



DOI: 10.18503/1992-0431-2021-1-71-98–108

КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ VI ВЕКА ДО Н.Э. У МЫСА ТУЗЛА

В.М. Петровский

*Саратовский национальный исследовательский государственный университет
имени Н.Г. Чернышевского, Саратов, Россия*
petrovskiyvm@yandex.ru

Аннотация. В статье дано описание места крушения античного торгового судна у мыса Тузла на западе Таманского полуострова. Данное крушение произошло в VI в. до н.э. и является древнейшим в Северном Причерноморье. Археологических раскопок на месте крушения не производилось, а все исследования свелись к внешнему осмотру, объемам и фиксации. Потерпевшее крушение судно представляло собой транспортный корабль длиной не более 15–20 м, который перевозил груз блоков серого мергеля. В ходе этой транспортировки судно напоролось на скалы Тузлинской рифовой гряды при входе в Керченский пролив и получило сильные повреждения, которые и привели к его гибели.

Ключевые слова: подводная археология, Керченский пролив, античное мореплавание, кораблекрушение, морские торговые пути

В античное время Керченский пролив представлял собой ключевую магистраль, по которой греческие апойкии на берегах Азовского моря, Таманского залива и Керченской бухты поддерживали связь с метрополией. Именно здесь проходил основной товаропоток и, следовательно, любое судно, совершающее рейсы между портами Боспора Киммерийского и остальным греческим миром не могло пройти мимо Керченского пролива. В этом контексте естественно, что интенсивное судоходство оставило после себя на дне моря многочисленные следы, которые выражены в основном находками фрагментов якорей, керамики, строительных элементов, деталей судового устройства и т.п. Место крушения античного судна в Керченском проливе обнаружено только одно. Оно произошло, по всей видимости, в VI веке до н.э. у м. Тузла. Именно этому кораблекрушению и посвящена данная статья.

Судно представляло собой средний по размерам (длина не более 15–20 м) транспортный корабль, который перевозил в качестве груза камни (блоки серого мергеля). При входе в пролив – в районе мыса Тузла – судно из-за навигационной ошибки или из-за резко налетевшего шторма оказалось выброшенным на одну из

Данные об авторе: Петровский Василий Михайлович – аспирант кафедры истории древнего мира Саратовского национального исследовательского государственного университета имени Н.Г. Чернышевского.

Работа выполнена в рамках плановой темы ИА РАН: АААА — А18-118011790093-2.

скал Тузлинской рифовой гряды и получило сильные повреждения. После этого оно либо пошло ко дну, либо экипаж, пытаясь обеспечить доступ к пробоине или облегчить корабль, сбросил груз за борт. Вместе с грузом на склон рифа упал якорь и фрагменты керамики, и в настоящий момент место крушения представляет собой хаотичное нагромождение мергелевых блоков, без разборки свала которых невозможно установить точно – затонуло судно или данная находка состоит только из груза, а сам корабль смог спастись.

Особую значимость памятнику придает то, что, во-первых, место крушения судна архаического периода само по себе является довольно редкой находкой¹; во-вторых, если нижеследующие выводы верны и событие действительно относится к VI в. до н.э., то данная авария в настоящее время является древнейшим из обнаруженных кораблекрушений в Черном море. Тем более значима данная находка потому, что всего в Северном Причерноморье найдено не более пяти затонувших судов античного времени².

Крушение произошло в районе интенсивного судоходства античного времени и расположено внутри другого, более масштабного археологического памятника – якорной стоянки античного времени, которая занимает участок площадью около 0,5 км² вдоль Тузлинской рифовой гряды.

