

НОВЫЕ ОТКРЫТИЯ



Problemy istorii, filologii, kul'tury
1 (2020), 122–131
© The Author(s) 2020

Проблемы истории, филологии, культуры
1 (2020), 122–131
© Автор(ы) 2020

DOI: 10.18503/1992-0431-2020-1-67-122–131

АНТИЧНЫЕ ЯКОРНЫЕ СТОЯНКИ В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ

В.М. Петровский

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

Аннотация. В статье рассматриваются якорные стоянки античного времени в Керченском проливе. Эти стоянки образовались в тех местах, где античные суда бросали якоря в ожидании попутного ветра для входа в Керченский пролив. В настоящее время они представляют собой участки дна моря, на которых рассеяны якоря и их детали. Как правило, стоянки находятся недалеко от поселений, которые в античное время были расположены на берегу, и временные рамки их существования совпадают. Изучение якорных стоянок позволяет уточнить хронологию их возникновения и развития, определить типы якорей античного времени. Типология якорей, в свою очередь, дает представление о типах судов, какие в древности посещали Керченский пролив. Кроме того, месторасположение якорных стоянок может внести дополнения к палеогеографическим представлениям о регионе – указать места древних бухт, песчаных кос, мысов, которые в наше время уничтожены вследствие подъема уровня моря.

Ключевые слова: подводная археология, Керченский пролив, античное мореплавание, хронология, якоря, торговые пути, подъем уровня моря

В античное время берега Керченского пролива были плотно заселены, морская торговля связывала колонии с метрополией и велась довольно активно. Поддержание этой торговли требовало создания припортовой инфраструктуры, в том числе якорных стоянок. Судя по всему, якорные стоянки не были специально оборудованы, т.е. не было создано искусственных «мертвых якорей» – заложенных на

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

дне моря тяжестей, к которым пришедшее судно могло быть причалено, моллов, защищающих стоянку от волнения и т.п. инженерных сооружений. В современном состоянии античная якорная стоянка представляет собой определенный участок дна моря, зачастую среди рифов, которые в древности возвышались над водой, создавая убежище от ветра и волн¹. На таком участке дна часто можно встретить те или иные детали якорей. Кроме того, нередко находки керамики, черепицы, грузил, элементов свинцовой обшивки. Изредка встречаются монеты, гвозди, части груза (строительный камень, элементы архитектурных украшений, ручные мельницы или зернотерки).

Античные моряки пользовались стоянками только в таких местах, где самой природой была создана защита от ветров, – далеко выдающимися в море мысами, песчаными косами, бухтами². Дно моря на таких стоянках не всегда плотно держало якорь, поскольку прибрежные части дна Керченского пролива состоят из мелкого и пылеватого песка с линзами и прослоями глинистого ила с высоким содержанием (5–45%) ракушки и раковинного детрита³. Дно заливов и бухт, примыкающих к проливу, представлено отложениями лиманного типа, т.е. глинистыми илами, ракушкой, реже суглинком и супесью. Кроме того, берега открытой части пролива местами подвержены волновому разрушению, которое создает в прибрежной части слой глины, тогда как лучшими грунтами для постановки на якорь считаются вязкие грунты: ил, песчаный ил, глина, глинистый ил. Плохим считается дно, состоящее из скальных плит, валунов⁴.

Таким образом, в целом Керченский пролив представляет собой не очень пригодное место для постановки на якорь. Слабоцементированные пески, текущие илы либо, наоборот, плотные глины в купе с несовершенным устройством античного якоря не дают ему надежной держащей силы. На таких грунтах якорь зачастую «не забирает» дна, т.е. скользит по грунту, что предопределяет дрейф самого судна. Исключением являются лишь воды заливов и бухт, где влияние волн и ветра на стоящее на якоре судно минимально в любое время года, и поэтому тип грунта дна здесь не играет большой роли. Таким образом, уже первые пришедшие в Керченский пролив античные суда неизбежно должны были столкнуться с тем, что встать на якорь в любом месте пролива можно лишь на короткое время и при отсутствии сильного ветра, во всех остальных случаях необходимо искать защиту от ветра в рельефе самого берега.

