



РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ СИСТЕМЫ СУХОПУТНЫХ ДОРОГ В ХОЗЯЙСТВЕННОМ РАЗВИТИИ РАННЕГО БОСПОРА*

С.Н. ПРОКОПЕНКО

*Белгородский государственный
национальный исследовательский
университет*

e-mail: sprokopenko@bsu.edu.ru

В статье автор исследовал вопросы становления дорожной системы на Боспоре VI-V вв. до н.э. Изучил взаимосвязь развития дорог и поселенческой структуры Раннего Боспора. Выделил основные уровни организации сухопутных коммуникаций, игравших важную роль в рассматриваемый период истории региона.

Ключевые слова: дорога, маршрут, город, поселение, побережье, переправа.

Изучение системы хозяйствования невозможно без исследования отдельных элементов организации сельской территории Боспора, среди которых особое место по значимости занимает система коммуникаций, являющаяся к тому же и наименее изученным элементом.

Исследование сухопутных дорог античного Боспора стало возможным, в первую очередь, благодаря внедрению в античную археологию новых методик исследований, в особенности, дистанционного зондирования земли (ДЗЗ). До начала массового использования аэро и космоснимков выявление дорог было сопряжено с большим количеством трудностей, которые вытекали из сохранности дорог как археологических памятников, и несовершенства методики проведения археологических разведок. К тому же, перед отечественной наукой как минимум до середины XX в. не стояла задача исследования межевых систем и дорожной сети античного Боспора, а основные усилия были сосредоточены на изучении античной поселенческой структуры и погребальных памятников. Но даже в таких условиях в научной литературе сер. XX в. появились первые краткие заметки описательного характера об археологических объектах, интерпретируемых авторами как античные дороги¹. Дорожная сеть Боспора стала самостоятельным объектом исследования лишь в последние десятилетия XX в. Причина этому – не только вышеуказанное внедрение технической возможности их исследования, но и формирование новых задач перед античной археологией Северного Причерноморья.

Современное антиковедение при изучении дорожной системы Боспора столкнулось с рядом трудностей: во-первых, датировка сооружения и функционирования дорог там, где она возможна, всегда условна и не точна; во-вторых, в письменных источниках отсутствует информация, которую можно было бы использовать в совокупности с археологическими данными; в-третьих, проследить дорожную систему Боспора в развитии затруднительно. Поэтому современные исследования в основном сводятся к изучению дорог исключительно как археологических объектов, без должной исторической интерпретации. В некоторых работах наблюдается чрезмерное увлечение построением идеальной модели, зачастую оторванной от конкретной исторической ситуации. Особенностью современного состояния изучения проблемы яв-

*Работа выполнена в рамках ФЦП «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2009–2013 гг., мероприятие № 1.3.1 Проведение научных исследований молодыми учеными – кандидатами наук. Проект «Сельское хозяйство как доминанта экономической системы Раннего Боспора» (3 этап). Гос. контракт № П1059 от 21.08.2009.

¹ См. например: Блаватский В.Д. Отчет о раскопках в Фанагории // Труды Государственного исторического музея М., 1941. С. 27, 28, 61; Веселов В.В. Сводная ведомость результатов археологических разведок на Керченском и Таманском полуостровах в 1949–1964 гг. М., 2005. С. 160. №514; С. 174. №636.

ляется и то, что в научной литературе рассмотрена дорожная система IV-III вв. до н.э., в то время как в отношении более ранних и более поздних периодов истории античного Боспора дороги остаются практически неизученными. В научной литературе отсутствует обобщающее исследование дорожных систем для Боспора в целом, в то время, как дороги европейского и азиатского Боспора рассмотрены по отдельности². Стоит отметить, что ныне уже ни одно научное исследование обобщающего характера, посвященное изучению сельской территории Боспора, не может обойтись без изучения маршрутов античных дорог и рассмотрения некоторых аспектов их обустройства³.

