ages; Thalassopoliteia; citizenship; “maritime identity”

Acknowledgements

The research is part of the project “The Phenomenon of Maritime Navigation in Cultures of Premodern: The Contract with Sea, Models and Practices”, funded by the *Russian Science Foundation* (grant 23-28-01592).

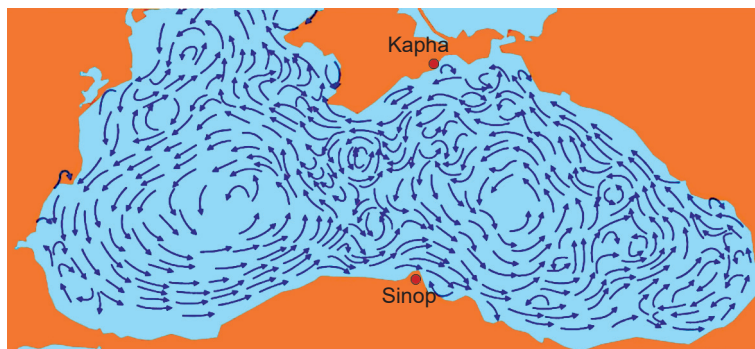
For citation: Emanov, A. G. (2023). Kafa kak talassopolitiiia: genezis grazhdanskoi “morskoi identichnosti” pozdnesrednevekovogo goroda [Caffa as Thalassopoliteia: The Genesis of the Civic “Maritime Identity” in a Late Medieval City]. *Izvestiya Uralskogo federalnogo universiteta. Seriya 2: Gumanitarnye nauki*, 25(3), 92–111. <https://doi.org/10.15826/izv2.2023.25.3.044>

Submitted: 01.12.2022
Accepted: 03.07.2023

В обширной историографии по истории позднесредневековой Кафы этот город воспринимался то как каструм (крепость), то как эмпорий (фактория), то как сэттльмент (поселение), но чаще всего как колония генуэзцев в Причерноморье [Мыц, 1991, с. 26; Карпов, 1990, с. 102; Darrag, p. 196; Ashtor, p. 11, 57, 448–449; Laiou-Thomadakis, p. 69, 107; Nystazopoulou-Pélékidou, p. 25; Małowist; Nicol, p. 216; Heers, p. 364; Khvalkov]. Каждое из указанных толкований отражало значимые качества крымского города, когда он рассматривался либо с позиций военной истории, либо под углом зрения экономической истории, мировой торговли, международного обмена, либо через призму истории правовых институтов, либо в контексте политических отношений с метрополией. В предлагаемой статье впервые рассматривается статус Кафы как талассополиции. Под таковой понимается город с основательным античным наследием культуры навигации, с преобладанием греческого населения, вовлеченного в жизнь на море, который утверждал свое влияние за счет контроля над морскими коммуникациями, создания системы обеспечения безопасности навигации в Черноморском регионе, благодаря сети приморских крепостей вдоль береговой линии Крымского полуострова, распределению групп быстроходных военных судов в Кафе и связанных с ней портах, системы оперативного оповещения об опасности.

Понятие *πολιτεία* было предложено еще Аристотелем [Aristotelis, p. 55]. Негативно относясь к демократии, уничтожавшей лучших, он выдвинул идею общества, основанного на доминировании среднего класса. Таковым и должна была стать «полития». Конечно, моряки, докеры и грузчики, определявшие социальный облик талассополиции, едва ли могут быть отнесены к среднему классу. Их чаще называли «морской чернью». Но пример Михаила Родосского первой трети XV в. [Long], греческого крестьянина с острова Родос, который начал карьеру гребцом на венецианской галере, смог уже после первого рейса купить дом в Венеции, получить там образование, жениться, создать семью и натурализоваться, убеждает в реальности перспективы простого моряка приобщиться к среднему классу. В византийском и сопредельном с Византией мире понятием «полития» обозначали центры с обширными подконтрольными территориями [Щавелев, с. 250–307].

Уже ранневизантийские периплы VI в., сохранившиеся в копиях X в., знали полис Феодосию [Arriani Nicomediensis, § 36], называя его опустевшим. Но самое поразительное, их составители словно ведали о двух круговых морских течениях, вращавшихся против часовой стрелки, которые научно были описаны только в 1922–1927 гг. океанологом Николаем Книповичем и получили название по его имени «очки Книповича» (ил. 1). Эти течения ускоряли плавания через Черное море: суда, выходявшие из порта Кафы, попадали в поток и оказывались сразу в Синопе, порту на южном берегу Черного моря; и наоборот, суда, отправлявшиеся из Синопа, захватывались круговым течением и оказывались в Кафе. Византийские периплы XIV–XV вв., сохранившиеся в копиях XVI в., прямо называли Кафу не просто полисом, а «великой страной» и «северным портом», где лучше всего перезимовать [Delatte, p. 234].



Ил. 1. «Очки Книповича», круговые течения внутри Черного моря.
Реконструкция автора

Fig. 1. “Knipovich’s Glasses”, circular currents in the Black Sea.
A reconstruction by the author

Хорошо известна оценка марокканского путешественника Ибн Баттуты, посетившего Кафу в 1330-е гг., о 200 кораблях кафского порта [Коновалова, с. 158–159]. Впрочем, есть суждения о 400 и даже 600 судах порта Кафы [Витсен, т. 2, с. 710]. Профессор средневековой истории Генуэзского университета Г. Айральди считала эти сведения легендарными [Airalidi, p. 40]. На деле, все указанные цифры вполне реалистичны. В случае надобности акватория всего Феодосийского залива — от мыса Чауда на востоке до мыса Св. Илии на западе — с береговой линией в 50 км могла выступить рейдом для судов кафского порта.

В актах Константинопольского патриархата 1388 г. упоминался «старый порт» Кафы, где размещался греческий монастырь Св. Петра [Miklosich, Müller, t. 1, № 226]. Речь шла о древнем порте Феодосии, его мол начинался у берега напротив башни Св. Константина и уходил в море. В ходе реконструкции Феодосийского порта 1894 г. вице-президент Одесского общества истории и древностей А. Л. Бертье-Делагард проводил археологические раскопки в цитадели и море. Были подняты более 4 000 сосновых свай античного времени, вбитых в дно залива на глубину 4 м; были найдены единичные экземпляры золотых монет византийских императоров Юстиниана Великого (482–565), Иоанна Цимисхия (925–976) и Алексея I Комнина (1056–1118) [Бертье-Делагард, л. 1–13], свидетельствовавшие о жизни кафского порта в VI–XII вв. В генуэзское время появились новые порт и мол, причем различались большой и малый [Акты генуэзских нотариюв..., с. 283].

Общая площадь акватории закрытой молами кафской гавани составила более 12 га. Уже этого пространства было вполне достаточно для размещения 200 больших и средних судов (ил. 2). К таковым относились круглые парусники автономного хода (навы, кокки, каракки) длиной от 20 до 50 м, грузоподъемностью от 100 до 2000 т и численностью моряков от 20 до 45 человек и гребные суда (галеи, галеры, галеаццы) длиной от 20 до 120 м, грузоподъемностью от 100

до 500 т и численностью моряков от 70 до 300 человек [Martin, p. 170–177]. Если учесть минимум 45 человек на каждом из стоявших в кафском порту крупных судов, то общая численность моряков достигала 9 000 человек, это целый город. Только половина из них составляли население Кафы, вторая половина — моряки из других стран и городов средиземноморского мира, оказавшиеся в кафском порту на короткое время, порой на один день.

