



ДРЕВНЯЯ ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ И ЕЕ ОБОРОНА¹

А.Л. ЕРМОЛИН

*Археологический институт
Цинмана, Университет
г. Хайфа, Израиль*

doryerm@yandex.ru

В работе предлагается уточненный взгляд на проблему древней переправы через Боспор Киммерийский (Керченский пролив) в античные времена, а также высказывается обоснование мнения об организации обороны мест переправы со стороны Керченского полуострова (Крым). Рассматриваются все основные версии размещения переправы на местности с учетом топографических особенностей и военно-фортификационных возможностей. Материалы и выводы статьи основаны на личных полевых исследованиях автора в течение 2000-2009 гг. Делается обоснованный вывод о местах древней переправы с привлечением археологических свидетельств.

Ключевые слова: переправа, оборона, Боспор, Керченский пролив.

Особое место в обороне Европейского Боспора первых веков н.э. занимали транзитный кочевнический путь (шлях) и переправа. Учитывая этот путь и место переправы, и создавалась оборона, призванная прикрыть остальную территорию от отклонявшихся от «транзита» кочевников.

Первые упоминания о переправах через пролив, разделяющий Европу и Азию, дает Эсхил, называя пролив Боспором – Коровьим бродом. Геродот (Herod. IV. 12, 45) упоминает переправы дважды, называя их (в plural.) Киммерийскими и т.д. Нет сомнения, что эти переправы существовали в действительности.

Без малого 200 лет идет дискуссия о Киммерийских переправах и локализации города на переправе – Порфмия. Казалось бы, рассмотрены все варианты переправ летних и зимних, более 50-ти лет проводятся раскопки Порфмия. Но, тем не менее, все еще возникает масса вопросов, на которые пока нет ответов. При попытке локализовать эти археологические объекты, а переправа также является таковым, допускается масса предположений, которые, переходя из одной публикации в другую, становятся уже почти фактами, не требующими доказательств.

Одним из предположений, высказанных по поводу местоположения поселения у пос. Жуковка (Порфмий?), было то, что заболоченная низина, расположенная юго-восточнее, являлась в древности заливом, а само укрепленное поселение было портом. После тщательного изучения топографии данного района, аэрофотосъемки и космической съемки, а также в результате разведок, выяснилось, что в низину врезаются три оврага, через которые происходит сброс дождевых и талых вод с площади около 50-ти км². В верховьях оврага, расположенного к востоку от поселения, находится грязевая пучина. Таким образом, долина регулярно подвергалась и подвергается заливанию. В результате образовался выступ, вдающийся в Керченский пролив. Кроме того, необходимо учесть изменение уровня моря. Вот что пишет Р.В. Трифонов по этому поводу: «Фанагорийская регрессия Черного моря документируется археологическими данными. Регрессия началась, вероятно, в начале I тыс. до н.э. и сменилась в середине I тыс. н.э. нимфейской трансгрессией. В эпоху регрессии уровень Черного моря упал на 5-6 м.»². Того же мнения придерживается и М.В. Агбунов: «Палеогеографами твердо установлено, что в античное время, в период так называемой фанагорийской регрессии, уровень Черного моря был ниже современного как минимум на 5 м»³. Эта цифра (5 м) в той или иной мере принята археологами. В результате этого произошло затопление низменных участков, размыву берегов и образованию аккумулятивных форм – кос, перемычек-пересыпей. В Керченском проливе, соответственно, уровень был ниже, но, с учетом заиливания, береговая линия проходила на современной глубине с отметкой

¹ Часть текста использована в статье, написанной совместно в Н.Ф. Федосеевым: Ермолин А.Л., Федосеев Н.Ф. Переправа – Порт Мион – «традиционный Порфмий» // Боспорский Феномен. Население, языки, контакты. СПб., 2011. С. 210-218. Здесь использована только авторская часть текста.

² Трифонов В.Г., Трифонов Р.В. Происхождение и экологические последствия фанагорийской регрессии Черного моря // Геология. Инженерная геология. Гидрогеология. № 6. Ноябрь-Декабрь 2006. С. 509-521.

³ Агбунов М.В. Античная лоция Черного моря. М., 1987. С. 10.