В античном мире сообщение между населенными пунктами осуществлялось посредством морских путей и сухопутных дорог. Общеизвестен факт, что древние греки свое предпочтение отдавали водным путешествиям⁴. По сообщению Страбона (Strab. V. 3,8), эллины обустройству сухопутных путей сообщения уделяли малое значение: «... если греки при основании городов особенно удачно достигали цели стремлением к красоте, неприступности, наличию гаваней и плодородной почвы, то римляне как раз заботились о том, на что греки не обращали внимания: о постройке дорог, водопроводов, клоак...». Являлся ли Ранний Боспор типичным примером того же, или же дорожная сеть здесь играла более значительную роль? Что собой представляли дороги на Боспоре в VI-V в. до н.э.? Во всем древнегреческом обществе раннего периода развития цивилизации дороги являлись грунтовыми, т.е. не имели твердого покрытия. Они были предназначены для перемещения гужевого транспорта, повозок и пешего перехода⁵. Археологические данные свидетельствуют об этом же и в отношении Боспора. Но В.В. Веселову в ходе археологических разведок на Керченском полуострове удалось обнаружить участок *мощеной* (выделено мною, С.П.) дороги в районе с. Глазовка, Партизаны, Бондаренково, Войково⁶. Автору исследования не удалось ее датировать. В.К. Голенко в районе ближайшей округи Киммерика обнаружил и описал ряд древних дорог, обустройство которых потребовало от их создателей немалых усилий, так участок приморской дороги на южном склоне г. Опук восточнее источника сооружен путем террасирования склона (см. рис. 3); полотно дороги на северо-восточном склоне Опука прорублено на глубину 0,20-0,65 м в выходе скалы; на юго-западном склоне горы отрезок античной дороги сооружен путем выборки известняка. Владимир Константинович предложил слишком широкую датировку существования археологического объекта – «...не ранее и не позднее бытования античных и раннесредневековых памятников...»⁷, но, учитывая направленность этих дорог к ранним античным усадьбам, мы посчитали необходимым их рассмотреть. В качестве промежуточного вывода по поводу вышесказанного можно отметить, что появление мощеных дорог или дорог, для сооружения которых необходимо было

² Об античных дорогах европейского Боспора см., например: Смекалова Т.Н., Смекалов С.Л. Попытка реконструкции системы дорог и клеров городов европейского Боспора (по данным аэрофотосъемки, картографии и наземных разведок). // Боспорские исследования. Вып. X. Симферополь-Керчь, 2005. С. 27-60; Смекалов С.Л. Древние антропогенные структуры Восточного Крыма (геоинформационный и историко-картографический аспекты) // Автореферат дисс. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. Тула, 2005. 22 с. О дорогах азиатского Боспора в античный период см., например: Паромов Я.М. Главные дороги Таманского полуострова в античный период // Древности Боспора. Т.1. М., 1998. С. 216-225; Он же. Таманский полуостров в раннеантичное время (VI-V вв. до н.э.) // Древности Боспора. Т.10. М., 2006. С. 365-388, особенно Рис. 2-5.

³ См. например: Масленников А.А. Эллинская хора на краю Ойкумены. Сельская территория европейского Боспора в античную эпоху. М., 1998; Зинько В.Н. Хора боспорского города Нимфея // Боспорские исследования. Вып. IV. Симферополь-Керчь, 2003; Он же. Хора городов европейского побережья Боспора Киммерийского // Боспорские исследования. Вып. XV. Симферополь-Керчь, 2007; Гаврилов А.В. Округа античной Феодосии. Симферополь: Азбука, 2004. 368 с.; Голенко В.К. Древний Киммерик и его округа. Симферополь, 2006.

⁴ Куле К. СМИ в Древней Греции: сочинения, речи, разыскания, путешествия. М., 2004. С. 149.

⁵ Блаватский В.Д. Природа и античное общество. М., 1976. С. 41.

⁶ Веселов В.В. Указ. соч. С. 160. №514.

⁷ Голенко В.К. Указ. соч. С. 252-253. Рис.112; С. 403.