Якорная стоянка представляет собой подводную равнину (размерами как минимум 1,5 на 0,3 км), которая простирается вдоль юго-западного основания Тузлинской рифовой гряды с условным центром в 1,5 – 1,7 км от берега. Наличие именно здесь якорной (рейдовой) стоянки определяется по большому числу находок античного времени (детали якорей, керамика)³. В период колонизации Боспора Киммерийского, когда уровень моря был примерно на 3,5 метра ниже современного, эти рифы представляли собой ряд скал, возвышавшихся над поверхностью моря. Такая природная стена вместе с самим мысом Тузла создавала удобное прикрытие от северных ветров, которые нередки в этом регионе, из-за чего судно, целью которого является вход в пролив, вынуждено ожидать переменны ветра, и рифы Тузлы, таким образом, оказываются наиболее удобным местом для стоянки. Кроме ожидания попутного ветра, здесь велись некие погрузочно-разгрузочные работы. О проведении таких работ свидетельствует большое число фрагментов транспортных амфор, которые могли оказаться на дне моря только в виде потерь и боя при перегрузке их с одного судна на другое. В 750 м от развала блоков мергеля рассматриваемого крушения расположен еще один археологический памятник, который назван «Балласт античного торгового судна». Этот памятник, открытый в 2008 г., представляет собой развал камней твердых пород – базальта, гранита и диорита, размерами от 20 до 50 см в поперечнике. Камни лежат как плотным слоем, друг на друге, так и по отдельности, на площади примерно 10×6 м. Шурфовка показала отсутствие следов кораблекрушения⁴. Таким образом, можно предположить, что камни были сброшены с борта судна, которое

¹ Так, например, из более чем 1200 судов античного времени, найденных до 1991 г., лишь 25 оказались погибшими в период с IX до начала V в. до н.э. Для сравнения: только к V в. до н.э. относится уже 37 кораблекрушений (см. Parker A.J. P. 10–15).

² Это суда, погибшие в IV в. до н.э. у оз. Донузлав и о. Змеиный, и у Фанагории (возможно в конце I в. до н.э.).

³ Шамрай 2003, 284.

⁴ Гей, Сударев 2011, 26–27.

пришло к берегам Тамани в балласте, т.е. без полезного груза. И сброс, видимо, был осуществлен в тот момент, когда потребовалось освободить место для принимаемого груза, что само по себе также говорит в пользу проведения неких погрузочных работ в этом районе.

На основе многолетнего наблюдения за стоянкой и статистического учета находок керамики исследователи Тузлинской якорной стоянки приходят к выводу, что данная стоянка образовалась в архаическое время (преобладают находки клазоменской керамики), в классическое время частота посещений стоянки увеличивается (преобладает керамика Хиоса и Фасоса)⁵. Стоянка, по всей видимости, имела прямую связь с поселением Корокондама, которое расположено всего в 1,5–2 км от нее. Наряду с крупными якорями здесь найдено большое число каменных якорей малых размеров, которые были элементами оснастки лодок и легких судов прибрежного плавания, что опять-таки говорит об активном взаимодействии крупных и малых судов в пределах данной якорной стоянки.

Рельеф дна моря в районе м. Тузла представляет собой подводную равнину, которая пересечена тремя линиями скальных выходов, начинающихся у м. Тузла и идущих параллельно друг другу в юго-западном направлении. Северный из этих массивов, состоящий из мшанкового известняка, самый высокий – отдельные скалы или рифы возвышаются над дном моря на высоту до семи метров. Некоторые из этих рифов практически достигают поверхности моря и в наше время представляют опасность для мореплавания. В древности же при более низком уровне моря они возвышались над его поверхностью, образуя прибрежные утесы. Именно среди скал этого северного рифа и произошло крушение судна, перевозившего груз блоков мергеля. Южнее рифа из мшанкового известняка протянулся массив коренной породы известняка-ракушечника, вершины которого расположены глубже, но в древности, в условиях более низкого уровня моря, они также могли представлять опасность для мореплавания. Третий массив расположен юго-восточнее и представляет собой выход на поверхность обломков железорудного кряжа, которые незначительно возвышаются над дном. Именно эти три рифовые гряды, разделенные на отдельные скальные образования и расположенные у самого входа в пролив Боспор Киммерийский, и позволили в античное время создать здесь якорную стоянку. Таким образом, от преобладающих в этом регионе северных ветров судно на стоянке было укрыто утесами Тузлинской рифовой гряды и самым мысом Тузла, а расположенные рядом поселения позволяли получать необходимые припасы и поддерживать связь с берегом в период ожидания попутного ветра для входа в пролив. Одновременно грунт на дне моря в этом районе позволял якорю надежно удерживать судно. Эти преимущества стали решающими факторами для функционирования стоянки, даже несмотря на то, что она была полностью открыта редким штормовым южным ветрам. Возможно, именно такой ветер и стал причиной крушения античного судна с грузом камня.

Место аварии судна расположено в западной части якорной стоянки на удалении 1,5 км от берега, среди двух скал. Юго-западная скала имеет вершину, находящуюся на глубине 3,6 м от уровня моря, а северо-восточная – на 3,7 м. Возможно, что одна из этих скал и послужила причиной произошедшего крушения,

⁵ Шамрай, Сударев 2013, 512.