Для того чтобы крупнотоннажные суда могли бесперебойно разгружаться и загружаться, в порту должны были курсировать 400 малых судов (барки, баркасы, монерии, моносилы, лембы и др.) длиной от 6 до 10 м, грузоподъемностью от 0,25 до 12 т и численностью моряков от 2 до 12: 200 — у береговых пирсов и 200 — у бортов морских гигантов. Если на каждом из них были заняты в среднем по 7 человек (грузчиков и гребцов), то общая численность моряков баркасов и барок могла достигать 2 800 человек. Они, разумеется, были кафиотами.



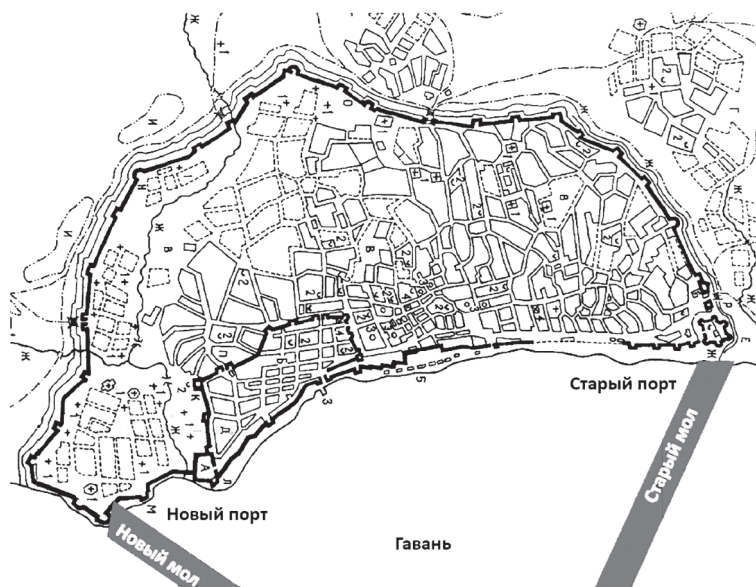
Ил. 2. Панорама порта Кафы. Гравюра XVII в.
[Theatrum cosmographico-historicum, p. 75]

Fig. 2. Panorama of Caffa's port. An engraving from the 17th century
[Theatrum cosmographico-historicum, p. 75]

Почетный профессор Парижского университета М. Балар писал о неразвитости порта Кафы в сравнении с Генуей, обратив внимание на отсутствие в нем монументальной морской архитектуры, каменных молов и волнорезов, а также специального ведомства, занимавшегося управлением порта [Balard, 2007]. Тем не менее, в Кафе взимались 10%-е портовые сборы (*decennium portus et moduli*) [Massaria Caffae 1381, 62r], как и во всем Средиземноморье. Они шли на содержание порта, его молов, не только защищавших от волн внешней акватории, но и служивших причалом для средних и малых судов, его пирсов, платформ на сваях для швартовки судов с малой осадкой, верфи, где строились новые корабли, доков, где ремонтировались суда, стапелей, подвижных платформ для строительства новых кораблей, слипов, наклонных плоскостей для спуска или подъема судов, маяков, сигнальных огней, мастерских, занятых изготовлением и ремонтом весел, мачт, парусов, канатов, цистерн для пополнения запасов пресной воды на кораблях и др. Все это в полной мере реализовывалось в Кафе.

На моле «старого порта» находился морской регистр (*pons pedaggi Caffè*) [Balard, 2017, p. 811], где и осуществлялось взимание портовых сборов (судовладельческих, грузовладельческих, якорных, причальных, лоцманских и др.) (ил. 3). Там же была лоджия весовых и мостовых сборов (*logia pontis et ponderis*) [Ibid., p. 813], где оплачивались пошлины по весу товаров, перемещаемых с причалов в портовые склады.

У «старого порта» размещался квартал Вонитика. Этот древний местный топоним в массариях Кафы пояснялся по-латински «ткацкий» (*Vonitiche vel Filatorum*), поскольку там проживали ткачи парусины, трепальщики пеньки, канатчики, а также весельщики; ближе к берегу находились склады городской коммуны для хранения парусов, пеньки, канатов и весел [Massaria Caffae 1381, 102v]. В этом квартале проживали минимум 100 ремесленников, глав семейств, владельцев домов и мастерских.



Ил. 3. План порта Кафы XIV–XV вв. [сост. по: Пономарев, 2000, с. 403]

Fig. 3. Plan of Caffa's port in the 14th–15th centuries
[comp. by: Ponomarev, 2000, p. 403]

На берегу был устроен большой док (*scarius*) [Massaria Caffae 1381, 85r], где суда подымались на берег для ремонта или для зимней стоянки. Но там же могли строиться и новые суда, как это было в периоды больших морских войн. Территория дока охранялась шестью стражами. Судостроительными и ремонтными работами в доке руководил главный строитель галер Маноли, грек из того же ткацкого квартала (*Manoli protomastro gallearum in Voniticha*) [Ibid., 102v]. Под его началом трудились до 100 плотников, конопатчиков и докеров.

В районе «нового порта» была заложена верфь (*darsena*) [Massaria Caffae 1424, 56v], где были созданы слипы и стапели для строительства новых кораблей. В отличие от дока, где работы велись под открытым небом, на верфи было тентовое перекрытие, она была окружена стенами, усилена башней над воротами. Была должность стража врат верфи. Там работали плотники, конопатчики (*calafati*), конопатившие стыки между досками корабельного борта, батифолии (*batifolii*), обшивавшие корпус корабля железными листами, и др. Среди них были греки, армяне, кипчаки и представители других понтийских народностей. Возглавлял работы главный мастер, как правило, из греков. Его должность не случайно называлась по-гречески *πρωτόμαστρος* и пояснялась по-латински *seu caput artium* [Statutum Caphe, p. 680]. Как раз в среде греческих мастеров передавались из поколения в поколение византийские технологии каркасного судостроения [Zuckerman]. На верфи строились не только привычные суда гребного типа — боевые галеры, торговые галеи, галеотты, бригантины, но и самые современные для того времени круглые суда — навы и кокки. На стапелях кафской верфи могли строиться триремы [Andreescu, p. 58], галеры с тремя рядами весел, обладавшие наибольшей скоростью и активно использовавшиеся в борьбе с пиратами. Производительность верфи составляла три судна в год. В производстве были задействованы до 150 рабочих.

