

# АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВСЕОБЩЕЙ ИСТОРИИ TOPICAL ISSUES OF WORLD HISTORY

УДК 94

DOI 10.52575/2687-0967-2025-52-4-801-807

EDN DRATVA

Оригинальное исследование

## Традиция судостроения Северной Европы до эпохи викингов

Задорожная-Ремарчук А.Н.

Севастопольский государственный университет,

Россия, 299053, г. Севастополь, Университетская ул., д. 33

E-mail: [anzadorozhnaya@sevsu.ru](mailto:anzadorozhnaya@sevsu.ru), [olen.alina2016@yandex.ru](mailto:olen.alina2016@yandex.ru)

**Аннотация.** В статье представлен комплексный анализ эволюции кораблестроения в Северной Европе от бронзового века до раннего Средневековья на основе ключевых археологических находок, таких как лодки из Дувра и Ферриби, останки судна из Бригга, романо-кельтские корабли и военный корабль из Хьёртспринга. В ней прослеживается технологическое развитие от простых долбленых лодок до сложных сшитых дощатых конструкций и судов с расширенным днищем. В статье показано, как экологические ограничения, инновации в обработке дерева и интенсивные межрегиональные контакты через Северное море стимулировали технологические изменения. Особое внимание уделяется сложному сосуществованию и взаимодействию методов постройки «сначала обшивка» (shell-first), «сначала каркас» (frame-first) и гибридных методов, а также критически важному постепенному внедрению железных креплений и досок специальной формы. Благодаря детальному анализу форм корпусов, последовательностей постройки и функциональных ролей исследование убедительно доказывает, что развитое кораблестроение было фундаментом социально-экономической мобильности, дальней торговли и военного могущества в регионе. Эти многогранные ранние морские традиции заложили незаменимый технологический и культурный фундамент, который не только позволил расцвету передового скандинавского мореплавания, но и стал непосредственным катализатором широкомасштабной морской экспансии эпохи викингов.

**Ключевые слова:** судостроение, Северная Европа, бронзовый век, «shell-first», «frame-first», археологические находки

**Финансирование:** работа выполнена без внешних источников финансирования.

**Для цитирования:** Задорожная-Ремарчук А.Н. 2025. Традиция судостроения Северной Европы до эпохи викингов. *Via in tempore. История. Политология*, 52(4): 801–807. DOI: 10.52575/2687-0967-2025-52-4-801-807. EDN: DRATVA

## The Tradition of Shipbuilding in Northern Europe before the Viking Age

Alina N. Zadorozhnaya-Remarchuk

Sevastopol State University,

33 Universitetskaya St., Sevastopol 299053, Russia

E-mail: [anzadorozhnaya@sevsu.ru](mailto:anzadorozhnaya@sevsu.ru), [olen.alina2016@yandex.ru](mailto:olen.alina2016@yandex.ru)

**Abstract.** The article provides a comprehensive analysis of the evolution of shipbuilding in Northern Europe from the Bronze Age to the Early Middle Ages, drawing on key archaeological finds like the Dover and Ferriby boats, the Brigg remains, Romano-Celtic vessels, and the Hjortspring warship. It meticulously traces the technological

development from simple logboats to sophisticated sewn-plank and expanded-bottom constructions, demonstrating how environmental constraints, woodworking innovations, and intensive cross-regional contacts across the North Sea drove technological change. Special attention is given to the complex coexistence and interaction of shell-first, frame-first, and hybrid building methods, as well as to the critical gradual adoption of iron fastenings and purpose-shaped planks. Through a detailed analysis of hull forms, construction sequences, and functional roles, the study convincingly argues that advanced shipbuilding was fundamental to socioeconomic mobility, long-distance trade, and military prowess in the region. Ultimately, the article posits that these multifaceted early maritime traditions created an indispensable technological and cultural foundation, which not only enabled the rise of advanced Scandinavian seafaring but catalyzed the widespread maritime expansion of the Viking Age.