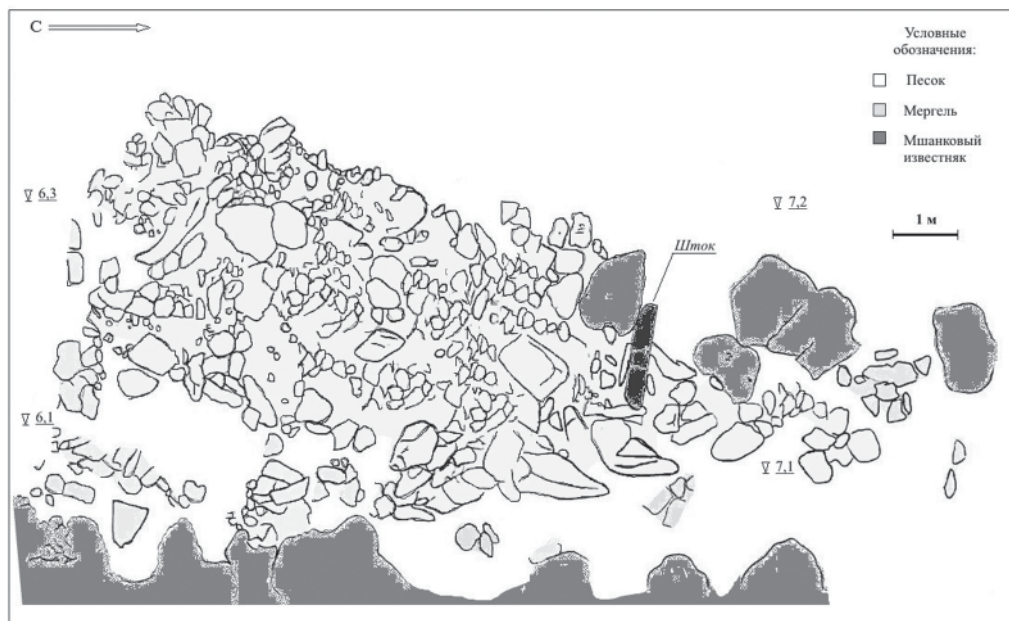


Рис. 1. Общий план свала блоков мергеля с указанием глубин
 Fig. 1. General plan of the dump of marl blocks with indication of depths

поскольку в античное время в связи с более низким уровнем моря обе вершины возвышались над водой или, как минимум, были вровень с поверхностью и представляли опасность для любого судна, даже если оно имело небольшую осадку. Основания обеих скал расположены на глубине 7,0 – 7,2 м. Дно вокруг этих рифов практически плоское и состоит из песка, перемешанного с ракушечником. Расстояние между вершинами обеих скал 25 м, а расстояние между подошвами этих рифов не более десяти метров. Район развала блоков мергеля частично поκειται на песчано-ракушечной подошве северо-западной скалы, частично лежит среди глыб мшанкового известняка этой скалы (рис. 1). Общая площадь развала блоков мергеля около 40 м². С юга на север он имеет длину около 14 м, с запада на восток до 4 м. Глубина в месте наибольшего скопления блоков мергеля (по всей видимости, это была средняя часть судна) в южной части памятника равна 6,1 м, отдельные блоки разбросаны до глубины 7,2 м в северной части памятника. Речь здесь идет только о видимой части, поскольку некоторая часть памятника, без сомнения, погребена под песчаными наносами там, где скальное основание рифа заканчивается. В грубом приближении развал блоков мергеля напоминает в плане форму судна. Блоки свалены хаотично, без какой-либо системы укладки (рис. 2). Размеры их варьируются от 10×20×5 до 50×50×20 см, а форма – плитообразная с рваными, заостренными краями без следов обработки. Также необходимо обратить внимание на то, что мергель совершенно нехарактерен для геологической структуры Тузлинской рифовой гряды, которая состоит из мшанкового известняка, что полностью исключает предположение о том, что данный развал блоков мергеля имеет геологическую природу.