Инфраструктуру порта довершали маяк на башне Св. Антония и сигнальные огни на горе Св. Георгия [Balard, 2017, p. 815]. Их обслуживали специальные служащие. Маяк в ночное время давал ориентир для входа в гавань для всех судов, совершавших плавание в Черном море. С помощью сигнальных огней передавали сигналы об опасностях приближения судов из недружественных стран и портов в связанные с Кафой морские крепости в западном направлении — Солдайю (Судак), Лусту (Алушта), Джалиту (Ялта) и Чембало (Балаклава), а также в восточном направлении — Завиду (Чауда), Чиприко (Опук) и Воспоро (Керчь). Все они находились в пределах видимости на расстоянии менее 60 миль друг от друга, что соответствовало нормам византийской системы семафорной сигнализации [Haldon, p. 132–135].

Помимо этого, жизнь порта обеспечивали две цистерны для сбора пресной воды — большая и малая (*stagnonum magnum, stagnonum parvum*) [Massaria Caffae 1381, 02v, 38r, 62r]. Это была типично византийская технология каптажного водозабора посредством строительства каменного круглого колодца с полусферическим сводом в местах выхода на поверхность родниковых ключей [Ruggieri]. Именно из названных цистерн пополнялись ресурсы пресной воды на всех судах, стоявших на якорной стоянке на рейде, или пришвартованных у причалов и пирсов.

Были еще трактиры (*taberne*), где моряков, докеров и портовых грузчиков угощали вином и простыми закусками. Зачастую ими владели греки. Были амбары, склады, хранилища провианта (*magazenus*), где также велась торговля вином и продуктами питания. Таковыми были амбары греков Димитрия де Телика и Феодора де Янакис в цитадели Кафы в греческом квартале,

где находилась лоджия греческих нотариюв, табеллионов, напротив церкви Св. Димитрия Солунского [Andreescu, p. 111]. На морском берегу близ ворот Св. Антония находилась винная лавка (*magazenum unum, positum Caffa, sub rippa, iuxta Sanctum Antonium, a vinis vendendis*) [Акты генуэзских нотариюв..., с. 296].

Само географическое положение Кафы выдвигало этот город на роль главной талассополитии Черноморского региона: на Крымском полуострове, далеко углубленном в Черное море, где пролегали кратчайшие маршруты как с Севера на Юг и обратно, так и с Запада на Восток и обратно; в месте соединения двух вихревых водных потоков, ускорявших пересечение морского пространства.

Не удивительно, что множеством соглашений между всеми политическими акторами, действовавшими в позднее Средневековье в Черном море, были зафиксированы нормы и правила обязательного захода в кафский порт всех проходивших мимо судов, требования останавливаться там минимум на один день и уплачивать пошлину в зависимости от грузоподъемности судна: два золотых иперпира с крупных галей и нав с грузом более 1 000 кафских модиев (281 т), один золотой иперпир со среднего морского транспорта с грузом от 500 до 1 000 модиев и пол-иперпира с меньших судов с грузом менее 500 модиев (140 т). Каждый купец, находившийся на борту, должен был оплатить пошлину: 1,5 золотых иперпира с товара стоимостью более 1 000 иперпиров, один золотой иперпир с товара стоимостью от 500 до 1000 иперпиров, и пол-иперпира с товара меньшей стоимости. В случае уклонения от этих требований налагались высокие штрафы в стократном размере от уровня неуплаченной пошлины [Imposicio Officii Gazariae, p. 378–379; Promis, p. 764–765].

Если речь шла о вывозе ресурсов Крыма, то делать это можно было только на кафских судах. В 1453 г. власти Кафы предъявили серьезные претензии эмиру Синопа за то, что он без их согласия построил собственную наву и отправил ее для загрузки 800 модиев (225 т) продуктов местного производства [Andreescu, p. 58]. Тогда же был выявлен «тайный морской путь» (*secretata via maritima*) [Ibid.] в обход контролирующей функции Кафы, который организовали турки и крымские готы для транспортировки рабов. «Живой товар» из Золотой Орды спускали на берег в Керченском проливе, далее доставляли по сухопутной дороге до Кырк-Ера (Чуфут-Кале), отсюда — до крепости Каламиты (Инкерман), защищавшей порт греческого княжества Феодоро — Авлиту (Килен-бухта). Там рабы грузились на турецкие суда и направлялись вдоль западного побережья Черного моря к Босфору. Кафские власти пресекали такие маневры.

С конца XIII в. в Крыму была оборудована сеть причалов, гаваней, якорных стоянок для вывоза продукции местных промыслов. Это были гавань Фети (Евпатория), якорные стоянки Салины (Евпаторийский залив), где грузили соль Евпаторийского, Сакского, Кизил-Ярского и Кизил-Бельского соляных озер; гавань Чембало, где загружали зерно, лен и вино княжества Феодоро; пристань Джалита; гавань Луста, где запасались качественными льном и коноплей, использовавшимися в производстве парусины и пеньки; пристани Завида и Чиприко, каковые были важны для загрузки соли Качикского, Тобечикского

и Кояшского соляных озер; порт Воспоро, где грузили зерно [Еманов, 2021, с. 197–201]. Повсюду в них действовала система мер и весов Кафы [Bautier, p. 314–315; Evans, p. 54–55], стало быть, применялись весы, гири, измерительные стандарты, предоставляемые и периодически проверяемые властями города.

Подобная логистическая морская сеть расширялась от Кафы на Приазовье, где действовали пристань Полониси (около Бердянска), якорная стоянка Россо (устье р. Миусс), гавань Кабарди (около Таганрога), Порто Пизано (с. Синявское Ростовской обл.) для загрузки приазовским хлебом и лесом. Во всех тех местах приходилось пользоваться услугами кафских барок и грузчиков (*saccarius*) из-за больших отмелей, не позволявших судам подходить близко к берегу. На восточном берегу Азовского моря эту логистическую сеть пополняли якорная стоянка Пеше, гавань Копа (Темрюк) и порт Матрега (Тамань), где запасались осетровой рыбой и икрой. Опять же обращает на себя внимание повсеместное использование в указанных морских пунктах метрологической системы Кафы для оценки объемов локальной продукции [Evans, p. 54–55].

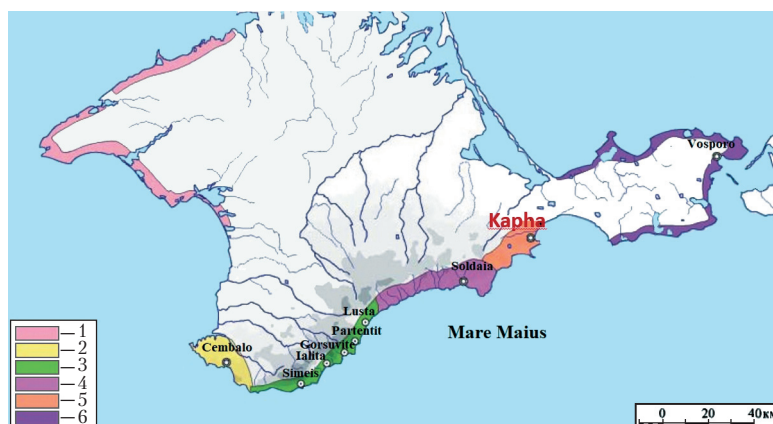
Подобно кругам по воде, эта сеть доходила до внешнего контура Черного моря: на западном побережье — порты Месембрия (Несебр), Варна, Вичина (Мачин), Килия (Старая Килия), где грузили болгарские зерно, воск и мед, порты Монкастро (Белгород-Днестровский), где затоваривались молдавскими зерном, шкурами и кожами, Бо (Бугский лиман), где на борт специальных судов подымали молдавский крупный рогатый скот и лошадей, Илличе (с. Алёшки Херсонской обл.); на восточном побережье — порты Мапа (Анапа), Савастополь (Сухум), Фассо (Поти) и Вати (Батуми), где могли приобретать кавказский шелк-сырец и рабов; на южном побережье — порты Трапезунд (Трабзон), Симиссо (Самсун) и Синоп (Синуб), откуда вывозились железо, медь и квасцы [Еманов, 2021, с. 206–212] (ил. 4). Во всех этих центрах были улицы и порой кварталы компактного проживания кафиотов.