**Keywords:** shipbuilding, Northern Europe, the Bronze Age, “shell-first”, “frame-first”, archaeological finds

**Funding:** the work was carried out without external sources of funding.

**For citation:** Zadorozhnaya-Remarchuk A.N. 2025. The Tradition of Shipbuilding in Northern Europe before the Viking Age. *Via in tempore. History and political science*, 52(4): 801–807 (in Russian). DOI: 10.52575/2687-0967-2025-52-4-801-807. EDN: DRATVA

## Введение

Судостроение сыграло ключевую роль в развитии стран Северной Европы, начиная с эпохи бронзы и продолжая влиять на их историю до сегодняшнего дня. Кораблестроение, навигация и возможности для установления связей, предоставляемые ими, значительно повлияли на формирование северной культуры. Эти факторы стали столь же важными, как и особенности местного ландшафта. Северная культура достигла своего расцвета в эпоху викингов, однако и в другие периоды она сохраняла свои уникальные черты [Хлевов, 2016].

Географические условия для раннего развития мореплавания в Северной Европе значительно различаются от региона к региону, но одно условие является общим для всех: умеренный климат с относительно холодной водой. Температура океана в этой части света, как правило, низкая, но благодаря течению Гольфстрима атлантическое побережье зимой обычно остаётся свободным ото льда, в отличие от восточной Балтики, которая может оставаться закрытой для судоходства на месяцы из-за зимних льдов [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 41].

## Объект и методы исследования

В данной статье объектом исследования выступает эволюция судостроительных технологий в Северной Европе от эпохи бронзы (ок. 2000–500 гг. до н. э.) до раннего Средневековья (I–IV вв. н. э.). Основное внимание уделяется археологическим находкам плавсредств, их конструктивным особенностям и технологическим инновациям, которые позволили североευропейским народам развивать мореплавание.

Методологически исследование носит междисциплинарный характер и сочетает традиционные историко-археологические приёмы с современными аналитическими методиками.

## Результаты и их обсуждение

Археологические свидетельства о ранних плавсредствах Северной Европы начинаются с эпохи бронзы. Несколько резных лодок были однозначно идентифицированы как однодеревки-долблёнки (logboat) в Дании и в других местах [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 53], а также как расширенные однодеревки в находках близ Парижа [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 54]. В бронзовом веке однодеревки играли важную роль ввиду наличия крупных дубовых бревен длиной 10–15 м в этом регионе. Лодки-долблёнки зафиксированы на территории северо-западной Европы: в Дании, Англии и Шотландии. В Карпоу были найдены деревянные лодки, датируемые примерно 1000 г. до н. э. [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 53].

Однодеревка из Хашольма, датируемая примерно 300 г. до н. э., найденная в притоке реки Хамбер, также относится к этой группе больших однодеревок [Millet & McGrail, 1981, p. 69–155]. В отдельных находках обнаружены вставки для закрытия нижнего конца ствола, а также трещины и отверстия от сучков – признаки обработки древесины, близкой по технике к изготовлению сложных лодок бронзового века. Такие лодки, вероятно, широко использовались в речных системах. Датская однодеревка Варпелева была найдена в небольшой речушке недалеко от её впадения в море, что указывает на возможное прибрежное применение подобных судов. Однако данная лодка не является представителем более крупных скандинавских морских судов бронзового века, изображённых на наскальных рисунках и на бронзовых украшениях [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 68].

Существуют примеры сложных судов бронзового века, построенных на базе однодеревок. Учитывая степень сложности находок в Британии, весьма вероятно, что ранние этапы строительства многофрагментарных судов, собранных из отдельных вырезанных элементов, начались в неолите и далее развивались в бронзовом веке. Это подтверждается археологическими свидетельствами контактов через Ла-Манш и Северное море: находками на приливных отмелях в устьях рек Хамбер и Северн, а также на побережье Дувра [Malcolm, 2005, p. 56].

Лодка из Дувра, датируемая примерно 1550 г. до н. э., была найдена в 1992 году при строительных работах в центральной части города. Раскопки проводились в условиях нехватки времени, однако артефакты были задокументированы, законсервированы и тщательно проанализированы. План раскопанных частей показывает, что только южный конец лодки находился в зоне коффердама (ограждающая водонепроницаемая конструкция), а северный конец был отрезан стеной коффердама из листового железа [Clark, 2004a, p. 317]. Лодка экспонируется в музее Дувра вместе с реконструкцией средней части судна, выполненной в натуральную величину, что даёт представление о процессе строительства судна [Crumlin-Pedersen, 2006, p. 59]. Внутри лодки обнаружены планки – переходные элементы между дном и бортами, которые в ряде случаев крепились стежками из тисовой верёвки, а центральный шов скреплялся деревянными клиньями [Clark, 2004b, p. 5].