Рис. 2. Блоки мергеля в средней части памятника
Fig. 2. Blocks of marl in the middle of the wreck site

В северной части свала блоков мергеля, на самом краю рифа, был обнаружен каменный шток – деталь деревянного якоря (рис. 3). Шток имеет длину 1,85 м, высоту 0,3 м в средней части и 0,2 м в оконечностях, ширина 0,2 м. В центральной части есть обычная для этой детали проточка для крепления веретена якоря. Изготовлен шток из диорита. Вес 183 кг⁶. В 2016 г. при подъеме штока на поверхность под ним была обнаружена ножка клазоменской амфоры начала VI в. до н.э., которая, по всей видимости, попала на дно одновременно с якорем в момент крушения и оказалась плотно вдавлена в галечник весом якорного штока. Не раздавлена она оказалась по той причине, что упала в пространство между двумя кусками известняка. Такое расположение ножки амфоры свидетельствует о том, что она обнаружена *in situ*. Это имеет особое значение, поскольку датировка этого фрагмента керамики служит датировкой и для самого каменного штока.

В разных частях развала блоков мергеля было обнаружено еще 20 фрагментов керамики античного времени, три из которых представляют собой профилированные части амфор и потому поддаются датировке. Необходимо отметить, что керамика, найденная среди камней, имеет острые, практически не окатанные сколы,

⁶ Шамрай 2016, 252.



Рис. 3. Каменный шток деревянного якоря
Fig. 3. Stone stock of a wooden anchor

что говорит о том, что эти сколы не подвергались трению о песок, как бывает в тех случаях, когда фрагменты перемещаются под действием течения и волн. Кроме того, фрагменты керамики покрыты коркой отложений морских организмов, что также свидетельствует о том, что керамический материал долгое время находился в неподвижном состоянии.

Поиск с помощью металлодетектора, осуществленный на свале блоков мергеля, а также вокруг него, привел к находке двух свинцовых колец уплощенной формы⁷. Подобные кольца в античное время использовались в качестве обода люверсов и хорошо известны по находкам на других затонувших судах, например, на судне IV в. до н.э., погибшем у Кирении на Кипре, где было найдено 170 похожих свинцовых колец. Сам люверс представлял собой круглое отверстие на краю паруса, которое было укреплено свинцовым кольцом, сквозь которое пропусклся канат для уменьшения площади паруса. Свинцовые кольца обнаружены на удалении 12 м к югу от свала блоков мергеля и, видимо, не имеют отношения к данному памятнику. Там же, на вершине скалы, была обнаружена горловина амфоры византийского времени⁸, встречается керамика нового времени.

Таким образом, основываясь на археологических данных, можно восстановить последовательность формирования данного памятника. По всей видимости, транспортное судно, несшее на своем борту груз блоков серого мергеля, следовало курсом по направлению в северную часть пролива и в какой-то момент оказалось выброшено на камни у рифовой гряды, которая в античное время едва возвышалась над водой. Ударившись об одну из вершин, судно получило пробоину, вследствие которой пошло ко дну и легло на западном склоне одной из вершин. С течением времени деревянные части судна полностью исчезли под воздействием морских организмов. Ввиду того, что глубина в этом месте в античное время едва достигала 3–4 метров, опустившееся на дно судно было вполне доступно для местных жителей, которые могли снять с него большую часть деревянных деталей и снаряжения. Груз, состоящий из блоков мергеля, фрагментов керамики и деревянного якоря с каменным штоком остался на дне, где на него впоследствии упали фрагменты керамики византийского и нового времени. Возможно также, что судно не затонуло, а лишь получило пробоину и село днищем на вершину скалы, но было спасено экипажем, который для его облегчения и доступа к пробоине сбросил блоки мергеля и якорь за борт. Без дальнейших раскопок и разборки

⁷ Гей, Сударев 2011, рис. 243. 5.

⁸ Сударев 2012, 8.



Рис. 4. Ножка амфоры «круга Клазомен» (Шамрай 2016, 255)
Fig. 4. Leg of the amphora of the «Klazomen circle» (Shamray 2016, 255)



Рис. 5. Ножка амфоры Милета (Шамрай 2016, 255)
Fig. 5. Leg of the amphora of Miletus (Shamray 2016, 255)

свала блоков мергеля невозможно точно установить, затонуло само судно или ему удалось спастись, освободившись от груза.