В XIV в. значительно расширился объем территориальной власти Кафы в Крыму. После победы кафиотов над армией хана Джанибека в 1346 г. утвердилась власть Кафы в Чембало. Там началось строительство крепости, стала работать верфь, где делались военные галеры по заказам коммуны Кафы [Карпов, 2015, с. 39]. В 1365 г. кафиотами была занята Солдайя, вся береговая линия Крыма от Воспоро до Чембало оказалась подчиненной Кафе. Началось обновление фортификации Чембало, Джалиты, Лусты, самой Солдайи, Воспоро, появились административные единицы, подвластные Кафе — кампанья Кафы, Чембальское, Солдайское и Воспорское консульства, капитанство Готия (*capitaneatus riparie marine Gotie*) [Мыц, 2009, с. 37–44; Бочаров, 2005; 2011; 2015; 2017]. Кафа реально становилась «большой хорой» (ил. 5), как отмечалось в поздних византийских периплах [Delatte, p. 234].

Наиболее опасные маршруты плаваний в направлении устья Днепра и Керченского пролива вызвали инициативы кафиотов по созданию укреплений в виде замков в Илличе [Руссев, Мельников] и Матреге [Хотко].



Ил. 4. Морская логистическая сеть Кафы XIV–XV вв. *Реконструкция автора*
 Fig. 4. Maritime logistic network of Caffa in the 14th–15th centuries.
A reconstruction by the author



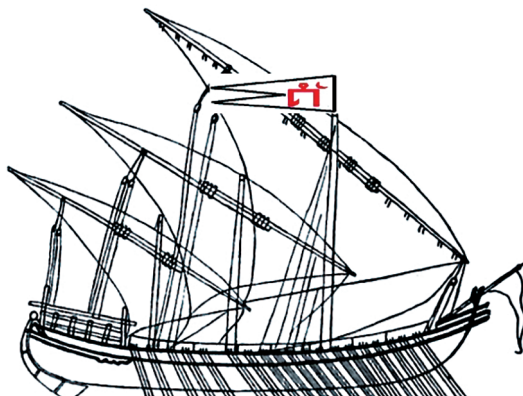
Ил. 5. «Большая хора» Кафы конца XIV – XV в. [по: Бочаров, 2017, с. 205]
 Fig. 5. “Great Chora” of Caffa in the late 14th – 15th centuries
 [after: Bocharov, 2017, p. 205]

С 1398 г. консул городской общины Кафы получил исключительные права назначать должностных лиц во все морские крепости, порты и гавани Черного моря, где сложились поселения кафиотов, выделять им оклады из городского казначейства, взимать налоги, сборы и пошлины, как ординарные, так и экстраординарные, вызванные чрезвычайной ситуацией (войной, эпидемией, голодом), определять численность военной охраны крепостей, количество боевых кораблей, проводить ревизии на местах и т. п. [Rossi, p. 101–110]. Консул Кафы стал титуловаться «главой и правителем города Кафы и всего Черного моря

в империи Газарии» (*caput et primordium civitatis Caffe et totius Maris Maioris in imperio Gazarie*) [Statutum Caphe, p. 581]. Кафа превратилась в талассополию, установившую морское доминирование над коммуникациями во всем регионе Черного моря.

В каждой гавани для обеспечения безопасности должно было находиться как минимум по одной галере, в крупных портах даже и по две. Модельной может служить ситуация с Копой, куда в сезон лова осетрины из Кафы специально отправлялся консул, ему в сопровождение давалась бригантина с двадцатью гребцами [Волков]; помимо этого, на борту должны были быть еще 20 человек команды, хотя бы 10 баллистариев для стрельбы из баллист, т. е. до 50 моряков. Всего в Черноморском регионе необходимо было содержать порядка 50 военных кораблей, с общим количеством моряков 2 500 человек.

Как военные, так и торговые суда Кафы идентифицировались по вымпелам, устанавливавшимся на грот-мачте: на белом полотне помещалась красная тамга с полумесяцем (ил. 6).



Ил. 6. Галера с вымпелом Кафы конца XIV – XV в.
Реконструкция автора

Fig. 6. Galley with a pennant of Caffa in the late 14th – 15th centuries.
A reconstruction by the author

Этот символ вызвал в свое время бурную дискуссию: его считали то знаком собственности Золотой Орды, то гербом Кафы, то «геральдическим абсурдом», то фикцией, воображаемым гербом, который был сконструирован генуэзцами для маркирования суверенной власти Золотой Орды [Яровая; Юрченко]. В доказательство последнего вывода приводилась анонимная кастильская «Книга знания всех царств» XIV в. и лежавшая в ее основе морская карта Анхелино Дульсети 1339 г. [Marino, p. 102–103; Dulcert], где тамга Джучидов красовалась над десятком городов Причерноморья, обозначая суверенитет золотоордынского хана. В действительности один и тот же знак вполне мог быть символом многих городских центров — так, знак Св. Георгия, красный крест в белом поле,

благополучно был и знаменем и гербом Генуи, Милана, Барселоны, Лондона и многих других городов. Равно как и имплементация фигур восточного происхождения далеко не редкость в геральдическом и вексиллографическом языке на Западе. Здесь стоит обратить внимание на существенные отличия тамги и полумесяца кастильских источников, прилагавшихся к «империи Узбека», и памятников XIV в. кафского происхождения. На двуязычных арабско-латинских монетах Кафы начала XV в. на аверсе, арабской стороне, помещалась тамга Джучидов без полумесяца, с ответвлением вовнутрь, а не вовне. На строительных плитах Кафы 1342–1396 гг. помещался герб с тамгой и убывающим полумесяцем, а не растущим (ил. 7). Конечно же, это был не знак Золотой Орды, но символ особой идентичности городского сообщества Кафы, которое только на треть представляло латинян, генуэзцев и «тех, кто признавал себя генуэзцами», т. е. пользовавшихся привилегиями генуэзцев, а на две трети включало в себя греков и левантыйцев, объединенных тюркским разговорным и арабским сакральным языками. И тогда тамга становилась более чем понятным знаком для горожан. Не стоит забывать, что «морская чернь» — все эти гребцы, грузчики, докеры, весьма многочисленные в Кафе, были тюркского или арабского происхождения. Именно их называли по-тюркски «хаммал» или по-арабски «камалл» [Еманов, 2022, с. 243–380].