3,5-4 м. Соответственно, береговая линия в районе современной переправы была восточнее на 400-500 м, но это не значит, что пролив был намного уже, скорее он был намного мельче, а коса Чушка была развёрнута по линии С-Ю. Об изменении таманского побережья пишут также Е.Ф. Шнюков⁴ и др. авторы.

Реконструкцию расположения косы Чушка дает Н.Ф. Федосеев⁵. С подъемом воды и размывом современного мыса Фонарь образовалась пересыпь ниже по течению, которая нарастала по мере увеличения уровня пролива. За пересыпью сохранялся первоначальный уровень. Когда он упал ниже уровня пролива, там стали скапливаться сточные воды, и через пересыпь стала просачиваться вода из пролива. Подобная ситуация произошла с Акрой, локализованной на территории современного с. Заветное. Здесь озеро образовалось на месте оврага, и его уровень встал выше уровня укреплений Акры, да и ее сохранность можно объяснить тем, что она с подъемом воды стала регулярно замываться песком. В ином случае остатки стен и культурный слой были бы смыты штормами и разбиты во время ледохода.

Что касается района современной переправы, то на карте 1817 г. и картах начала XX в. на этом месте находится озеро. На сегодняшний день между поселением, локализованным как Порфмий, и застройками на берегу пролива находится заболоченная низина с отметкой около 0. В период существования этого поселения (до сер. I в. до н.э.) оно находилось на удалении от 1,1 до 1,3 км от побережья, и портом быть не могло, а, кроме того, никаких археологических данных, указывающих на причастность жителей этого поселения к мореплаванию.

Необходимо рассмотреть вопрос о том, что же подразумевается под словом переправа или переправы? Уже достаточно много написано о переправах водных, т.е. на каких либо судах или лодках; также существует легенда о коровьем броде. Эсхил называет переправу через пролив – «Коровий брод». Еврипид описывает, как со стороны Тавриды (Крыма) пролив переплывает Ио – возлюбленная Зевса, превращенная Герой в корову и гонимая оводом.

Если внимательно посмотреть на отметки глубин, то действительно, оставшаяся глубина после вычитания 3,5 – 4 м вполне подходит для брода. Здесь необходимо еще учитывать сезонные колебания глубины Азовского моря и, соответственно, пролива. Глубина его наибольшая в весенне-летний сезон, и уменьшается к концу лета, с уменьшением сброса воды из Дона и Кубани. Еще надо учесть, что одно из главных русел Кубани (Гипаниса) в древности впадало в Черное море⁶. Кроме того, уровень пролива может меняться в зависимости от ветра. Это явление описано в современной литературе Азовского моря: «Приливные колебания уровня в описываемом районе незначительны: величина их не превышает нескольких сантиметров. Они полностью затушевываются сгонно-нагонными колебаниями».

Ниже приводится таблица колебаний уровня моря в Керченском проливе.

Таблица

Колебания уровня моря, см

Пункт	Средний уровень	Максимальный уровень (год наблюдений)	Минимальный уровень (год наблюдений)	Величина колебаний уровня
Керчь, порт	472	534 (1970)	329 (1969)	205

Как видно из таблицы, уровень от нормального может понижаться на 1,43 м.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что переправа вброд была возможна и вполне реальна, и этим могли пользоваться местные жители для перегона крупного рогатого скота и лошадей через пролив. Однако, переход большой массы кочевников, как с крупными животными, так и с мелким рогатым скотом, учитывая большое количество повозок с людьми и скарбом, маловероятен. Уместно вспомнить легенду о переправе гуннов по заиленному проливу⁷, хотя к этому времени уровень моря поднялся, о чем можно судить по опустевшей Акре.

⁴ Шнюков Е.Ф., Аленкин В.М., Путь А.Л., Науменко П.И., Иноземцев Ю.И., Скиба С.И. Керченский пролив. Киев, 1981.

⁵ Федосеев Н.Ф. Еще раз о переправе через Боспор Киммерийский ...

⁶ Болгов Н.Н. Проблемы континуитета в контексте развития античной цивилизации в Северном Причерноморье (конец III – VI вв.). Дисс. ...д.и.н. Н. Новгород, 2003. С. 74.