Как в наше время, так и в античности господствующими ветрами, которые приносили шторма, были ветра восточные и северо-восточные⁵. Таким образом, наибольшей опасности подвергалось судно, входящее в Керченский пролив с юга, – сильный встречный ветер мог отнести его как к северной части м. Такиль, так и вынести в открытое море. Защиту от северных ветров на азиатском берегу пролива давали мысы Панагия и Тузла, косы Тузла и Чушка, Таманский залив, а на крымском берегу мысы Такиль, Ак-Бурун, Фонарь, Керченская бухта и некоторые другие (рис. 1).

¹ Сударев, Шамрай 2013, 507.

² Шамрай 2009, 150.

³ Шнюков, Аленин 1981, 107–108.

⁴ Шарлай 2011, 51.

⁵ Благоволин 1962, 11.



Рис. 1. Расположение якорных стоянок античного времени в Керченском проливе
 Fig. 1. Location of anchorages of ancient times in the Kerch Strait

Нередко убежище от господствующих в проливе ветров предоставляли как раз те мысы, окрестности которых усеяны каменными рифами, они не только опасны для мореплавания, но и, при попадании якоря на них, зачастую заклинивают его намертво, т.е. поднять якорь становится невозможно. В особенности это касается античных деревянных якорей, которые крепились к судну посредством каната. Канат, сделанный из какого-либо растительного материала – липовой коры, папируса (Theophr. V. 7. 5; 8. 4) и т.п., в случае соприкосновения с камнем довольно быстро перетирался и обрывался. По всей видимости, именно обрыв каната чаще всего был причиной потери якоря в античное время. Другими слабыми

местами конструкции были шток и рога якоря, которые были сделаны из дерева и при длительном использовании теряли свою надежность – ослабевали скрепляющие детали якоря узлы, древесина приходила в негодность под действием трения о подводные камни и от деятельности морских организмов. При заклинивании среди камней шток или рога такого якоря могли просто обломаться. При этом и металлический якорь, появившийся уже в начале V в. до н.э. (Herod. IX. 74), не отличался продольной прочностью на излом, поскольку часты находки именно обломанных частей железных якорей (рис. 2).

Совокупность всех этих факторов, т.е. характер грунта, несовершенная конструкция якоря и слабые на обрыв канаты, заставляли моряков античности искать удобные для постановки на якорь районы пролива. С течением времени в таких районах образовались якорные стоянки. Необходимо оговориться, что в период навигации античного времени, т.е. с апреля по октябрь, шторма и даже шквальные ветры в Керченском проливе относительно редки, что не требовало обязательной