реализовывать сложные инженерные решения, на Боспоре на самом раннем этапе развития античной цивилизации представить сложно. Их наличие не только противоречило бы вышеописанной традиции обустройства сухопутных дорог эллинами, но и не согласуется с возможностями полисов, на хоре которых они могли располагаться, да и цель строительства подобных сооружений в VI-V вв. до н.э. была бы не совсем понятна.

При обустройстве дорог древние греки учитывали природно-географические условия региона. Открытые пространства Боспора позволили эллинам более свободно проектировать маршруты сухопутных путей сообщения и с меньшими затратами сооружать их, нежели на юге Балканского полуострова.

Важно учитывать, что дороги являются вторичным элементом организации сельской территории по отношению к поселенческой структуре, поэтому можно констатировать, что системы сухопутных коммуникаций Раннего Боспора были развиты ровно настолько, насколько эллины в этом нуждались. С момента появления первых колонистов на побережье Боспора Киммерийского и основания первых поселений начинают осваиваться сельские округа городов. На первом этапе в 1-й пол. VI в. до н.э. происходит освоение ближайших к городу земель радиусом 5 км (1 час пешим ходом). Размеры хоры городов европейского Боспора в указанный период колебались в пределах 5-10 кв. км⁸. На азиатском Боспоре ситуация выглядела аналогичной. Это был период развития хоры без существования на ней постоянных поселений. Второй этап развития сельской округи полисов (сер. VI в. до н.э. – 1-я четв. V в. до н.э.) характеризуется расширением хоры городов европейского Боспора, которая разрастается в среднем до 20 кв. км⁹. Первые поселения на хоре городов в Восточном Крыму появились в посл. четв. VI в. до н.э. К началу V в. до н.э. их общее количество достигло 10¹⁰. Хора городов европейского Боспора расширяется преимущественно вдоль побережья. Процесс развития хоры в глубь полуострова сдерживался нестабильностью греко-варварских отношений¹¹, о чем свидетельствуют разрушения в Мирмекии и Порфмии в сер. VI в. до н.э.¹² Хора городов азиатского Боспора по средним размерам возможно превышала в рассматриваемое время округу городов европейского Боспора. Всего к кон. 3-й четв. VI в. до н.э. на Тамани насчитывалось 26 сельских поселений¹³, а к кон. 1-й четв. V в. до н.э. – 63 поселения¹⁴. Все они были основаны в стратегических местах и охватили практически все свободные территории Тамани (2/3 территории).

Третий период, рассматриваемый нами – 2-3 четв. V в. до н.э. Во 2-й четв. V в. до н.э. на азиатском Боспоре число сельских поселений достигает 80¹⁵. Начиная с 60-х

⁸ Зінько В.М. Сільська округа міст Європейського узбережжя Боспору Кіммерійського // Автореф. на дис. здоб. наук. ступ. д.і.н. Київ, 2006. С. 8; Он же. Постройки VI-V вв. до н.э. полисной хоры Европейского Боспора // Боспорские чтения. Вып. VII. Керчь, 2007. С. 137.

⁹ Зінько В.М. Сільська округа міст... С. 8.

¹⁰ Зінько В.Н. Постройки VI-V вв. до н.э. полисной хоры... С. 134-136; Он же. Хора полисов Боспора и кризисные ситуации VI-V вв. до н.э. // Боспорские исследования. Вып. XI. Симферополь-Керчь, 2006. С. 7-15; Завойкин А.А., Масленников А.А. Специфика освоения сельских территорий Восточного Крыма и Таманского полуострова в VI-V вв. до н.э. // Боспорские чтения. Вып. VII. Керчь, 2006. С. 121.

¹¹ Виноградов Ю.А. Миграции кочевников Евразии и некоторые особенности исторического развития Боспора Киммерийского // Боспорские исследования. Вып. XXII. Симферополь-Керчь, 2009. С. 71-72. Здесь же см. ссылки на работы по представленной проблеме.