⁷ Тортика А.А. К вопросу об исторической интерпретации легенды о переправе «гуннов» через Боспор Киммерийский // Боспорские чтения. 2002. Вып. III. С. 239-242. Для того, чтобы представить, как это могло выглядеть, следует вспомнить Перекопско-Чонгарскую операцию, когда войска Красной армии 8 ноября 1920



Говоря о водной переправе, надо учитывать цель переправы. Если это касается отдельных людей или небольших групп, то через пролив можно было переправиться из любого ближайшего прибрежного поселения и совсем не обязательно, например, было ехать для этого из района Китея в Порфмий (более 45 км). Если говорить о больших количествах людей и грузов, то для этого были необходимы уже не рыбацкие лодки, а как минимум торговые корабли. Нужны также причалы для погрузки и разгрузки, как на европейской стороне, так и на азиатской. Т.е., надо переправляться из оборудованного порта в порт, что можно было сделать как из Пантикапея, так и из любого другого порта с причалами. В этом случае продолжительность движения через пролив и расстояние не имеет большого значения, главное здесь – удобство погрузки и разгрузки, а также надежность плавсредства.

На данный момент наиболее вероятным портом погрузки и выгрузки на Европейской стороне был Пантикапей. О распределении нагрузки на порты Боспора Страбон пишет: "Столицей европейских боспорцев служит Пантикапей, а азиатских – Фанагорий (ибо и так называется этот город); и торговым пунктом для товаров, привозимых из Меотиды и лежащей за ней варварской страны, служат, как кажется, Фанагорий, а для доставляемых туда с моря – Пантикапей" (XI, 2, 10). Отсюда можно сделать вывод, что существовал проход между Азовским морем и Таманским заливом, основным же портом на азиатской стороне Боспора был Фанагорий (Фанагория), Пантикапей же (точнее цари Боспора) взял на себя функцию распределения импортных товаров по всему Боспорскому царству. Расстояние между этими портами 43 км, т.е. для доставки какого-либо груза объемом в один корабль, достаточно светлого времени суток.

В перипле Арриана совершенно лаконично дается характеристика Пантикапея как портового города: "От Мирмекиона до Пантикапея, важного боспорского города, 25 стадиев, 3¹/₃ мили; он имеет обширную гавань и верфи". По словам Страбона: "Пантикапей представляет собой холм, со всех сторон заселенный, окружностью в двадцать стадиев; с восточной стороны от него находится гавань и доки приблизительно для тридцати кораблей, есть также акрополь; основан он милетянами" (VII, 4, 4). По этому описанию можно судить о размерах пантикапейского порта. Если ширину одного дока брать минимум за 25-30 м, то протяженность только верфи будет составлять 750-900 м.

Здесь надо еще учитывать расположение береговой линии в древности. Она могла отстоять от современной, как считается исследователями, на 400-500 м. В настоящее время древний порт, вероятнее всего, находится под водой. Об этом можно судить еще и по тому факту, что при чистке дна Керченского залива грунт сбрасывался в проливе в район мыса Ак-Бурун, откуда современные искатели подводных сокровищ достают древние артефакты.

Что же касается других боспорских городов, то нигде не сказано, что там были причалы, т.е. порты. В Нимфее упоминается хорошая гавань, но о портовых сооружениях – нет ни слова. Страбон о проливе пишет так: "Весь этот пролив имеет прекрасные гавани" (XI, 2, 8). Но речь здесь идет о заливах, удобных для стоянки. В Нимфее имелась гавань, но, вероятнее всего, погрузка и разгрузка была рейдовой. Это же касается, по всей видимости, и Киммерика, и Китея.

Без сомнения, во всех этих прибрежных городках был свой рыболовный "флот", изображение этих небольших рыбацких «фелюг» на Боспоре встречается повсеместно⁸, но эти рыбацкие кораблики не требуют причалов.

Из археологических находок, поднятых из моря, большой интерес представляют древние якоря, фиксация места находки которых может в некоторой степени указать на места якорных стоянок.

Таким образом, если говорить о переправе через Боспор Киммерийский по воде, то наиболее вероятным местом загрузки и выгрузки на европейской стороне Боспора был Пантикапейский порт, а местом разгрузки и загрузки на азиатской стороне – Фанагорийский порт.

Что же касается переправы через пролив кочевников⁹, то на кораблях переправить десятки и даже сотни тысяч голов скота, десятки тысяч человек и тысячи

г. форсировали Сиваш, где заиленность намного выше, чем в Керченском проливе. Последний раз Сиваш форсировали подразделения 51 Армии 1 ноября 1943 г. Ширина Сиваша в этом месте – ок. 4 км.