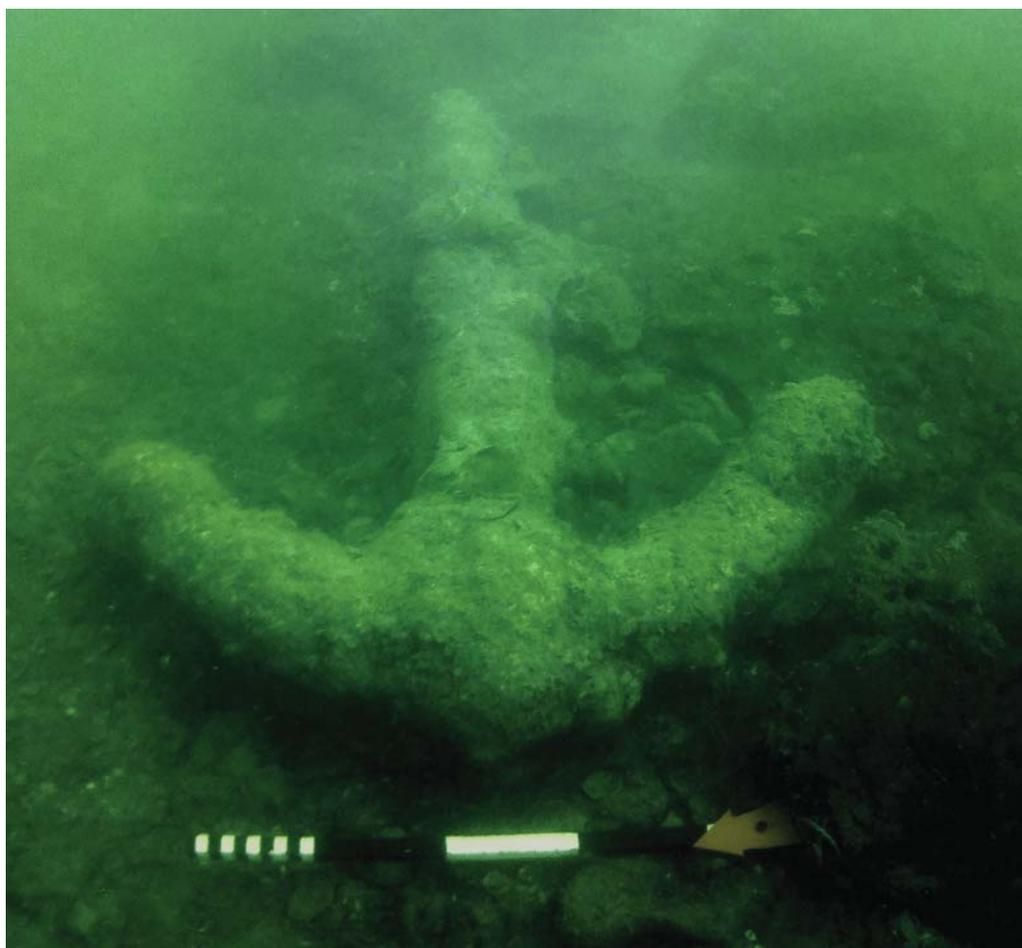


Рис. 2. Железный якорь античного времени.

Fig. 2. Iron anchor of ancient times

стоянки в хорошо защищенном месте типа залива или бухты. Очевидно, вполне подходило относительно защищенное мысом или косой место с удобным грунтом, поскольку мы знаем, что существовали стоянки, открытые для северо-восточного ветра. Это, например, стоянки у юго-западного берега пролива, у таких городов, как Нимфей, Акра, Китей. Необходимо сказать, что у мыса Такиль, который создавал защиту от северных ветров для стоящих у Китея судов, якорной стоянки античного времени к настоящему времени не обнаружено.

Реконструкция палеоберегов Таманской части пролива, напротив, показывает наличие хорошо защищенных стоянок у м. Тузла, который в античное время выдавался далеко на юго-запад. Возможно, здесь мы имеем дело с крупным навигационным узлом античного мореплавания⁶. Пришедшие с моря суда могли ожидать здесь попутного ветра для входа вглубь Керченского пролива⁷. Аналогичная ситуация была в древности у м. Панагия, где природой был создан своего рода залив или практически полностью закрытая бухта, отделенная от моря грядой выступающих из воды скал. Подобную реконструкцию можно провести при анализе подробной карты подводных рифовых участков, которые сейчас представлены отдельными скоплениями мшанкового известняка и уходят до 1,5 км в море. В древности они, без сомнения, возвышались над водой либо отдельными скалами, либо сплошными косами песка или глины между участками известняка.

Возможно, на выбор стоянки влияло наличие на берегу удобных мест для высадки, источников воды, близость проходящих по берегу дорог и поселений. Так, например, мы знаем якорную стоянку античного времени у м. Тузла, существовавшую, судя по находкам керамики, с конца VII или с первой половины VI вв. до н.э.⁸, и расположенное рядом поселение (возможно, Корокондама⁹), существовавшее, судя по находкам на расположенном рядом некрополе, с VI в. до н.э.¹⁰. Подобная стоянка более позднего времени – IV в. до н.э.¹¹ – существовала и у м. Панагия. К тому же времени относятся поселения на берегу Волна-2 и Волна-3¹². Аналогичная ситуация на противоположном – Крымском – берегу, где якорные стоянки античного времени расположены вблизи поселений. Так, подводные исследования у скалы Камень Корабль (окрестности горы Опук) выявили обширную якорную стоянку (существовавшую, судя по находкам, до VIII–XII вв. н.э.), на которой встречаются якорные штоки античного времени, в том числе каменные штоки, которые можно уверенно датировать VI–V вв. до н.э.¹³.