¹² Вахтина М.Ю., Виноградов Ю.А. Еще раз о ранней фортификации Боспора Киммерийского // Боспорский феномен. Ч.1. СПб., 2001. С. 44; Бутягин А.М. Некоторые проблемы греко-варварских взаимоотношений на Боспоре в VI-V вв. до н.э. // Античный мир. Вып.1. Белгород, 1999. С. 70-71; Он же. Мирмекий в период архаики // Греки и варвары на Боспоре Киммерийском VII-I вв. до н.э. СПб., 2006. С. 27.

¹³ Абрамов А.П., Паромов Я.М. Раннеантичные поселения Таманского полуострова // Боспорский сборник. 1993. №2. С. 71; Завойкин А.А., Масленников А.А. Специфика освоения сельских территорий... С. 121.

¹⁴ Абрамов А.П., Паромов Я.М. Раннеантичные поселения Таманского полуострова... С. 73; Сапрыкин С.Ю. Этюды по социальной и экономической истории Боспорского царства // Античная цивилизация и варвары. М., 2006. С. 179.

¹⁵ Абрамов А.П., Паромов Я.М. Раннеантичные поселения Таманского полуострова... С. 76.



гг. V в. до н.э., вступают в силу процессы некоторой стагнации в ходе дальнейшего развития хоры. Рост количества поселений или замедляется, или прекращается вовсе, причем эти процессы особо ярко проявляются на азиатском Боспоре. А.А. Завойкин и А.А. Масленников приводят следующие данные понижения численности сельских поселений в 3-й и 4-й четв. V в. до н.э.: до 55 и 43 соответственно, что, по их мнению, может свидетельствовать о кризисе развития хоры городов на азиатском Боспоре во 2-й пол. V в. до н.э.¹⁶ А.П. Абрамов и Я.М. Паромов не столь радикальны, и в отношении этого времени отмечают лишь стабилизацию численности сельских поселений на Тамани. Количество поселений, по их подсчетам, к концу периода достигло цифры 82, что лишь на 2 поселения больше, чем во 2-й четв. V в. до н.э.¹⁷ На противоположной стороне пролива ситуация, видимо, выглядела иначе. Во 2-й четв. V в. до н.э. сельских поселений насчитывалось не менее 15¹⁸. Далее количество поселений растет плавно, без особых скачков, и к приходу к власти Спартокидов достигает количества 30¹⁹.

Из всей изложенной выше информации можно сделать вывод о том, что в рассматриваемый нами период поселенческая структура Боспора динамично развивается, но еще далека от своих пиковых значений. Поселенческая структура азиатского Боспора в своем развитии опережает поселенческую структуру европейского Боспора, что, в свою очередь, косвенно указывает на большую развитость системы сухопутных дорог азиатской части Боспора. Основная масса поселений располагалась в непосредственной близости или к морскому побережью, или к протокам реки Кубань. По-видимому, главную роль среди сухопутных дорог Боспора играли дороги, которые проходили вдоль морского берега. Это, например, отмечено в отношении начальных периодов истории Китея. Е.А. Молев указал, что основная дорога, связывающая Китей с другими городами Боспора, шла вдоль берега к мысу Такиль и далее²⁰.

Из всех дорог, выявленных исследователями на Боспоре античного периода развития региона, лишь некоторые из них можно соотнести с изучаемым нами периодом. Но дороги, как известно – это наиболее устойчивый элемент территориальной организации²¹, поэтому логично предположить, что основные сухопутные маршруты дорог, выявленные исследователями в рамках единой коммуникационной сети IV-III вв. до н.э. между населенными пунктами, возникшими еще в VI-V вв. до н.э., соответствуют маршрутам между ними в более ранний период. На основе анализа опубликованных материалов по интересующей нас проблеме мы констатируем, что среди сухопутных путей VI-V вв. до н.э. выделяются дороги четырех уровней:

1. Магистральные дороги²². Например, «Варварская» дорога, обозначенная цепью курганов от г. Старый Крым, вдоль р. Чурук-Су, вдоль Парпачского гребня вплоть до Узунларского вала, после которого она раздваивается, одним концом подходя к м. Ак-Бурун, другим к Нимфею (см. рис. 1). Эта дорога, по-видимому, являлась основным путем миграции кочевников в зимнее время из Крыма в Прикубанье (Herod. IV. 28)²³, как минимум до III в. до н.э. Возможно, эта дорога

¹⁶ Завойкин А.А., Масленников А.А. Специфика освоения сельских территорий... С. 121.