Ил. 7. Тамга Джучидов:

- a* — на монете хана Улу-Мухаммеда 828 г. х. / 1425 г. [Пономарев, 2018, с. 128];
- b* — на строительной плите Джованни ди Скаффа, консула Кафы, 1342 г. [Вальков, с. 171];
- c* — на строительной плите из Кафы, вторая половина XIV в. [Там же, с. 305];
- d* — в рукописи Z кастильской «Книги знаний всех царств» [Libro..., fol. 19v]

Fig. 7. Juchid tamga:

- a* — on coins of Khan Ulu-Mukhammed, 828 Hijri / 1425 [Ponomarev, 2018, p. 128];
- b* — on building plate of Giovanni di Scaffa, Caffa consul, 1342 [Valkov, p. 171];
- c* — on building plate, second half of 14th century [Ibid., p. 305];
- d* — in manuscript Z of Castilian “Libro del conocimiento de todos los reinos” [Libro..., fol. 19v]

На конец XIV в. приходится и оформление института городского гражданства в Кафе [Еманов, 2022, с. 366–397]. Если первоначальные категории граждан — обитатели (*habitatores*) и горожане (*burgenses*), занимавшиеся ремеслами, торговлей, низовым самоуправлением и платившие налоги, — появились еще с конца XIII в., то третья — граждане (*cives*), участвовавшие в городских коллегияльных органах власти, в руководстве городом на высших должностях, — проявила себя только с конца XIV в. [Акты генуэзских нотарииев..., с. 299]. Матросы, гребцы, грузчики и докеры представляли основную массу *habitatores* Кафы. Плотники, конопатчики, батиболии, корабельные писцы, врачи и священники

могли попасть в число *burgenses*. И только капитаны морских эскадр, комиты, командовавшие отдельными судами, патроны, судовладельцы, главы верфи и дока были достойны статуса *cives* Кафы.

Для понимания «морской идентичности» талассополиции Кафы гораздо большее значение с начала XV в. приобрело изображение врат на кафских серебряных монетах. Традиционно их интерпретируют как визуальный перевод древнего лигурийского названия *Ianua*, *Генуя*, т. е. «врата», связывая с Янусом, закрывавшим врата старого годового цикла и открывавшим врата нового [Costamagna; Pesce]. Но то были не просто главные врата крепости, но врата, выходящие к морю, врата власти над морем, и их надлежало связывать не с Янусом, но с Иоанном Крестителем, посредством очищения от грехов в водной стихии Иордан предвестившим вхождение в новый мир [Travaini, Broggin].

Изображение кафских врат отличалось от генуэзских. Внутри врат Кафы помещалась не дорическая колонна с двумя романскими арками, а были размещены три шара (ил. 8); каждая из трех башен над вратами получала крестообразную конфигурацию, соотносясь с тремя главными христианскими общинами города — греческой, католической (по центру) и армянской; три шара соотносились с тремя ведущими нехристианскими городскими сообществами — мусульманским, иудейским и караимским. На общегородские праздники было заведено непременно зажигать шесть огромных свечей.



Ил. 8. Врата:

- a* — на золотом геновине. Генуя, 1300–1339;
b — на серебряной данге Кафы, 1427–1433;
c — на серебряной данге Кафы, 1467 [Wikimedia Commons]

Fig. 8. The gates:

- a* — on gold genovine. Genoa, 1300–1339;
b — on silver danga of Caffa, 1427–1433;
c — on silver danga of Caffa, 1467 [Wikimedia Commons]

Среди самых значительных общегородских праздников в Кафе особое значение приобрел праздник Богоявления (Θεοφάνια), отмечавшийся 6 января [Карпов, 1993], когда вспоминалось евангельское событие крещения Иисуса Христа в Иордане. Восход солнца отмечался звоном колоколов всех церквей города. На центральной площади перед дворцом коммуны начиналось торжественное шествие. В праздничных одеждах шествовали главы всех конфессий, викарии и кустоды монашеских орденов — францисканцев, выделявшихся хабитом пепельного цвета и гербом с перекрещенными руками Христа и Франциска, доминиканцев, отличавшихся белыми рясами, черными мантиями и гербом

с изображением собаки с факелом в пасти, августинцев, узнававшихся по черным рясам с широкими длинными рукавами и гербу с изображением пронзенного стрелой сердца над книгой, цистерцианцев, отличимых по коротким туникам с капюшоном без рукавов, по чулкам и гербу с лилиями. Греческие священники запевали праздничный гимн «Καλημέρας», прославлявший начало доброго дня, восход солнца, гладь моря. Им отвечал хор латинских клириков, исполнявших «Alleluia». Участников церемонии угощали красным греческим вином и фруктами. Далее торжество переносилось на набережную моря. Там, на берегу, греческие священники давали благословение юношам, которые раздевались и бросались в море. Сделав заплыв, они возвращались, выходили на берег и щедро одаривались серебряными данге Кафы. После устраивался пир во дворце. Главным событием оказывался ритуал освящения моря, который был призван благоприятствовать взаимоотношениям между горожанами и морем, расположить морскую стихию к людям. Как раз в этом ритуальном действе, заново разыгрывавшемся каждый год, подтверждалось возобновление мистического договора между гражданским сообществом и морем.

В целом, Кафа, пройдя сложную эволюцию, утвердилась к концу XIV в. в качестве ведущей талассополитии Черноморского региона. Прежде всего, Кафа установила территориальную власть на всю береговую линию Крымского полуострова в форме «Большой хоры». Вслед за этим была выстроена цепь военно-морских крепостей и укреплений с локациями быстроходных боевых трирем, замыкавшаяся на Кафе, была отлажена система семафорной сигнализации в пределах «Большой хоры» Кафы, была создана судостроительная и судоремонтная инфраструктура — как в порту Кафы, так и в подчиненных ей портах. Одновременно формировалась морская логистическая сеть в пределах всего Черноморья, центрировавшаяся на Кафе, в виде портов, гаваней, причалов и якорных стоянок для вывоза продукции локальных промыслов, которая обслуживалась судами, грузчиками и метрологической службой порта Кафы. В конечном счете был установлен полный контроль Кафы над всеми морскими коммуникациями в Черноморском регионе; нормами морского права, согласно «Книге Газарии», предписывалось требование обязательного захода в порт всех судов, совершавших плавание по Черному морю. Все это служило обеспечению безопасности навигации в Черном море, нейтрализации пиратства, корсарства и морских действий недружественных стран, возмещению ущерба пострадавшим гражданам Кафы. Сопричастность кафской талассополитии подкреплялась развитием института гражданства, особой «морской идентичности», зарождением идеи «контракта с морем».

Источники

Акты генуэзских нотариев, составленные в Каффе и в других городах Причерноморья в XIV–XV вв. / под ред. С. П. Карпова ; сост. М. Г. Альваро, А. Ассини, Л. Баллетто, Э. М. Бассо. СПб. : Алетейя, 2018. (Причерноморье в Средние века ; вып. 10)

Бертъе-Делагард А. Л. Отчет о раскопках в порту Феодосии // Научный архив Института истории материальной культуры РАН. Ф. 1. Оп. 1. Дело императорской археологической комиссии. 1894. Д. 157.