Что касается северной части пролива, то здесь наличие Керченской бухты и Таманского залива делало якорные стоянки удобными в любое время года, не говоря уже о том, что порты в этих местах могли быть оборудованы далеко выходящими в море причалами. Необходимо отметить, что дно Таманского залива, каким оно было в древности, сейчас полностью занесено иловыми наносами, в силу этого определить наличие якорных стоянок здесь кажется маловероятным.

⁶ Кондрашев 2000, 160.

⁷ Сударев, Шамрай 2013.

⁸ Шамрай 2015, 252.

⁹ Strabo XIV, II, 8.

¹⁰ Сорокина 1957, 8.

¹¹ Шамрай 2010, 479.

¹² Паромов 1992, 461–464.

¹³ Зинько, Шамрай 2009, 452–453.

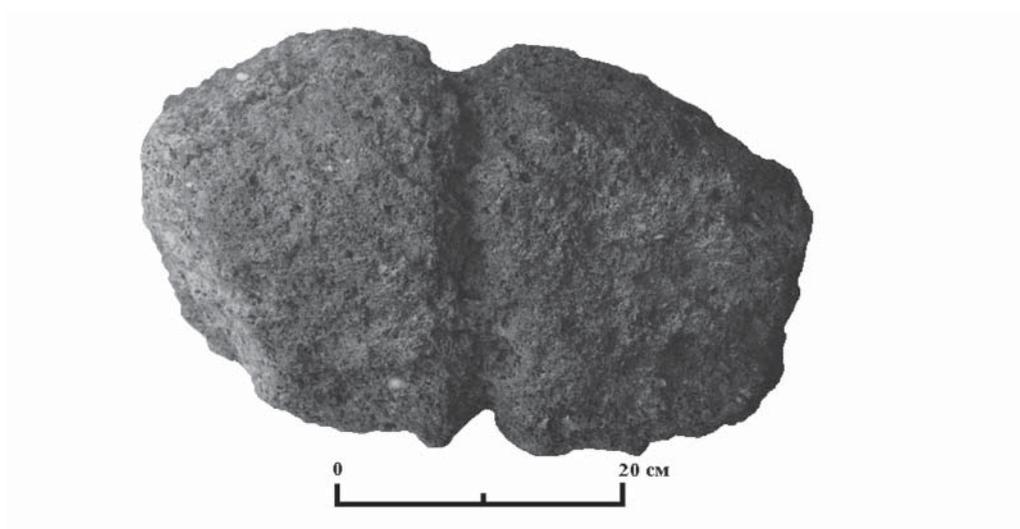


Рис. 3. Якорный камень
Fig. 3. Anchor stone

Другая проблема наблюдается в определении мест стоянок судов в Керченской бухте. Здесь последние сотни лет существует крупный порт, дно моря постоянно искусственно углубляется, что, несомненно, привело к уничтожению большей части якорных стоянок античного времени.

Исследование стоянок в открытой, южной, части пролива показывает, что они, по всей видимости, служили лишь пунктами для ожидания попутного ветра для входа в пролив. Скорее всего, перегрузка части привезенного товара либо получение припасов с берега в этих местах осуществлялись путем выгрузки его на малые суда и лодки, которые и осуществляли непосредственную связь с берегом. Косвенно тот факт, что на якорных стоянках осуществляли перегрузку товара или припасов посредством малых судов, подтверждает то, что среди свинцовых, каменных и железных деталей якорей, оставшихся от торговых судов, встречается огромное количество якорных камней, т.е. небольших (до 25 кг) глыб камня твердых пород, на которых сделаны примитивные насечки для крепления каната¹⁴. Впрочем, несмотря на огромное число находок таких камней, они не подлежат датировке, т.к. использовались на протяжении долгого периода времени вплоть до современности при постановке рыболовных снастей. Единственное, что говорит о древности таких якорных камней, – их массовая находка среди античных якорей иных типов. Так, в районе Тузлинского рифа, в том числе на античной якорной стоянке (в районе скалы №6 и скалы №7), только за период 1979–1982 гг. было найдено 56 якорных камней (рис. 3), при том, что деталей всех остальных якорей, т.е. свинцовых, каменных и железных, было найдено всего 16, 6 и 6 соответственно¹⁵.