¹⁷ Абрамов А.П., Паромов Я.М. Раннеантичные поселения Таманского полуострова... С. 77.

¹⁸ Завойкин А.А., Масленников А.А. Специфика освоения сельских территорий... С. 121.

¹⁹ Зинько В.Н. Хора полисов Боспора и кризисные ситуации... С. 17-22.

²⁰ Молев Е.А. Боспорский город Китей. Симферополь-Керчь, 2010. С. 12; Он же. Система обороны Китея // Боспорские исследования. Вып. 2. Симферополь, 2002. С. 298.

²¹ Смекалова Т.Н., Смекалов С.Л. Попытка реконструкции системы дорог и клеров... С. 37.

²² Смекалов С.Л. Древние антропогенные структуры Восточного Крыма... С. 11.

²³ Большинство ученых отмечает реальность существования и третьей возможности переправы через Керченский пролив в районе современной паромной переправы в месте локализации Порфмий. О магистральных путях перекочевков скифов подробнее см: Вахтина М.Ю., Виноградов Ю.А., Рогов Е.Я. Об одном из маршрутов военных походов и сезонных миграций кочевых скифов // Вестник древней истории. 1980. №4. С. 157-161; Федосеев Н.Ф. Еще раз о переправе через Боспор Киммерийский // Археология и история Боспора. Т. III. Керчь, 1999. С. 75, 82; Смекалова Т.Н., Смекалов С.Л. Попытка реконструкции системы дорог и клеров... С. 44, 42; Смекалова Т.Н. Курганы в ландшафте Северного Причерноморья. Постановка задачи // Древности Боспора. Т. 12. Ч. II. М., 2008. С. 458; Виноградов Ю.А. Миграции кочевников Евразии... С. 69-70.



упоминается во фрагменте эпитафического документа кон. II – нач. III в. н.э., определяющего границы большого участка: «... до холма и *варварской* (выделено мною, С.П.) дороги; от холма и варварской дороги до второго ее поворота и до оврага и моря, и от моря к западу до дороги в долине, и от дороги в долине до сарм...»²⁴.

2. Пути, связывающие античные центры и отдельные микрзоны на Боспоре. К этой группе можно отнести и дорогу, описанную А.В. Гавриловым, из Пантикапея в Феодосию вдоль берега Феодосийского залива²⁵, упомянутую нами дорогу из Китея вдоль морского побережья к м. Такиль²⁶, а также дороги на Тамани, описанные Я.М. Паромовым (см. рис. 4, 5)²⁷.

3. Дороги, обеспечивающие сообщение между городом и сельскими поселениями. Нимфейский полис уже на самом раннем этапе существования был соединен с крупными сельскими поселениями хоры (Героевка-1, Тобечик-8, Огоньки-1, Чурубашское) (см. рис. 2). Эти дороги расходятся радиально от города и хорошо маркируются как курганами, так и фрагментами амфорной тары, прослеженной на протяжении многих километров²⁸.

4. Сеть дорог, соединяющих поселения с наделами. К подобным можно отнести дороги, описанные В.К. Голенко в районе г. Опук (см. рис. 3)²⁹.

Дороги 1-2 уровней существовали в рассматриваемый нами период, но приобретают особую значимость и интенсивно начинают использоваться, на наш взгляд, не ранее IV в. до н.э., когда Боспорское государство окончательно оформилось территориально, освоило большие внутренние пространства, а также наладило устойчивые внешние контакты.

В VI-V вв. до н.э. пожалуй, наиболее востребованными были дороги 3 и 4 уровней. Именно они из всех сухопутных дорог испытывали основную нагрузку при хозяйственном функционировании полисов Боспора.