Датировка керамического материала, а именно четырех найденных профильных фрагментов (из 21) дала следующий результат. Ножка амфоры, найденная под штоком (рис. 4), определена как амфора «круга Клазомен» конца VII – середины VI в. до н.э.⁹ Ножки, найденные среди свала блоков мергеля, определены как амфоры Милета VII – первой половины VI в. до н.э. (рис. 5)¹⁰, Лесбоса третьей четверти VI в. до н.э. (рис. 6)¹¹ и Клазомен пифоидного типа конца VI в. до н.э. (рис. 7)¹². Остальные 17 фрагментов керамики представлены стенками амфор серого и черного закала, которые не поддаются надежной датировке.

⁹ Монахов 2003, 55; табл. 33–5.

¹⁰ Монахов 2003, табл. 17–1,2,3.

¹¹ Монахов 1999, 51; табл. 5–8.

¹² Монахов 2003, 54; табл. 33–3.



Рис. 6. Ножка амфоры неустановленного типа (Шамрай 2016, 255)
Fig. 6. Leg of an amphora of unknown type (Shamray 2016, 255)

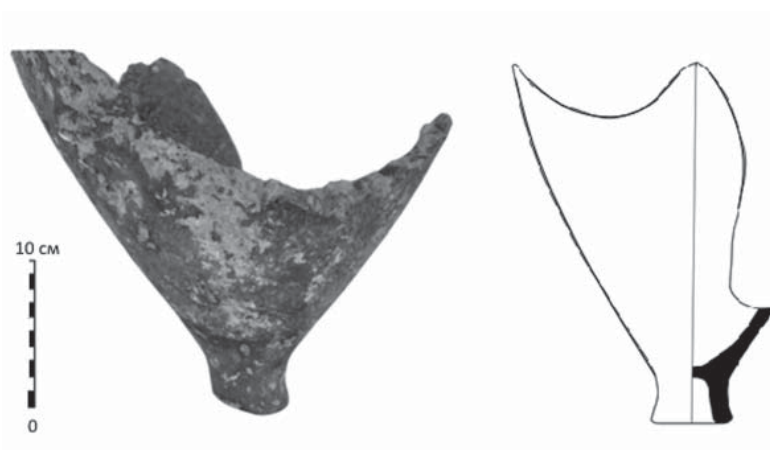


Рис. 7. Ножка амфоры Клазомен (Шамрай 2016, 255)
Fig. 7. Leg of amphora Klazomen (Shamray 2016, 255)

Что касается каменного штока, то использование именно таких штоков¹³ определяется в пределах VI–IV вв. до н.э. на основании многочисленных находок в средиземноморском регионе. К таким находкам относятся:

– фрагмент штока из песчаника, обнаруженный при раскопках Китиона в слое, датируемом VII – началом VI в. до н.э.¹⁴;

– группа штоков, найденная на судне, которое погибло у берегов Италии около 600–590 гг. до н.э. (место крушения античного судна Giglio Campese A) и на котором данные гранитные штоки перевозились в качестве груза, а один шток был использован в качестве судового¹⁵;

¹³ Согласно типологии Д. Халдана он относится к штоку типа I (см.: Haldane. 1984, 4).

¹⁴ Frost 1982, 265–268.

¹⁵ Parker 1992, 192.

– каменные штоки из песчаника: один длиной 1,65 м и весом в 115 кг, а другой 0,45 м длиной и весом 7,3 кг. Найдены у берегов Турции на судне 570 – 560 гг. до н.э. (место крушения античного судна *Rabus Burnu*)¹⁶;

– каменный шток длиной 0,81 м был найден на дне моря у берегов Прованса (место кораблекрушения *Ponte du Dattier*) вместе с группой амфор, что позволило отнести шток ко второй половине VI в. до н.э.¹⁷;

– каменные штоки, в том числе мраморные, вторичного использования, были найдены в большом количестве в Грависка (порт Тарквинии в этрусское время), где все они были использованы в качестве строительного материала во второй половине V в. до н.э.¹⁸;

– каменные штоки, найденные на месте крушения торгового судна 360–340 гг. до н.э. у Балеарских островов (место крушения *El Sec*, недалеко от Пальма-де-Майорка)¹⁹.

Все вышеуказанные находки штоков хорошо изучены и надежно датированы по сопутствующему материалу. Таким образом, можно констатировать, что каменные штоки как элемент конструкции деревянного якоря использовались с первой половины VI до IV вв. до н.э. При этом основная масса находок относится к VI–V вв. до н.э. Это позволяет отнести шток, найденный на месте крушения у м. Тузла, к тому же периоду, т.е. к VI–V вв. до н.э., тогда как сопутствующая ему керамика говорит о том, что данное кораблекрушение произошло, скорее всего, не ранее середины VI в. до н.э.