⁸ В Китее, например, кораблик изображен на стене склепа Забага на некрополе Джурга-Оба.

⁹ Тортика А.А. К вопросу об исторической интерпретации легенды о переправе «гуннов» через Боспор Киммерийский // Боспорские чтения. 2002. Вып. III. С. 239-242.



повозок, практически невозможно в рамках одной организованной акции. Им для этого надо было сконцентрироваться или в Фанагории или в Пантикапее, что было бы для города настоящей катастрофой с точки зрения продовольствия, общественного порядка, функционирования властей и т.п. Поэтому, на наш взгляд, единственной реальной возможностью переправиться была для них ледовая переправа зимой.

Каким же требованиям должна отвечать ледовая переправа? Следует для аналогии обратиться к современным требованиям к ледовым переправам¹⁰. Вот что там говорится о месторасположении ледовой переправы на этапе разведки: «2.7. ... Берега следует выбирать по возможности пологие. Если такой возможности нет, нужно организовать съезд при помощи подручных средств. 2.8. Ось ледовой переправы рекомендуется назначать в конце плеса, выше переката, где лед более однороден по структуре и толщине. Трасса переправы должна быть по возможности прямолинейной и пересекать реку под углом не менее 45°».

Оба берега переправы должны быть удобны как для выхода на лед, так и для выхода на противоположный берег. Если посмотреть на карту Керченского пролива, то таких мест не так много. Кроме того, необходимо учитывать возможность дальнейшего движения от места переправы. Здесь речь идет о переправе больших групп людей со скотом и имуществом – кочевников. Сразу после переправы, допустим, на европейскую сторону, а по тактике передвижения кочевников, скот идет впереди обоза, необходима перспектива дальнейшего беспрепятственного движения вперед. По возможности, на пути не должно быть глубоких поперечных оврагов, заболоченных участков и полей грязевых. На пути движения должны быть источники воды и хотя бы прошлогодняя трава для питания животных.

По сведениям Страбона, переправы находились в самом узком месте пролива, т.е. в районе современного мыса Фонарь. Рассмотрим вариант переправы в этом районе, месте современной переправы Порт-Крым и локализации городка Порфмий.

Сойдя на берег, для дальнейшего движения в сторону Казантипского залива, необходимо попасть на северную окраину современного пос. Глазовка. Только оттуда открывается путь на Казантипский залив и в дальнейшем вдоль него – к Перекопскому перешейку. Необходимо далее обойти или перейти гору Хрони. При движении в направлении С-СВ, не далее чем 1 км, попадаем по довольно глубокому оврагу на поле грязевых вулканов, за ними находится крутой склон, изрезанный оврагами гряды, соединяющей мыс Фонарь с горой Хрони. Скот туда гнать просто опасно, а обоз не пройдет. Перспектива идти в “лоб” на гору Хрони и через нее, тоже небольшая, как весь южный склон изрезан оврагами, а северный склон непроходим для обоза. В направлении СЗ, в обход горы Хрони, с запада, расположен глубокий овраг с протекающей по нему речкой. Овраг для движения по нему скота и обоза не подходит, так как имеет довольно крутые склоны, также изрезанные промоинами. Выходит так, что, перейдя пролив, можно попасть в ловушку.

Что касается береговой линии западнее, то она не подходит для переправы по причине обрывистого берега. Зато за самим мысом Фонарь, к западу от пос. Подмаячный, находится совершенно подходящая лощина с пологим выходом к морю и пологим выходом на восточный склон горы Хрони. От береговой линии до вершины восточного склона – всего 2 км, и сейчас там имеется полевая дорога. Более удобного места для выхода на берег с перспективой дальнейшего движения на европейском берегу Боспора, по нашему мнению, нет.

Разведками, проведенными нами зимой 2008 г. на грядках, ограничивающих долину с запада и востока, были выявлены оборонительные валы (см. Валы Людмилы) (рис. 1). Этот участок берега вполне соответствует требованиям к ледовой переправе, так как он расположен в конце плеса (это самая крайняя точка Азовского моря) и выше переката (выше самого мелкого участка Керченского пролива). В этом месте – самый надежный ледостав. Относительно большие глубины и минимальное начальное течение в сторону пролива не способствуют образованию промоин¹¹.