Aristotelis Politica / rec. O. Immisch. Lipsiae : Teubner, 1909. (Bibliotheca scriptorium Graecorum et Romanorum Teubneriana)

Arriani Nicomediensis Scripta minora / rec. K. Hercher, ed. A. Eberhard. Lipsiae: Teubner, 1885. (Bibliotheca scriptorium Graecorum et Romanorum Teubneriana)

Dulcert A. [Carte marine de la mer Baltique, de la mer du Nord, de l'océan Atlantique Est, de la mer Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Rouge]. [Maioricarum], 1339. URL: gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b52503220z (date of access: 30.11.2022).

Evans A. Francesco Balducci Pegolotti. La pratica della mercatura. Cambridge, Mass. : The Mediaeval Academy of America, 1936.

Imposicio Officii Gazariae / ed. L. Sauli. Torino, 1838. Vol. II. T. I. (Historiae Patriae Monumenta)

Libro del conocimiento de todos los reynos et tierras et señorios que son por el mundo, et las señales et armas que han / ed. facs. del manusc. Z (Múnich, Bayerische Staatsbibliothek, Cod. Hisp. 150) por M. J. Lacarra, M. del Carmen Lacarra Ducay, A. Montañer. Zaragoza : Instituto "Fernando el Católico", 1999.

Long P. O. The Book of Michael of Rhodes. A Fifteenth-Century maritime Manuscript / ed. by P. O. Long, D. McGehee, A. Stahl. Cambridge, Mass. : The MIT Press, 2009. Vol. 1–3.

Marino N. F. El libro del conocimiento de todos los reinos. Tempe, Arizona : Center for Medieval and Renaissance Studies, 1999.

Massaria Caffae 1381. URL: <http://hist.msu.ru/departments/8823/projects/MC1381> (date of access: 30.11.2022).

Massaria Caffae 1424. URL: <http://hist.msu.ru/departments/8823/projects/MC1424> (date of access: 30.11.2022).

Miklosich F., Müller J. Acta et diplomata medii aevi sacra et profana res graecas italique illustrantia. Vindobonae : C. Gerold, 1860. T. I.

Promis V. Statuti della colonia genovese di Pera // Miscellanea di storia italiana. Torino, 1870. Vol. XI. P. 13–780.

Rossi G. Statuti della Liguria // Atti della società Ligure di storia patria. Genova, 1878. Vol. 14. P. 23–192.

Statutum Caphe / ed. A. Vigna // Atti della società Ligure di storia patria. Genova, 1879. Vol. 8. P. 2. P. 575–680.

Theatrum cosmographico-historicum. Augspurg : Druckts und verlegts Jacob Koppmaher, 1688.

Исследования

Бочаров С. Г. Заметки по исторической географии Генуэзской Газарии XIV–XV вв. Консульство Солдайское // Античная древность и средние века. 2005. Вып. 36. С. 282–293.

Бочаров С. Г. Заметки по исторической географии Генуэзской Газарии XIV–XV вв. (Кампанья Каффы) // Диалог степной и городской культур на евразийском пространстве : материалы V междунар. конф., посвящ. памяти Г. А. Федорова-Давыдова (Астрахань, 2–6 октября 2011 г.) / ред. Д. В. Васильев, Ю. А. Зеленева, А. Г. Ситдииков. Казань, 2011. С. 137–145.

Бочаров С. Г. Фортификационные сооружения генуэзского Воспора // Причерноморье в Средние века. 2015. Вып. 9. С. 126–145.

Бочаров С. Г. Заметки по исторической географии Генуэзской Газарии XIV–XV вв. Консульство Чембальское // Поволжская археология. 2017. Т. 21, № 2. С. 204–223.

Вальков Д. В. Генуэзская эпиграфика Крыма. М. : Университет Дмитрия Пожарского, 2015.

Витсен Н. Северная и Восточная Тартария : в 3 т. / пер. с голл. В. Г. Трисман. Антверпен : Pegasus, 2010.

Волков И. В. О локализации итальянской фактории Копы на месте средневекового Темрюка (Копарио – Ло Коппа) // Журнал Института наследия. 2022. Т. 30, № 3. С. 1–27.

Еманов А. Г. Между Полярной звездой и Полуденным солнцем: Кафа в мировой торговле XIII–XV вв. СПб. : Алетейя, 2021.

Еманов А. Г. Небесный Иерусалим, или Вавилон: выбор судьбы средневековой Кафы / Феодосии. СПб. : Алетейя, 2022.

Картов С. П. Итальянские морские республики и Южное Причерноморье в XIII–XV вв.: проблемы торговли. М. : МГУ, 1990.

Картов С. П. Что и как праздновали в Каффе в XV в.? // Средние века. 1993. Вып. 56. С. 226–232.

Картов С. П. Итальянские морские республики и Золотая Орда // Причерноморье в Средние века. 2015. Вып. 9. С. 8–43.

Коновалова И. Г. Восточная Европа в сочинениях арабских географов XIII–XIV вв. М. : Вост. лит., 2009.

Мыц В. Л. Укрепления Таврики X–XV вв. Киев : Наукова думка, 1991.

Мыц В. Л. Кафа и Феодоро в XV в. Контакты и конфликты. Симферополь : Универсум, 2009.

Пономарев А. Л. Население и территория Каффы по данным массарии – бухгалтерской книги казначейства за 1381–1382 гг. // Причерноморье в Средние века. 2000. Вып. 4. С. 317–443.

Пономарев А. Л. Монета генуэзской Каффы, 1420–1475 // Труды Государственного Эрмитажа. Т. ХСIV : Материалы и исследования Отдела нумизматики. По материалам конференции «Сфрагистика, нумизматика, геральдика средневекового Крыма». 2018. С. 123–134.

Руссев Н. Д., Мельников О. Н. Тайна «каратов замка Илличе» // Stratum plus. Археология и культурная антропология. Кишинев, 2004. № 6. С. 479–494.

Хотко С. Х. Политико-дипломатические и торговые связи Каффы и Черкесии (1266–1475) // Вестник науки Адыгейского Республиканского института гуманитарных исследований им. Т. М. Керашева. 2015. Т. 31, № 1. С. 138–144.

Щавелев А. С. Хронотоп державы Рюриковичей (911–987 годы). М. : Аквилон, 2020.

Юрченко А. Г. Монгольская тамга и полумесяц на геральдических щитах Каффы // Труды Государственного Эрмитажа. 2018. Т. 94. С. 139–161.

Яровая Е. А. «Геральдика генуэзского Крыма»: подводя итоги // Труды Государственного Эрмитажа. 2018. Т. 94. С. 135–138.

Airaldi G. Genova e la Liguria nel Medioevo. Torino : Libreria, 1986.

Andrescu Ș. Izvoare noi cu privire la istoria Mării Negre. București : Institutul cultural Român, 2005.

Ashtor E. Levant Trade in the Middle Ages. Princeton : Princeton Univ. Press, 1983.