В Норт-Ферриби (Humber tidal flats) братья Райт с 1930-х годов находили несколько частей лодок бронзового века, в том числе наиболее хорошо сохранившуюся находку «Ферриби-1», датируемую примерно 1300 г. до н. э. План сохранившихся частей «Ферриби-1» и гипотетическая модель носовой части указывают на постройку на основе вырезанных элементов, соединённых шовными приёмами и прикреплённых к изогнутому килевидному центральному элементу. Реконструкция предполагает длину около 16 м и экипаж примерно из 12 человек; вероятное назначение – переправа в устье реки Хамбер [Wright, 1990].

В 1886 году в Бригге (Brigg), неподалёку от бывшего приливного ручья у устья реки Хамбер, было обнаружено судно. При первых раскопках находку описали как «четыре части моста викингов» или «плот». Место было вновь открыто в 1974 году Шоном МакГрейлом; останки были извлечены и проанализированы, и датировка установлена примерно около 800 г. до н. э. МакГрейл реконструирует судно как прямоугольную коробку [McGrail, 1981], тогда как Оуэн Робертс предлагает конструкцию с изогнутыми линиями корпуса в продольном и поперечном сечениях [Roberts, 1992]. Спор о характере «плота» из Бригга остаётся открытым и может быть разрешён только при появлении дополнительных археологических данных. Тем не менее находка важна: это один из ранних случаев, когда дно судна собрано из дощатых элементов примерно одинаковой формы и размера – признак практики строительства из досок, изогнутых по заданной форме, что частично коррелирует с практикой Средиземноморья [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 60].

Концептуальная основа лодок Ферриби и Дувра – постепенная специализация в судостроении: от обычной однодеревки (например, Хашольм) к созданию сложных лодок из нескольких вырезанных элементов индивидуальной формы, сшитых и герметизированных затиркой швов [Millet & McGrail, 1987, p. 69]. Лодки Ферриби иллюстрируют подход,

ориентированный на центральную линию корпуса и собранный из множества деталей, вырезанных до почти окончательной формы. В отличие от них лодку из Дувра можно рассматривать как модификацию идеи «лодки-близнеца», восходящую к стадии, когда две однодеревки соединялись бок о бок и закреплялись клиньями; это объясняет необычный «шов-молнию» по центральной линии. Все элементы лодки из Дувра были вырезаны по индивидуальной форме, а изгиб применялся для получения продольной кривизны днища. Дополнительные раскопки на месте находки потенциально могут прояснить последовательность строительства и размеры лодки [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 60].

Также выделим две категории памятников для анализа: лодки бронзового века из Британии (1550–800 гг. до н. э.) и находки морских судов романо-кельтского круга, датируемые I–IV вв. н. э. Между этими группами существует заметный хронологический разрыв, в течение которого навигация и торговые связи распространялись на север из Средиземноморья по континентальным рекам и вдоль побережья [7].

Найдены два затонувших морских судна этого типа в Лондоне и у острова Гернси, а также прибрежное судно на ферме Барландс в Уэльсе, подтверждающие использование больших железных гвоздей для крепления досок к рамам. Корабли «Майнц», построенные примерно в 400 г. н. э. на реке Рейн для римской патрульной службы и транспортировки, а также крупные рейнские баржи типа *Zwammerdam* и аналогичные суда на озере Невшатель (Швейцария) демонстрируют широкое применение дощатой обшивки и каркасных приёмов в римской кораблестроительной традиции [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 62].

При строительстве романо-кельтских судов часто применялась техника, при которой сначала создавалась основа (*board-keel* или несколько килевых досок), затем устанавливали каркасы в носовой и кормовой частях, после чего к ним прибавляли обшивку гвоздями – подход, близкий к «*frame-first*» (сначала каркас) [Nayling & McGrail, 2001, p. 199–211]. Параллельно существовала и техника «*shell-first*» (сначала панцирь), а также традиции шовой (сшиваемой) постройки, характерные для британских находок бронзового века. Эти методы отличаются от врезной техники Средиземноморья и от более позднего клинкерного крепления с нагелями и металлическими скобами в бассейнах Северного моря и Балтики [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 62].