¹⁰ Инструкции по проектированию, строительству и эксплуатации ледовых переправ (ОДН 218.010-98 от 01.10.1998 г.).

¹¹ Из исторически достоверных фактов переправы через Керченский пролив, стоит обратиться к факту ледовой переправы в декабре – феврале 1942 г. В своих воспоминаниях генерал-лейтенант инженерных войск А. Смирнов-Несвицкий¹¹ пишет: «...С 11 по 18 января 1942 г. температура упала до -18° –20°. В южной части пролива от Еникале до Керчи и далее в пределах видимости была чистая вода. В районе же рыбацкого поселка



Из аналогий XX в. следует, что переправа в районе м. Фонарь вполне реальна, а переход кавалерийской дивизии и повозок вполне соответствует переправе кочевников. Вероятнее всего, и кочевники высылали авангард для ледовой разведки и организации переправы, а, возможно, эти вопросы решались жителями Ахиллеона и Порфмия. Но совершенно очевидно, что необходимо было проводить промеры толщины льда, расчищать торосы, обозначать полосы движения, т.е. организовывать переправу. Одним из важнейших элементов переправы должен быть маяк на европейской стороне, т.к. полоса побережья, пригодная для выхода, составляет не более 500 м.

Организации ледовых переправ через Боспор Киммерийский – Керченский пролив известны и в средневековье. О не совсем удачной переправе через Керченский пролив пишет Эвлия Челеби¹². Переправа прошла от мыса Чочка (совр. название коса Чушка) к мысу Килиседжик. На первый взгляд все понятно: переправа проходила от оконечности современной косы Чушка на Еникальский мыс, но Челеби говорит об одном часе езды от Тамани до косы Чучка, и не говорится о переправе по льду через Таманский залив. Следовательно, до косы добирались по дороге, а от Тамани до косы Чушка в объезд Таманского залива около 70 км, до основания же косы Тузла всего 8 км, т.е. действительно час езды на лошадях.

Описание самой косы также более подходит к косе Тузла: «Этот пролив Чочка, находящийся между морем Азовским и морем Черным, имеет неполных две мили длины. Если бы с обеих его сторон имелись замки, то донские казаки не могли бы, минуя замок Азов, моря Черного достигнуть. Со стороны полуострова Таманского располагается мель шириной в милю, а глубиной на рост человека или только на аршин. Если бы владыки возжелали возвести замок на этой широкой, в милю, мели со стороны Тамани на полуострове Чочка, то через этот пролив, длиной около мили, даже птица не перелетела бы незамеченной. Этот пролив между мысами Чочка и Килиседжик, через который переправились мы сейчас, – самый укрепленный, неприступный, но и самый злосчастный пролив, подо льдами которого, вследствие ломания их, свыше десяти тысяч солдат мусульманских утонули, в году 976, во время властвования султана Селима Второго ...».

Действительно, коса Тузла находится между Азовским и Черным морями, т.е. на половину пути по проливу от Азовского к Черному морю. О ширине пролива Челеби пишет: «Тотчас посадили пашу в сани с двумя длинными полозьями и поволокли их на длинных веревках. Я, недостойный, шествовал рядом с пашой по льду и шаги исчислял. Пройдя быстро, за пятьсот шагов, неполную милю, отделяющую мыс Чочка от противоположного берега крымского, остановились мы на мысе Килиседжик». Здесь надо учитывать, что шаги в древности и средневековье у многих народов считались парами.

Из вышесказанного можно сделать вывод о том, что Челеби переправлялся с современной косы Тузла на мыс Ак-Бурун. Там же Челеби пишет о трагедии,