Balard M. Caffa e il suo porto (secc. XIV–XV) // In Laudem Hierosolymitani: studies in crusades and Medieval culture in honour of B. Z. Kedar / ed. by J. Shagrir, R. Ellenblum and J. Riley-Smith. Aldershot : Ashgate, 2007. P. 447–455.

Balard M. Gènes et la mer. Genova : Società Ligure di Storia Patria, 2017.

Bautier R.-H. Points de vue sur les relations économiques des occidentaux avec les pays d'Orient au Moyen Âge // Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien / Actes du VIIIème Colloque international d'histoire maritime. Paris, 1970. P. 311–331.

Costamagna G. Note di diplomatica comunale: II “signum comunis” e il “signum populi” a Genova nei secoli XII e XIII // *Miscellanea di storia ligure in onore di G. Faloo*. Milano, 1962. P. 105–115.

Darrag A. L’Égypte sous le règne de Barsbay (825–841 / 1422–1438). Damas : Institut Français de Damas, 1961.

Delatte A. Les portulans Grecs. Liège : Faculté de Philosophie et Lettres, l’Université de Liège ; Paris : Librairie E. Droz, 1947.

Haldon J. F. Constantine Porphyrogenitus: Three Treatises on Imperial Military Expeditions. Vienna : Verl. der Österreichischen Akad. der Wissenschaften, 1990.

Heers J. Gènes au XVe siècle. Activité économique et problèmes sociaux. Paris : S.E.V.P.E.N., 1961.

Khvalkov E. The Colonies of Genoa in the Black Sea region: Evolution and Transformation. New York ; London : Routledge, 2018.

Laiou-Thomadakis A. E. Constantinople and the Latins: the Foreign Policy of Andronicus II, 1282–1328. Cambridge, Mass. : Harvard Univ. Press, 1972.

Malowist M. Kaffa – kolonia genuenska na Krymie i problem wschodni w latach 1453–1475. Warszawa : Towarzystwo Miłośników Historii, 1947.

Martin R. M. The Art and archaeology of Venetian Ships and Boats. London : Chathan pub., 2001.

Nicol D. Byzantium and Venice. Cambridge : Cambridge Univ. Press, 1988.

Nystazopoulou-Pélékidou M. Vénise et la Mer Noire du XIe au XVe siècle // *Tesaurismata*. 1970. T. VII. P. 541–582.

Pesce G. Il castello genovese sulle monete medioevali del Levante Latino // *Quaderni Ticinesi*. Numismatica e antichità classiche. 1977. Vol. VI. P. 217–235.

Ruggieri V. Il pozzo e la cisterna: l’acqua nella vita quotidiana e nell’euclologio bizantino // *Orientalia Cristiana periodica*. 2017. Vol. 83, № 1. P. 35–57.

Travaini L., Broggin M. San Giovanni sull’incudine. Fondatori cristiani e fondatori mitici sulle monete italiane medievali e modern // *Polis, urbs, civitas: moneta e identità / Atti del Convegno di studio del “Lexicon iconographicum numismaticae” (Milano, 22 ottobre 2012) / a cura di L. Travaini e G. Arrigoni*. Roma : Quasar, 2013. P. 165–176.

Zuckerman C. On the Byzantine Dromon // *Revue des études byzantines*. 2015. Vol. 73. P. 57–98.

References

Airaldi, G. (1986). *Genova e la Liguria nel Medioevo*. Torino: Libreria.

Andreescu, Ș. (2005). *Izvoare noi cu privire la istoria Mării Negre*. București: Institutul cultural Român.

Ashtor, E. (1983). *Levant Trade in the Middle Ages*. Princeton: Princeton University Press.

Balard, M. (2007). Caffa e il suo porto (secc. XIV – XV). In J. Shagrir, R. Ellenblum, & J. Riley-Smith (Eds.), *Laudem Hierosolymitani: Studies in Crusades and Medieval Culture in Honour of B. Z. Kedar* (pp. 447–455). Aldershot: Ashgate.

Balard, M. (2017). *Gènes et la mer*. Genova: Società Ligure di Storia Patria.

Bautier, R.-H. (1970). Points de vue sur les relations économiques des occidentaux avec les pays d’Orient au Moyen Âge. In J. Delumeau & J. Rishard (Eds.), *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l’Océan Indien / Actes du VIIIeme Colloque international d’histoire maritime* (pp. 311–331). Paris: S.E.V.P.E.N.

Bocharov, S. G. (2005). Zametki po istoricheskoi geografii Genueskoi Gazarii XIV–XV vv. Konsulstvo Soldaiskoe [Notes on the Historical Geography of Genoese Gazaria in the 14th–15th Centuries. Consulate of Soldaya]. *Antichnaia drevnost’ i srednie veka*, 36, 282–293.

Bocharov, S. G. (2011). Zametki po istoricheskoi geografii Genuezskoi Gazarii XIV–XV vv. [Notes on the Historical Geography of Genoese Gazaria in the 14th–15th Centuries]. In D. V. Vasiliev, J. A. Zelenev, & A. G. Sitdikov (Eds.), *Dialog stepnoi i gorodskoi kultur na evraziiskom prostranstve: materialy V mezhdunar. konf., posviashch. pamiati G. A. Federova-Davydova (Astrakhan, 2–6 oktiabria 2011)* [Dialogue of Urban and Steppe Cultures in the Eurasian Space: Proceeding of 5th International Conference Dedicated to the Memory of G. A. Federov-Davydov (Astrakhan, 2–6 October 2011)] (pp. 137–145). Kazan: Institut istorii imeni Sh. Mardzhani AN RT.

Bocharov, S. G. (2015). Fortifikazionnye sooruzhenia genuezskogo Vosporo [The Fortifications of the Genoese Vosporo]. *Prichernomorie v Srednie veka*, 9, 126–145.

Bocharov, S. G. (2017). Zametki po istoricheskoi geografii Genuezskoi Gazarii XIV–XV vv. Konsulstvo Chembalskoe [Notes on the Historical Geography of Genoese Gazaria in the 14th–15th Centuries. Consulate of Cembalo]. *Povolzhskaiia arkheologia*, 21(2), 204–223.

Costamagna, G. (1962). Note di diplomatica comunale: II “signum comunis” e il “signum populi” a Genova nei secoli XII e XIII. In A. Sisto (Ed.), *Miscellanea di storia ligure in onore di G. Falco* (pp. 105–115). Milano: G. Feltrinelli.

Darrag, A. (1961). *L’Egypte sous le règne de Barsbay (825–841 / 1422–1438)*. Damas: Institut Français de Damas.

Delatte, A. (1947). *Les portulans Grecs*. Liège: Faculté de Philosophie et Lettres, l’Université de Liège; Paris: Librairie E. Droz.

Emanov, A. G. (2021). *Mezhdru Poliarnoi zvezdoi i Poludennym solntsem: Kafa v mirovoi torgovle XIII–XV vv.* [Between the North Star and the Midday Sun: Caffa in World Trade in the 13th–15th Centuries]. St Petersburg: Aleteja.