Из-за подъема уровня Черного моря за последние два тысячелетия в настоящее время море в районе якорных стоянок намного глубже. Общепринято считать,

¹⁴ Кулагин, Окорочков 2016, 63–64.

¹⁵ Шамрай 2003, 280.

что это повышение уровня моря со времен античности составило в районе Керченского пролива от 4,5 до 5,5 м¹⁶. При этом существование якорных стоянок позволяет отчасти уточнить эти данные. Дело в том, что свинцовые и каменные штоки – единственное, что остается от древнего деревянного якоря, – лежат сейчас на дне моря, как правило, совершенно открыто, точно так же они расположены и на поверхности рифов. Известны многочисленные факты находок каменных и свинцовых деталей якорей (т.е. якорей классического и эллинистического периодов) на глубине в 5,1–5,4 м. Необходимо принять во внимание, что осадка торгового судна античного времени грузоподъемностью в 20–25 тонн была примерно полтора метра, как это, например, показывает реконструкция судна *Kirenia*¹⁷. Такими были самые малые из античных судов, которые могли совершать морские переходы. Далее необходимо учесть, что между дном моря и килем судна должна оставаться некая толща воды, необходимая для безопасного маневрирования на стоянке. Таким образом, глубина моря в районе постановки на якорь античного среднетоннажного судна должна быть не менее двух метров.

Кроме того, если принять во внимание подъем уровня моря на 4,5–5,5 м, то окажется, что все якоря, найденные в наше время на глубине 5,0–5,3 м, в античности были утеряны на незначительной глубине в 0,8–0,5 м. Сложно предположить, что в этом случае они сохранились бы до наших дней. Таким образом, расположение якорей показывает нам, что уровень моря, по крайней мере, в районе Керченского пролива, поднялся с античного времени не более чем на 4 м. Т.е. античное судно, с которого был брошен якорь, найденный в наше время на глубине 5,1–5,4 м, сбросило его на глубине в 1,5–2 м. Этот пример можно проиллюстрировать находкой якорных штоков античного времени в окрестностях Тузлинского рифа. Здесь на глубинах 5,1 и 5,4 м среди скал рифа № 6 найдены три фрагмента античных якорей, а именно: каменный шток деревянного якоря V–IV вв. до н.э., свинцовые наполнители деревянного штока VI–II вв. до н.э., остатки железного якоря римского времени¹⁸.

Приняв во внимание эти данные, можно внести некоторые уточнения в реконструкцию древней береговой линии. Так, на месте одной из хорошо изученных стоянок у м. Панагия такая реконструкция показывает нам, что в античности здесь имелась хорошо защищенная бухта, в которой отстаивались корабли. Глубина этой бухты достигала 6 м, исходя из того факта, что большинство античных якорей было найдено в наше время на глубине 8–10 м. Бухта была ограждена от моря с востока и юга косой, которая начиналась от мыса Панагия и, постепенно изгибаясь на запад, образовывала бухту. Сама коса при этом была сложена из глыб мшанкового известняка, который в настоящее время образует собой подводный риф, вершины которого лежат на глубине 1–5 м.

Помимо некоторых уточнений палеогеографического характера, якорная стоянка может помочь и в определении географических представлений античности. Так, периплы, вероятнее всего, определяли точку отсчета начала пути от той или иной гавани или якорной стоянки, и надежная локализация хотя бы одной такой

¹⁶ Паромов 2016, 102.

¹⁷ Steffy 1985, 100.

¹⁸ Шамрай 2003, 281.

стоянки поможет уточнить расположение тех или иных поселений античного Боспора, чье местоположение точно не установлено.