Таким образом, корабли ранней римской эпохи и романо-кельтские образцы существенно отличаются и от британских бронзовых предшественников, и от средиземноморских римских методов, при этом наблюдаются случаи технологической заимствованности и локальной адаптации.

МакКоган предположил, что несколько лодок, построенных в технике *carvel-built* (с гладкой, плотной обшивкой), обнаруженных в 1835 г. в Западной Ирландии, возможно, унаследовали черты романо-кельтской традиции судостроения. Это позволяет по-новому рассмотреть мореплавание до эпохи викингов вдоль атлантического побережья Британии и Ирландии [McCaughan, 2008, p. 9].

Ладья Хьёртшпринг, датируемая примерно 350 г. до н. э., представляет собой военное судно с расширенным днищем и пришитыми боковыми планками. Памятник был раскопан в 1921–1922 гг. на острове Алс (южная Дания) Густавом Розенбергом. В болотной среде обнаружены остатки ладьи длиной около 18 м и большое количество оружия (169 копий, 11 мечей, 64 щита и следы от 10–12 кольчуг), что интерпретируется как депозиция оружия вместе с лодкой. Состояние древесины осложняло раскопки и последующую консервацию; реставрационные работы и переоценка реконструкции проводились в 1970–1980-е гг., и реконструкция Розенберга в целом была подтверждена [Crumlin-Pedersen, 2003, p. 28–29].

Ладья состоит из днищевой доски, к которой с каждой стороны присоединены по две бортовые доски. По опубликованным данным, эти доски имели выпуклую форму, хотя построенные модели показали, что ладью можно изготовить и из прямых бортовых досок. Основные конструктивные элементы не находят полного аналога в других известных находках. Розенберг, имея опыт резьбы по дереву, смог документировать и доставить все

сохранившиеся детали в Национальный музей Дании, где находка опубликована и экспонируется [Crumlin-Pedersen, 2003, p. 29].

Изменения влажности в помещении демонстрации привели к частичному разрушению внутренних деревянных частей, поэтому в 1970-е гг. была проведена полная реставрация ладьи; в 1980-е гг. судно было отреставрировано в новой экспозиции, и переоценка реконструкции подтвердила многие детали (Crumlin-Pedersen, 2003, p. 29).

Вполне вероятно, что другие скандинавские корабли того периода и даже лодки бронзового века строились по схожим принципам: за основу брали расширенный элемент лодки, применяли тонкие вырезанные и изогнутые по форме элементы, оптимизирующие прочность при минимальном весе корпуса [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 64].

Сравнение массы корпусов реконструированных лодок Ферриби и Хьёртшпринга показывает, что лодка Ферриби была в 8–10 раз тяжелее лодки Хьёртшпринга в расчёте на массу на метр длины или на массу гребца; это демонстрирует принципиальную разницу в подходах к судостроению и назначении судов (транспорт/переправа против лёгких военно-манёвренных лодок) [Crumlin-Pedersen, 2006, p. 224–226; Crumlin-Pedersen, 2010, p. 65].

Недавние исследования зафиксировали значительное количество находок деревянных лодок железного века и средневековья в Северной Европе, в том числе лодок с расширенным днищем [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 65]. В южной Скандинавии сосредоточено множество ранних находок I–IV вв. н. э., а лодки расширенного типа также встречаются в других районах Балтийского моря. Большинство этих лодок изготовлено из дуба; в восточной части Балтийского региона использовались также липа, сосна и осина [Crumlin-Pedersen, 2003, p. 81–88].

Процесс расширения превращает цилиндрическую (или слегка коническую) форму бревна в плавно изогнутую форму лодки, пригодную для морской или бурной воды. Для сохранения расширенной формы требовались подрамники (рамы, обрешётки или их сочетания), расположенные через равные промежутки по длине лодки. Таким образом, концепция формы и внутреннего устройства традиционных скандинавских лодок во многом основана на применении технологии расширения, хотя другие элементы клинкерной традиции (килевые и форштевневые стойки, отдельные доски, железные крепления) пришли из разных региональных практик [Crumlin-Pedersen, 2010, p. 65].

### Заключение

Проведённое исследование эволюции судостроительных технологий Северной Европы от эпохи бронзы до раннего Средневековья позволило выявить ключевые этапы развития кораблестроения и их влияние на формирование морской культуры региона.