Emanov, A. G. (2022). *Nebesny Ierusalim ili Vavilon: vybor sud’by srednevekovoi Kafy / Feodosii* [Celestial Jerusalem or Babylon: The Fate of Medieval Caffa / Feodosia]. St Petersburg: Aleteja.

Haldon, J. F. (1990). *Constantine Porphyrogenitus: Three Treatises on Imperial Military Expeditions*. Vienna: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften.

Heers, J. (1961). *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*. Paris: S.E.V.P.E.N.

Karpov, S. P. (1990). *Italianskie morskii respubliki i Iuzhnoe Prichernomorie v XIII–XV vv.* [The Italian Maritime Republics and the Southern Black Sea Coast in the 13th–15th Centuries]. Moscow: Moscow University Press.

Karpov, S. P. (1993). Chto i kak prazdnovali v Kaffe v XV v.? [What and How Was Celebrated in Caffa in the 15th Century]. *Srednie veka*, 56, 226–232.

Karpov, S. P. (2015). Italianskie morskii respubliki i Zolotaia Orda [The Italian Maritime Republics and the Golden Horde]. *Prichernomorie v Srednie veka*, 9, 8–43.

Karpov, S. P. (Ed.). (2018). *Akty genuezskikh notariev, sostavlennye v Kaffe i v drugikh gorodakh Prichernomor’ya v XIV–XV vv.* [Acts of Genoese Notaries, Drawn in Caffa and other Towns of the Black Sea in the 14th–15th Centuries]. St Petersburg: Aleteja.

Khotko, S. K. (2015). Politiko-diplomaticheskie i torgovye svyazi Kafy i Cherkessii (1266–1475) [Political, Diplomatic, and Trade Relations of Caffa and Circassia (1266–1475)]. *Vestnik nauki Adygeiskogo respublikanskogo instituta gumanitarnykh issledovanij imeni T. M. Kerasheva*, 31(1), 138–144.

Khvalkov, E. (2018). *The Colonies of Genoa in the Black Sea Region: Evolution and Transformation*. New York; London: Routledge.

Konovalova, I. G. (2009). *Vostochnaia Evropa v sochineniiakh arabskikh geografov XIII–XIV vv.* [Eastern Europe in the Works of Arab Geographers in the 13th–14th Centuries]. Moscow: Oriental Literature.

Laiou-Thomadakis, A. E. (1972). *Constantinople and the Latins: The Foreign Policy of Andronicus II, 1282–1328*. Cambridge Massachusetts: Harvard University Press.

Małowist, M. (1947). *Kaffa – kolonia genuenska na Krymie i problem wschodni w latach 1453–1475*. Warszawa: Towarzystwo Miłośników Historii.

Myz, V. L. (1991). *Ukreplenia Tavriki X–XV vv.* [Fortifications of Taurica 10th–15th Centuries]. Kiev: Naukova dumka.

Myz, V. L. (2009). *Kaffa i Feodoro v XV v. Kontakty i konflikty* [Caffa and Theodoro in the 15th Century. Contacts and Conflicts]. Simferopol: Universum.

Nicol, D. (1988). *Byzantium and Venice*. Cambridge: Cambridge University Press.

Nystazopoulou-Pélékidou, M. (1970). Vénise et la Mer Noire du XIe au XVe siècle. *Tesaurismata*, 7, 541–582.

Pesce, G. (1977). Il castello genovese sulle monete medioevali del Levante Latino. *Quaderni Ticinesi. Numismatica e antichità classiche*, 6, 217–235.

Ponomarev, A. L. (2000). Naselenie i territoria Kaffy po dannym massarii – bukhgalterskoy knigi kaznacheistva za 1381–1382 gg. [The Population and Territory of Caffa According to the Massaria – Ledger of Treasury from 1381–1382]. *Prichernomorie v Srednie veka*, 4, 317–443.

Ponomarev, A. L. (2018). Monety genuezskoi Kaffy, 1420–1475 [Coins of Genoese Caffa, 1420–1475]. *Trudy Gosudastvennogo Ermitazha = Transactions of the State Hermitage Museum*, 94, 123–134.

Ruggieri, V. (2017). Il pozzo e la cisterna: l'acqua nella vita quotidiana e nell'eucologio bizantino. *Orientalia Cristiana periodica*, 83(1), 35–57.

Russev, N. D., & Melnikov, O. N. (2004). Taina “karatov zamka Illiche” [The Mystery of the “Illice’s Castle Carats”]. *Stratum plus. Archaeology and cultural anthropology*, 6, 479–494.

Shchhavelev, A. S. (2020). *Khronotop derzhavy Riurikovichei (911–987 gody)* [Chronotop of the Rurik Empire (911–987)]. Moscow: Aquilon.

Travaini, L., & Brogini, M. (2013). San Giovanni sull’incudine. Fondatori cristiani e fondatori mitici sulle monete italiane medievali e modern. In L. Travaini and G. Arrigoni (Eds.), *Polis, urbs, civitas: moneta e identità / Atti del Convegno di studio del “Lexicon iconographicum numismaticae” (Milano, 22 ottobre 2012)* (pp. 165–176). Roma: Quasar.

Valkov, D. V. *Genuezskaya epigrafika Kryma* [The Genoese Epigraphics of Crimea]. Moscow: Universitet Dmitriya Pozharskogo.

Volkov, I. V. (2022). O lokalizatsii italijskoi faktorii Kopy na meste srednevekovogo Temriuka (Kopario – Lo Koppa) [On the Localisation of the Italian Coppa Factory on the Site of Medieval Temryuk]. *Zhurnal instituta nasledia*, 30(3), 1–27.

Witsen, N. (2010). *Severnaia i vostochnaia Tartaria* [Northern and Eastern Tartaria] (Vols. 1–3). Antwerp: Pegasus.

Yarovaya, E. A. (2018). “Geraldika genuezskogo Kryma”: podvodnia itogi [“Heraldry of the Genoese Crimea”: An Overview]. *Trudy Gosudastvennogo Ermitazha = Transactions of the State Hermitage Museum*, 94, 135–138.

Yurchenko, A. G. (2018). Mongolskaia tamga i polumesiats na geraldicheskikh shchitakh Kaffy [Mongolian Tamga and the Crescent in Caffa Escutcheons]. *Trudy Gosudastvennogo Ermitazha = Transactions of the State Hermitage Museum*, 94, 139–161.

Zuckerman, C. (2015). On the Byzantine Dromon. *Revue des études byzantines*, 73, 57–98.

Еманов Александр Георгиевич

доктор исторических наук,
профессор, главный научный
сотрудник лаборатории исторической
географии и регионалистики
Тюменский государственный университет
625003, Тюмень, ул. Володарского, 6
E-mail: a.g.emanov@utmn.ru

Emanov, Alexander Georgievich

Dr. Hab. (History), Professor,
Leading Research Fellow of the Laboratory
for Historical Geography and Regional Studies
Tyumen State University
6, Volodarsky Str., 625003 Tyumen, Russia
Email: a.g.emanov@utmn.ru
<https://orcid.org/0000-0002-2352-4367>
Scopus AuthorID: 57220932675
WoS ResearcherID: L-4853-2013