Жуковка лед сковал пролив ... С помощью председателя рыбацкой артели были подобраны опытные рыбаки, хорошо знающие пролив. Они с большой охотой согласились оказать помощь в разведке льда и быть проводниками колонн войск по проливу. Среди них оказался рыбак, который в годы гражданской войны также в период ледостава помогал отрядам Красной Армии перейти по льду из Крыма на Тамань. ... По восьми маршрутам было направлено восемь групп по 10-12 человек каждая во главе с офицером и одним-двумя проводниками-рыбаками. ... Донесения были благоприятные: толщина льда на всех 8 маршрутах колебалась от 14 до 20 сантиметров, ледостав сплошной, трещин и майн не встречалось. Местами требовалось скалывать торосы или проделывать в них проходы. ... На берегу в районе Кордона Ильича и косы Чушка находились исходные пункты ледовых дорог, обозначившиеся номерами справа налево. Маршрут начинался с Кордона Ильича и выходил на Крымский берег севернее Глейки. ... На каждом из восьми маршрутов были проложены по 2-3 пути, обозначенные вехами. ... Переправа началась в ночь на 20 января 1942 г. В первую ночь прошли части 12-й стрелковой бригады, 224-й и 302-й стрелковых дивизии и вместе с ними часть артиллерии этих соединений. ... В последующие несколько суток перешли по льду: 47-я армия, кавалерийская дивизия, бригада (два полка) пограничных войск со своими обозами и артиллерией. Кавалерийские части, и обозы шли на увеличенных дистанциях. Всадники спешивались и вели лошадей в поводу. Одновременно переправлялись снабженческие грузы 51-й и 47-й армий. ...Прочный лед, усиленный мастерством саперов, позволил организовать ледовую дорогу, которая действовала 27 дней: с 28 декабря 1941 г. по 1 января 1942 г. и с 20 января по 11 февраля 1942 г. По ней в Крым были переброшены: 6 стрелковых и 1 кавалерийская дивизия, 2 стрелковые бригады, 15 зенитных дивизионов, 1 артополк, 3 автомобильных батальона, 3 дорожно-эксплуатационных полка, 1 батальон аэродромного обслуживания. Всего по ледовой дороге с Таманского полуострова в Крым было переправлено: людей 96 618, лошадей – 23 903, автомашин – 6519, орудий калибра 122-мм – 30, орудий 76-мм – 103, орудий зенитных – 122, орудий 45-мм – 45, тракторов – 46, танкеток – 10, повозок – 8222, кухонь – 10.»

¹² Книга путешествий. Турецкий автор Эвлия Челеби о Крыме (1666-1667 гг.) / Пер. и комм. Е.В. Бохревского. Симферополь, 1999.



произошедшей после его переправы: солнце растопило лед, он начал трескаться, а затем подул южный ветер и сломал лед. Но даже при трехдневных оттепелях солнце не может растопить лед, и переправа возможна, но при этом толщина льда должна быть на 25% больше допустимой. Но ветер сам по себе лед не ломает. Произошло же следующее: при южном ветре в Керченском проливе начинает подниматься уровень воды за счет нагона воды из Черного моря. Лед, естественно, отрывается от берега, образуются забереги – вода между льдом и берегом, затем с подъемом воды появляется обратное течение, и возникает явление под названием *сулой*¹³, в результате подо льдом образуются волны, которые и ломают лед. И самое примечательное то, что в описанном месте это происходило как минимум дважды и говорит о том, что это место рискованной переправы, в любой момент даже лед достаточной толщины может быть разломан. И даже только по этой причине кочевники здесь переправляться не могли.

Что касается косы Тузла, то во времена Страбона ее вообще не существовало, так как в проливе существовало еще одно течение, направленное из Таманского залива, которое и смывало все песчаные наносы из Азова. Коса появляется после того, как Кубань поменяла свое русло, и стала впадать в Черное море. Затем русло меняется еще раз в начале XIX в., и сейчас река впадает уже в Азовское море. Смена русла повлияла на водный режим Азовского моря, и, естественно, на ситуацию в Керченском проливе.

В первых веках н.э. в районе Нимфея существовало прибрежное течение, направленное в Черное море. Только благодаря этому течению могла существовать нимфейская гавань в устье речки, впадающей в пролив севернее Нимфея. За счет течения там образовался эстуарий¹⁴. Затем, с появлением обратных прибрежных течений, появились косы, и эстуарий был замыт. Поэтому какие-либо признаки стоянки кораблей в районе Нимфея надо искать, по нашему мнению, под слоем наносного песка на глубине 8-10 м к северу от городища.

Из вышеизложенного можно сделать вывод, что ледовая переправа через пролив находилась в древности севернее мыса Фонарь. Скорее всего, переправа проходила по нескольким полосам с азиатской стороны, но все они сходились на пятисотметровом участке севернее мыса Фонарь на европейской стороне (рис. 2). На керченском берегу формировался уже непрерывный поток, продолжая движение на запад.