Находки якорей могут пролить свет и на динамику экономического развития региона, в частности, торговых отношений с Грецией. Так, тщательное изучение массы находок на одной якорной стоянке может показать нам время, когда она зародилась; в какие периоды приходило большее число кораблей (т.к. сами по себе те или иные детали якоря могут датироваться, правда, в довольно широком временном диапазоне 100–300 лет). Например, на лучше всего изученной стоянке у м. Тузла только за период с 1982 по 1984 гг. было найдено более 20 античных якорей торговых судов и до 70 якорных камней. Кроме того, в тот же период на стоянке было обнаружено до 80 фрагментов античной керамики. Эти данные позволили локализовать центр стоянки (на удалении 1,5 км от современной линии берега) и надежно датировать время ее появления первой половиной VI в. до н.э. по находкам фрагментов амфор «круга Клазомен»¹⁹. Последующие исследования показали, что здесь более часты находки керамики второй половины VI в. до н.э. из различных производственных центров Ионии. Находки якорей на этой стоянке многочисленны, самые ранние якоря относятся также к VI в. до н.э. (каменные штоки), поздние – уже к византийскому периоду.

В заключение необходимо добавить, что в теории современной археологии такой вид памятника, как «якорная стоянка» неизвестен, а, соответственно, и нет единого представления о процессах формирования таких стоянок, не определены их археологические признаки и научная значимость как археологического источника²⁰. Это связано в первую очередь с тем, что якорные стоянки изучаются относительно недолгое время. Ни одна из стоянок не исследована в данный момент достаточно подробно, чтобы можно было говорить, например, о ее границах или временных рамках ее существования.

ЛИТЕРАТУРА

- Благоволин, Н.С. 1962: *Геоморфология Керченско-таманской области*. М.
- Зинько, В.Н., Шамрай, А.Н. 2009: Подводные археологические наблюдения и разведки у горы Опук. *БИ XXI*, 449–458.
- Кондрашев, А.В. 2000: Корабельная стоянка у мыса Тузла в Керченском проливе. *Таманская старина* 3, 159–160.
- Кулагин А.В., Окороков, А.В. 2016: Типология форм древних якорей. *ВПА*. М., 63–73.
- Паромов, Я.М. 1992: *Археологическая карта Таманского полуострова*. М.
- Паромов, Я.М. 2016: Уровень моря у берегов Таманского полуострова в античное и средневековое время. В сб.: *Охрана и сохранение археологического наследия Тамани при реализации строительства Таманского терминала СУГ и нефтепродуктов: Материалы археологической научной конференции* (Краснодарский край, Темрюкский р-н, пос. Волна, апрель, 2016). Краснодар, 91–102.
- Сорокина, Н.П. 1957: Тузлинский некрополь. (*Труды Государственного исторического музея XXVI*). М.
- Сударев, Н.И., Шамрай, А.Н. 2013: Рейдовая якорная стоянка Корокондамы (по материалам подводных разведок 2011–2012 гг.). *БЧ XIV*, 506–513.

¹⁹ Шамрай 2003, 288.

²⁰ Сударев, Шамрай 2013, 512.

- Шамрай, А.Н. 2003: Гавань и якорная стоянка античной Корокондамы (по материалам подводных наблюдений и разведок 1979–1984 гг.). *БЧ* IV, 277–290.
- Шамрай, А.Н. 2009: Локализация узлового навигационного пункта Азиатского Боспора – Корокондамы. *БИ* XXI, 144–163.
- Шамрай, А.Н. 2010: Комплекс свинцовых штоков античных якорей у мыса Панагия (по материалам подводных археологических разведок 1985 г.). *БЧ* XI, 479–486.
- Шарлай, Г.Н. 2011: *Управление морским судном*. Владивосток.
- Шнюков, Е.Ф., Аленкин, В.Ф., Путь, А.Л. 1981: *Геология шельфа УССР: Керченский пролив*. Киев.
- Steffy, R. 1985: The Kyrenia Ship: An Interim Report on Its Hull Construction. *AJA* 89/1, 71–101.