Для того, чтобы определить истинное значение сухопутных путей сообщения в хозяйственной системе Раннего Боспора, следует обратиться к сопоставлению их с морскими путями. Выявить интенсивность использования морских путей сообщения крайне сложно. О сообщении по морю между Пантикапеем и Феодосией свидетельствует указание Демосфена в Речи против Лакрита (Dem. XXXV. 31-32). Хотя оно и относится к более позднему периоду развития Боспора (IV в. до н.э.), оно отражает устойчивую традицию, поэтому его использование в нашем исследовании небезосновательно. Об их функционировании свидетельствуют и археологические материалы – остатки якорей и штоков судов малого водоизмещения на рейдах городов и вблизи сельских поселений; остатки пристаней и портовых сооружений, как на сельских поселениях, так и в городах. Подобное отмечено в отношении рейда Нимфея и его сельских поселений Героевка-1, ²³⁰. В отношении азиатского Боспора обнаружены якорные стоянки у х. Коротки, у м. Панагия, у м. Тузла и др.³¹ В пользу доминирования морских путей сообщения может говорить и логика. Так, например, Т.Н. Смекалова и С.Л. Смекалов полагают, что сообщение между античной Феодосией и поселением Казека, локализуемым на м. Чауда, происходило преимущественно морским путем, т.к. это было безопаснее и, возможно, быстрее. Протяженность сухопутного пути со-

²⁴ Корпус боспорских надписей. №837.

²⁵ Гаврилов А.В. Укрепленные памятники античной эпохи в ближних окрестностях Феодосии // Боспорские исследования. Вып. II. Симферополь, 2002. С. 163; Он же. Окрута античной Феодосии... С. 50.

²⁶ Молев Е.А. Боспорский город Китей... С. 12; Он же. Система обороны Китея... С. 298.

²⁷ Паромов Я.М. Главные дороги Таманского полуострова... С. 217-222.

²⁸ Зинько В.Н. Хора боспорского города Нимфея... С. 39; Он же. Хора городов европейского побережья Боспора Киммерийского... С. 71.

²⁹ Голенко В.К. Указ. соч. С. 252-253. Рис.112; с. 403.

³⁰ Зинько В.Н. Хора городов европейского побережья Боспора Киммерийского... С. 71.

³¹ Абрамов А.П., Паромов Я.М. Раннеантичные поселения Таманского полуострова... С. 77; Кондрашев А.В. Подводные исследования у мыса Панагия // Изучение памятников морской археологии. Вып.2. СПб., 1995. С. 55-67; Шамрай А.Н. Локализация узлового навигационного пункта азиатского Боспора Корокондамы // Боспорские исследования. Вып. XXI. Симферополь-Керчь, 2009. С. 146 и др.



ставляла ок. 50 км, морского же через Феодосийский залив – всего 32 км. Данная схема, на наш взгляд, действовала на всем Боспоре. Водные пути использовались в первую очередь, сухопутные во вторую.

На этом основании можно сделать вывод о том, что сухопутные и морские пути сообщения действовали независимо, как бы дублируя друг друга; это главное отличие от ситуации, сложившейся в IV-III вв. до н.э., когда сухопутные и водные пути взаимно дополняли друг друга, когда зерно с надделов, например, доставляли к побережью по сухопутным путям, затем грузили на корабли малого водоизмещения, которые перевозили товар в города Боспора³².

Общая тенденция развития системы коммуникаций сводится к двум основным моментам: поэтапное усложнение, более интенсивное использование морских путей сообщения в ранний период, в связи с особенностями расселения, и постепенное увеличение роли сухопутных дорог.

ROLE AND MEANING OF ROADS` SYSTEM IN ECONOMIC DEVELOPMENT OF EARLY BOSPORUS

S.N. PROKOPENKO

Belgorod National Research University

e-mail: sprokopenko@bsu.edu.ru

The author investigated the question of becoming the road system in the Bosphorus VI-V centuries. BC Examined the relationship of roads and settlement structure of the Early Bosphorus. Highlighted the main level of the land communication plays an important role in this period in the history of the region.

Key words: Road, route, city, settlement, coast, ferry.

³² Смекалова Т.Н., Смекалов С.Л. Попытка реконструкции системы дорог и клеров... С. 31.