Что касается самого груза, т.е. блоков мергеля, то он является основным элементом, указывающим на то, что в этом месте произошло кораблекрушение, т.е. единовременное событие, а не постепенное накапливание на дне моря артефактов в виде штока и фрагментов керамики, поскольку сам Тузлинский риф, как уже говорилось, состоит из мшанкового известняка мзотиса (нижний плиоцен), и блоки мергеля на этом участке являются чужеродным материалом, завезенным человеком. Маловероятно, что удастся установить место происхождения самого мергеля, поскольку данная порода широко встречается в Причерноморье, в частности, точно такой же серый мергель попадает в 2 км к востоку от м. Тузла, а также у м. Панагия в 7 км от места крушения данного судна и т.д.

Таким образом, археологические исследования места античного кораблекрушения у м. Тузла, проведенные в 2011–2020 гг., хотя и не завершились раскопками, а ограничились лишь внешним осмотром и сбором подъемного материала, позволяют сделать определенные выводы об обстоятельствах данного крушения и его датировке. В частности, по набору керамического материала и наличию каменного штока типа I можно датировать это кораблекрушение VI в. до н.э.

ЛИТЕРАТУРА

Вахонеев, В.В. 2018: *Отчет о выполнении научно-исследовательских археологических полевых работ (археологических разведок) в зоне создания сухогрузного района мор-*

¹⁶ Polzer 2009, 206.

¹⁷ Gianfrotta 1977, 287.

¹⁸ Gianfrotta 1977, 287–291.

¹⁹ Parker 1992, 393.

ского порта Тамань в акватории Темрюкского района Краснодарского края в 2018 г. Открытый лист № 2038 от 19.09.2018 г. СПб.

- Гей, А.Н., Сударев, Н.И. 2011: *Технический отчет о результатах выполнения научно-исследовательских работ по теме: «Спасательные археологические работы (разведки), направленные на уточнение границ и мощности культурного слоя памятников археологии для разработки проектной документации по проекту: «Создание сухогрузного района морского порта Тамань»*. Т. 3. М.
- Монахов, С.Ю. 1999: *Греческие амфоры в Причерноморье. Комплексы керамической тары VII–II вв. до н.э.* Саратов.
- Монахов, С.Ю. 2003: *Греческие амфоры в Причерноморье: Типология амфор ведущих центров-экспортеров товаров в керамической таре: Каталог-определитель*. М.–Саратов.
- Петровский, В.М. 2018: Хронология каменных и свинцовых якорных штоков античного времени. *Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия. История. Международные отношения*. Т. 18. №. 2, 175–181.
- Шамрай, А.Н., Сударев, Н.И. 2013: Рейдовая якорная стоянка Корокондамы (по материалам подводных разведок 2011–2012 гг.). В сб.: В.Н. Зинько (ред.), *Боспорские чтения*. Вып. XIV. Керчь, 506–513.
- Шамрай, А.Н. 2016: Подводный археологический комплекс античной навигации VI в. до н.э. у мыса Тузла. «Материалы III Международной научно-практической конференции «Военно-исторические чтения». Симферополь, 252–255.
- Frost, H. 1982: The birth of the stocked anchor and maximum size of early ships: Thoughts prompted by discoveries at Kition Bamboula, Ceprus. *The Mariners Mirror* 68.3, 265–268.
- Gianfrotta, P.A. 1977: First elements for dating of stone anchor stocks. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 6.4, 285–292.
- Haldane, D.D. 1984: *The Wooden Anchor*. Texas.
- Parker, A.J. 1992: *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*. (BAR International Series 580). Oxford.
- Polzer, M.E. 2009: *Hull Remains from the Pabuc Burnu Shipwreck and Early Transition in Archaic Greek Shipbuilding*. Texas.