В эпоху бронзы преобладали однодеревки-долблёнки, которые со временем усложнялись за счёт добавления бортовых досок и шовных соединений (лодки Ферриби и Дувра). К железному веку появляются лёгкие и манёвренные суда (ладья Хьёртшпринг), демонстрирующие переход к более совершенным методам обработки древесины. В римский период распространяется техника «frame-first», заимствованная и адаптированная под местные условия, что свидетельствует о межкультурном обмене технологиями.

Развитие судостроения напрямую зависело от природных условий: доступности древесины (дуб, липа, сосна, осина), особенностей морских и речных путей, а также влияния Гольфстрима, обеспечивавшего навигацию в холодных водах.

Несмотря на значительный объём данных, остаются спорные вопросы, например, истинная конструкция «плота» из Бригга или степень влияния романо-кельтских традиций на атлантическое судостроение.

Перспективными направлениями дальнейшей работы являются: глубокий анализ отдельных археологических находок с публикацией первичных данных (3D-моделей, дендродат, отчётов по консервации); широкое применение дендрохронологии, радиоуглеродного датирования, металлографического анализа и 3D-реконструкций;

экспериментальная археология и динамическое моделирование для оценки ходовых качеств реплик; сравнительный анализ североевропейских и средиземноморских традиций кораблестроения на основе первичных источников.

Эволюция судостроения в Северной Европе отражает не только технологический прогресс, но и адаптацию человека к природным условиям, становление торговых путей и военных стратегий. Углублённое изучение этих процессов с опорой на первичные данные и современные методы анализа позволит получить более полную и проверяемую картину роли региона в формировании европейской морской цивилизации.

### Список литературы

- Хлевов А.А. 2016. Корабль в культуре Скандинавии бронзового века: географический аспект. // *Общество. Среда. Развитие*. № 1. – С. 65–69.
- Clark P. (ed.) 2004a. *The Dover Bronze Age Boat*. London: English Heritage.
- Clark P. (ed.) 2004b. *The Dover Bronze Age Boat in Context. Society and Water Transport in Prehistoric Europe*. Oxford: Oxbow Books.
- Crumlin-Pedersen O., Trakadas A. (eds.) 2003. *Hjortspring: A Pre-Roman Iron-Age Warship in Context*. Ships and Boats of the North 5. Roskilde: Viking Ship Museum.
- Crumlin-Pedersen O. 2003. The Hjortspring Boat in a Ship-Archaeological Context. In: *Hjortspring: A Pre-Roman Iron-Age Warship in Context*. O. Crumlin-Pedersen, A. Trakadas (eds.). Roskilde: Viking Ship Museum: 209–233.
- Crumlin-Pedersen O. 2010. *Archaeology and the Sea in Scandinavia and Britain*. Roskilde: Viking Ship Museum.
- Crumlin-Pedersen O. 2006. The Dover Boat – a Reconstruction Case-Study. In: *International Journal of Nautical Archaeology*. 35(1): 58–71.
- Lillie M. 2005. Deconstructing Reconstruction: The Bronze Age Sewn Plank Boats from North Ferriby, River Humber, England, UK and their Context. In: *Journal of Wetland Archaeology*. 5: 97–109.
- McCaughan M. 2008. Irish Vernacular Boats. In: *Traditional Boats of Ireland: History, Folklore and Construction*. C. Mac Cárthaigh (ed.). Cork: Collins Press: 3–11.
- McGrail S. 1981. *The Brigg «Raft» and her Prehistoric Environment*. BAR British Series 89. Oxford: British Archaeological Reports.
- Millet M., McGrail S. 1987. The Archaeology of the Hasholme Logboat. In: *The Archaeological Journal*. 144: 69–155.
- Nayling N., McGrail S. 2001. *The Barland's Farm Romano-Celtic Boat*. CBA Research Report 138. York: Council for British Archaeology.
- Roberts O.T.P. 1992. The Brigg «raft» reassessed as a round bilge Bronze Age boat. In: *The International Journal of Nautical Archaeology*. 21(3): 245–258.
- Van de Moortel A. 2003. A New Look at the Utrecht Ship. In: *Boats, Ships and Shipyards*. C. Beltrame (ed.). Oxford: Oxbow Books: 183–189.
- Van de Noort R. 2004a. An Ancient Seascape: The Social Context of Seafaring in the Early Bronze Age. In: *World Archaeology*. 35(3): 404–415.
- Van de Noort R. 2004b. The Humber, its Sewn-Plank Boats, their Contexts and the Significance of it all. In: *The Dover Bronze Age Boat in Context*. P. Clark (ed.). Oxford: Oxbow Books: 90–98.
- Wright E. 1990. *The Ferriby Boats. Seacraft of the Bronze Age*. London: Routledge.