REFERENCES

- Blagovolin, N.S. 1962: *Geomorfologia Kerchensko-tamanskoy oblasti* [*Geomorphology of the Kerch and Taman Region*]. Moscow.
- Zin'ko, V.N., Shamray, A.N. 2009: Podvodnye akheologicheskie nabludeniya i razvedki u gori Opuk [Underwater archaeological observations and surveys at the Opuk Mount]. *Bosporskiye issledovaniya* [*Bosporus Studies*] 22, 449–458.
- Kondrashev, A.V. 2000: Korabelnaya stoyanka u mysa Tuzla v Kerchenskom prolive [Ship Parking at Cape Tuzla in the Kerch Strait]. *Tamanskaya starina* [*Taman antiquity*] 3, 159–160.
- Kulagin, A.V., Okorokov, A.V. 2016: Tipologiya form drevnikh yakorey [Typology of forms of ancient anchors]. *Voprosy podvodnoy arkheologii* [*Issues of underwater archaeology*] 63–73.
- Paromov, Y.M. 1993: *Archeologicheskaya karta Tamanskogo poluostrova* [*Archaeological map of the Taman Peninsula*]. Moscow.
- Paromov, Y.M. 2016: Uroven' moray u beregov Tamanskogo poluostrova v antichoe i srednevekovoe vremya [The level of the seas and shores of the Taman Peninsula in ancient and medieval times]. *Materialy arkheologicheskoy nauchnoy konferentsii (Krasnodarskiy kraj, Temryukkiy r-n, pos. Volna, april 2016)* [*Materials of the archaeological scientific conference (Krasnodar region, Temryukkiy district, Volna settlement, April 2016)*]. Krasnodar, 91–102.
- Sorokina, N.P. 1957: Tuzlinskiy nekropol [Tuzla Necropolis]. In: *Trudy gosudarstvennogo istoricheskogo muzeya* [*Proceedings of the State Historical Museum*] 26. Moscow, 63.
- Sudarev, N.I., Shamray, A.N. 2013: Reidovaya yakhornaya stoyanka Korokondamy (po materialam podvodnykh razvedok 2011–2012 gg.) [Korokondama anchorage (based on the materials of underwater exploration 2011–2012)]. *Bosporskie chteniya* [*Bosporan Readings*] 14, 506–513.
- Shamray, A.N. 2003: Gavan' i yakornaya stoyanka antichoy Korokondamy (po materialam podvodnykh nabludeniya i razvedok 1979–1984 gg.) [Harbor and anchorage of ancient Korokondama (based on underwater observations and surveys 1979–1984)]. *Bosporskie chteniya* [*Bosporan Readings*] 4, 277–290.
- Shamray, A.N. 2009: Lokalizatsiya uzlovogo navigatsionnogo punkta Aziatskogo Bospora-Korokondamy [Localization of the navigation point of the Asian Bosporus-Korokondama]. *Bosporskiye issledovaniya* [*Bosporus research*] 21, 144–163.
- Shamray, A.N. 2010: Kompleks svintsovykh shtokov antichnykh yakorey u mysa Panagia (Po materialam podvodnykh arkheologicheskikh razvedok 1985 g.) [Complex of antique lead rods at Cape Panagia (based on the materials of underwater archaeological surveys 1985)]. *Bosporskie chteniya* [*Bosporan readings*] 11, 479–486.
- Sharlay, G.N. 2011: *Upravlenie morskim sudnom* [*Driving a marine vessel*]. Vladivostok.
- Shnyukov, E.F., Alenkin, V.F., Put, A.L. 1981: *Geologia shelfa USSR: Kerchenskiy proliv* [*Geology of the USSR shelf: Kerch Strait*]. Kiev.
- Steffy, R. 1985: The Kyrenia Ship: An Interim Report on Its Hull Construction. *American Journal of Archaeology* 89/1, 71–101.

ANCIENT ANCHORAGE IN THE KERCH STRAIT

Vasiliy M. Petrovskiy

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

Abstract. This paper discusses the ancient anchorages in the Kerch Strait. These anchorages were formed in those places where ancient ships often anchored in anticipation of a tailwind to enter the strait. Currently, they represent areas of the seabed on which anchors and their details are scattered. Usually, the anchorages are located not far from settlements that were situated on the shore and their time frames coincide. The study of anchorage allows to clarify the chronology of their occurrence and development, as well as to determine the types of anchors. The typology of anchors gives an idea of the types of ships that sailed along the ancient Kerch Strait. Besides the position of the anchorage can make additions to the paleographic representations of the region: indicate the places of ancient bays, sand spits, capes, which are now destroyed as a result of sea level rise.

Keywords: underwater archaeology, Kerch Strait, ancient navigation, chronology, anchors, trade routes, rising sea level