Далее необходимо уточнить возможное местоположение Порфмия из письменной традиции – городка у переправы. Из источников известно, что он находился в крайней восточной части Керченского п-ова. На противоположной стороне был расположен Ахиллеон. Известно также расстояние от Мирмекия до Парфения: 40 стадий, до Порфмия – 60 стадий, до Пантикапея – 25 стадий. Для измерения расстояния надо уточнить расположение дорог. Как правило, дороги проходили вдоль курганных и грунтовых некрополей (или наоборот, некрополи возникали у дорог), т.е. дорога от Мирмекия в Пантикапей проходила, скорее всего, вдоль береговой линии, где располагался некрополь Пантикапея и, возможно, частично некрополь Мирмекия. Расстояние измерялось от окраины одного города до окраины другого.

Нашими раскопками 2006-2007 гг. на территории Керчи были выявлены слои I в. до н.э. – III в. н.э. в районе ул. Карла Маркса (центр города), соответственно, расстояние до переправы измерялось от этой улицы (рис. 3). Расстояние составило 4,6 км; при стадии 0,185 км это расстояние будет = 24,86 стадии, что совпадает с указаниями Псевдо-Арриана. До городка Парфения дорога проходила предположительно по гряде, начинающейся у мыса Еникале, и доходила до восточной окраины завода им. Войкова. На гряде расположен курганный и грунтовый некрополи. Дорога, проложенная по гряде – кратчайший путь до переправы.

На расстоянии 7,33 км, или 39,62 стадии от Мирмекия, находится памятник археологии, локализованный как Парфений. Это довольно сложный памятник,

¹³ Сулой – это взброс воды на поверхности моря, возникающий, например, при резком уменьшении скорости течения (особенно приливного), при столкновении разнонаправленных потоков, выходе течения из узкости или при сильных ветрах, направленных против течения. Водная поверхность в зоне развитых сулоев напоминает поверхность кипящей воды. Чаще наблюдаются в проливах (например, Курильский пролив) и в устьях рек. В некоторых районах сулой достигает высоты 3-4 м и может представлять опасность для плавания небольших судов. Единственное место, где были зафиксированы сулой на Черном море, это Керченский пролив.

¹⁴ Эстуарий (от лат. *Aestuarium* – затопляемое устье реки) – однорукавное, воронкообразное устье реки, расширяющееся в сторону моря. Образование эстуария происходит, если приносимые рекой наносы удаляются морскими течениями.



исследована его лишь небольшая часть. В 2008 г. на территории памятника и прилегающей к нему площади нами были проведены археологические разведки. В результате было установлено, что площадь поселения V – середины III вв. до н.э. составляет около 30 га, и оно представляло собой деревню (по классификации И.Т. Кругликовой), состоящую из отдельно стоящих усадеб. На краю обрыва в районе современных построек (свинарников), находилось святилище – зольник. Около сер. III в. до н.э. жизнь на поселении прекращается, и только приблизительно в I в. до н.э. – нач. I в. н.э. строится небольшая крепость, просуществовавшая до сер. III в. н.э. Вероятно, эта крепость и называлась Парфением.

Далее дорога шла по низине в сторону совр. пос. Глейки и далее в сторону переправы. На расстоянии 3,74 км, или 20,2 стадий от Парфения находится еще один археологический объект – поселение Маяк 1. Выявленное и обследованное В.В. Веселовым (в сводной ведомости под № 2), в свое время оно было недооценено археологами и считалось обычным боспорским неукрепленным поселением IV-III вв. до н.э.¹⁵ Там же, в 150 м к востоку от поселения, на возвышенности, В.В. Веселовым были найдены остатки еще одного поселения с материалом III-II вв. до н.э.