### References

- Khlevov A.A. 2016. The Ship in the Culture of the Scandinavian Bronze Age: A Geographical Aspect. In: *Society. Environment. Development*. (1): 65–69 (in Russian).
- Clark P. (ed.) 2004a. *The Dover Bronze Age Boat*. London: English Heritage.
- Clark P. (ed.) 2004b. *The Dover Bronze Age Boat in Context. Society and Water Transport in Prehistoric Europe*. Oxford: Oxbow Books.
- Crumlin-Pedersen O., Trakadas A. (eds.) 2003. *Hjortspring: A Pre-Roman Iron-Age Warship in Context*. Ships and Boats of the North 5. Roskilde: Viking Ship Museum.

- Crumlin-Pedersen O. 2003. The Hjortspring Boat in a Ship-Archaeological Context. In: *Hjortspring: A Pre-Roman Iron-Age Warship in Context*. O. Crumlin-Pedersen, A. Trakadas (eds.). Roskilde: Viking Ship Museum: 209–233.
- Crumlin-Pedersen O. 2010. *Archaeology and the Sea in Scandinavia and Britain*. Roskilde: Viking Ship Museum.
- Crumlin-Pedersen O. 2006. The Dover Boat – a Reconstruction Case-Study. In: *International Journal of Nautical Archaeology*. 35(1): 58–71.
- Lillie M. 2005. Deconstructing Reconstruction: The Bronze Age Sewn Plank Boats from North Ferriby, River Humber, England, UK and their Context. In: *Journal of Wetland Archaeology*. 5: 97–109.
- McCaughan M. 2008. Irish Vernacular Boats. In: *Traditional Boats of Ireland: History, Folklore and Construction*. C. Mac Cárthaigh (ed.). Cork: Collins Press: 3–11.
- McGrail S. 1981. *The Brigg «Raft» and her Prehistoric Environment*. BAR British Series 89. Oxford: British Archaeological Reports.
- Millet M., McGrail S. 1987. The Archaeology of the Hasholme Logboat. In: *The Archaeological Journal*. 144: 69–155.
- Nayling N., McGrail S. 2001. *The Barland's Farm Romano-Celtic Boat*. CBA Research Report 138. York: Council for British Archaeology.
- Roberts O.T.P. 1992. The Brigg «raft» reassessed as a round bilge Bronze Age boat. In: *The International Journal of Nautical Archaeology*. 21(3): 245–258.
- Van de Moortel A. 2003. A New Look at the Utrecht Ship. In: *Boats, Ships and Shipyards*. C. Beltrame (ed.). Oxford: Oxbow Books: 183–189.
- Van de Noort R. 2004a. An Ancient Seascape: The Social Context of Seafaring in the Early Bronze Age. In: *World Archaeology*. 35(3): 404–415.
- Van de Noort R. 2004b. The Humber, its Sewn-Plank Boats, their Contexts and the Significance of it all. In: *The Dover Bronze Age Boat in Context*. P. Clark (ed.). Oxford: Oxbow Books: 90–98.
- Wright E. 1990. *The Ferriby Boats. Seacraft of the Bronze Age*. London: Routledge.

**Конфликт интересов:** о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

**Conflict of interest:** no potential conflict of interest related to this article was reported.

Поступила в редакцию 02.04.2025

Received 02.04.2025

Поступила после рецензирования 15.10.2025

Revised 15.10.2025

Принята к публикации 17.10.2025


Accepted 17.10.2025

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Задорожная-Ремарчук Алина Николаевна**, преподаватель кафедры «Всеобщая история и мировая культура», Севастопольский государственный университет, г. Севастополь, Россия

**Alina N. Zadorozhnaya-Remarchuk**, Lecturer, Department of General History and World Culture, Sevastopol State University, Sevastopol, Russia

 [ORCID: 0009-0008-8888-1637](https://orcid.org/0009-0008-8888-1637)