REFERENCES

- Frost, H. 1982: The birth of the stocked anchor and maximum size of early ships: Thoughts prompted by discoveries at Kition Bamboula, Ceprus. *The Mariners Mirror* 68.3, 265–268.
- Gey, A.N., Sudarev, N.I. 2011: *Tekhnicheskii otchet o rezultatakh yypolneniya nauchno-issledovatel'skikh rabot po teme: «Spasatelnye arkheologicheskie raboty (razvedki), napravlenkiye na utochenie granits i moshchnosti kulturnogo sloya pamyatnikov arkheologii dlya razrabotki proektnoy dokumentatsii po proektu: «Sozdanie sukhogruznoy rayona morskogo porta Taman»* [Technical report on the results of research work on the topic: “Rescue archaeological work (exploration) aimed at clarifying the boundaries and capacity of the cultural layer of archaeological monuments for the development of project documentation for the project: “Creation of a dry cargo area of the Taman seaport”]. Vol. 3. Moscow.
- Gianfrotta, P.A. 1977: First elements for dating of stone anchor stocks. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 6.4, 285–292.
- Haldane, D.D. 1984: *The Wooden Anchor*. Texas.
- Monakhov, S.U. 2003: *Gretcheskie amfory v Prichernomorie: Tipologia amfor vedushchikh tsentrov-eksporterov tovarov v keravicheskoy tare: Katalog-opredelitel* [Greek amphorae in the Black Sea Region: Typology of amphorae of the leading centers-exporters of goods in ceramic containers: Catalogue]. Moscow.

- Monakhov, S.U. 1999: *Gretcheskie amfory v Prichernomorie: Kompleksy keramicheskoy tary VII– II vv do n.e.* [Greek amphorae in the Black Sea region. Complexes of ceramic containers of the 7th – 2nd centuries BC]. Saratov.
- Parker, A.J. 1992: *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*. (BAR International Series 580). Oxford.
- Petrovskiy, V.M. 2018: Khronologiya kamennykh i svintcovykh yakhornykh stokov antichogo vremeni [Chronology of stone and lead anchor stocks of ancient times]. *Izvestiya Saratovskogo Universiteta. Novaya seria. Seriya Istoriya. Mezhdunarodnye otnocheniya* [Saratov University Bulletin. New series. Series. History. International relations] 18.2, 175–181.
- Polzer, M.E. 2009: *Hull Remains from the Pabuc Burnu Shipwreck and Early Transition in Archaic Greek Shipbuilding*. Texas.
- Shamray, A.N. 2016: Podvodnyy arkheologicheskiy kompleks antichnoy navigatsii VI v. do n.e. u mysa Tuzla [Underwater archaeological complex of ancient navigation of the 6th century BC at Cape Tuzla]. *Materialy III Mezhdunarodnoy nauchno-practicheskoy konferentsii «Voenno-istoricheskie chteniya»* [Materials of the III International Scientific and practical Conference “Military-historical Readings”]. Simferopol, 252–255.
- Shamray, A.N., Sudarev, N.I. 2013: Reydovaya yakornaya stoyanka Korokondamy (po materialam podvodnykh razvedok 2011 – 2012 gg [Raid anchorage of Korokondama (based on the materials of underwater exploration in 2011-2012)]. *Bosporskiye chteniya* [Bosporan Readings] XIV, 506–513.
- Vakhoneev, V.V. 2018: *Otchet o vypolnenii nauchno-issledovatel'skikh arkheologicheskikh polevykh rabot v zone sozdaniya sukhogruznogo rayona morskogo porta Taman v akvatorii Temruskogo rayona Krasnodarskogo kraya v 2018. Otkrytyy list №2038 ot 09.19.2018.* [Report on the implementation of research archaeological field work (archaeological exploration) in the zone of creation of the dry cargo area of the Taman seaport in the water area of the Temryuk district of the Krasnodar Territory in 2018. Permission for excavation at archaeological sites No. 2038 of 19.09.2018]. Saint-Petersburg.

SIXTH-CENTURY BC SHIPWRECK AT CAPE TUZLA

Vasilii M. Petrovskiy

Saratov Chernyshevsky State University, Saratov, Russia
petrovskiyvm@yandex.ru

Abstract. This article describes the wreck of an ancient merchant ship at Cape Tuzla (Krasnodar Region). This wreck occurred in the 6th century BC. This is the oldest known ancient shipwreck site in the Northern Black Sea region. Archaeological excavations at the wreck site have never been carried out, and all research was reduced to an external examination, measurements and fixing it on the map. The vessel itself was probably a medium (about 15–20 m long) transport ship carrying a load of stone. The ship was thrown onto one of the rocks of the Tuzla reef ridge at the entrance to the Kerch Strait and was severely damaged.

Keywords: underwater archaeology, Kerch Strait, ancient navigation, shipwreck, sea trade routes