В 2008 г., как упоминалось выше, здесь были проведены археологические разведки (рис. 4). Выяснилось, что на месте поселения, в северной его части, находится еще одна усадьба, стены которой видны на полевой дороге, идущей на гору Хрони. При обследовании поселения Маяк 1 был выявлен материал эпохи поздней бронзы – раннего железа (рис. 5) и V-III вв. до н.э. На месте предполагаемой усадьбы были найдены фрагменты боспорской черепицы, в том числе и с клеймом (рис. 6). На поселении были также обнаружены две линии рвов, один из них (южный) частично распахан, второй (северный) перерезает поселение. Вероятно, рвы предназначались для предотвращения движения с переправы в сторону Пантикапея, так как на высоте, расположенной в 150 м восточнее, был выявлен материал I в. до н.э. – III в. н.э. (рис. 7), но поселение сильно повреждено карьером, остались практически только зольники и ров с северной стороны. По местоположению памятника можно предположить, что это была небольшая крепость, которая контролировала дорогу с переправы на Пантикапей и саму переправу, т.е. небольшой город-крепость у переправы под названием Порфмий. До этой крепостцы от Мирмекия ровно 60 стадий. Что же касается стен и башни, указанных на плане Дюбрюкса, то стена являлась составляющей системы обороны и находилась в линии рва, являясь его продолжением на выходе скалы. Башня являлась еще и маяком для судоходства, и ориентиром при ледовой переправе. По тому факту, что на этом месте существовало поселение как до Боспорского царства, так и во время его процветания и заката, можно судить о стратегическом значении этой точки на карте Боспора.

На наш взгляд, ошибкой исследователей при локализации Порфмий было то, что его пытались искать на самом берегу пролива, но там он не контролировал бы передвижение кочевников на начальном этапе перехода и оказывался бы в тылу у потенциального врага. Укрепления же Порфмий – как сама крепость, так и стена с башней со стороны переправы, выглядели довольно внушительно и оставались сверху, но в стороне от переправляющихся через Боспор Киммерийский как в Европу, так и в Азию. При дальнейшем передвижении кочевников наблюдение и контроль за передвижением передавались от крепости к крепости.

Следующая крепость по ходу движения должна была находиться на месте поселка Глазовка. Некрополь первых веков н.э. расположен на горе Хрони, а материал этого времени встречается в поселке. Затем путь шел мимо горы Темирова (или Темиргоры), на которой также стояла крепость, и т.д. В целом путь кочевников через Керченский п-ов – это тема отдельного исследования, но она непосредственно связана как с переправами, так и с укреплениями.

Далее рассмотрим вопрос о поселении на западной окраине пос. Жуковка, локализованном в свое время как Порфмий. Многолетние раскопки показали, что это поселение прекращает свое существование в 1-й пол. I в. до н.э., а все письменные упоминания о Порфмий относятся к началу I в. н.э. и позже, когда этого поселения уже не было. Подобные крепостцы появляются в сер. – 2-й пол. III в. до н.э. по побережью Азовского моря, Керченского пролива и Черного моря; в это же время пустеет степная часть полуострова. Вывод напрашивается сам собой: после каких-то глобальных

¹⁵ Веселов В.В. Разведки на Керченском полуострове // СА. XXIX-XXX. 1959.

катаклизмов (войн, засухи, истощение земли, а скорее все вместе) население было вынуждено искать пропитания и защиты на морском побережье. Соответственно, население близлежащего поселения (в районе Парфения) общими усилиями строит крепость и живет там до сер. I в. до н.э., а далее наступают смутные времена Митридата VI, и происходит перестройка всей оборонной и урбанистической системы Боспора.

О том, что на месте Псевдо-Порфмия существовало неукрепленное поселение, а скорее крестьянская усадьба, говорит факт выявления остатков строения с толщиной стен 1-1,1 м. Подобные стены вряд ли могли быть оборонительными. Сложенные из бутового камня без связующего раствора, они были в высоту не более 2-2,5 м, т.е. являлись стеной хозяйственно-жилого комплекса (как пример – усадьба Андреевка Северная, поселение Южно-Чурубашское). Да и количество его населения (предположительно, около 400 человек) вполне соответствует населению двух-трех деревень.

Таким образом, как нам представляется, наиболее вероятно, что самым удобным способом переправы через Керченский пролив для больших масс кочевников была ледовая переправа. Она находилась, по нашему мнению, севернее мыса Фонарь. Здесь на пятисотметровом участке сходились не менее пяти путей переправ с азиатской стороны Боспора. Порфмий же из письменных источников вряд ли может быть городищем Порфмий у с. Жуковка. На эту роль в большей мере подходит поселение Маяк 1, где были выявлены остатки поселения 1-х вв. н.э. на оконечности скалистой гряды, находящееся в наиболее удобном месте на пути переправы.

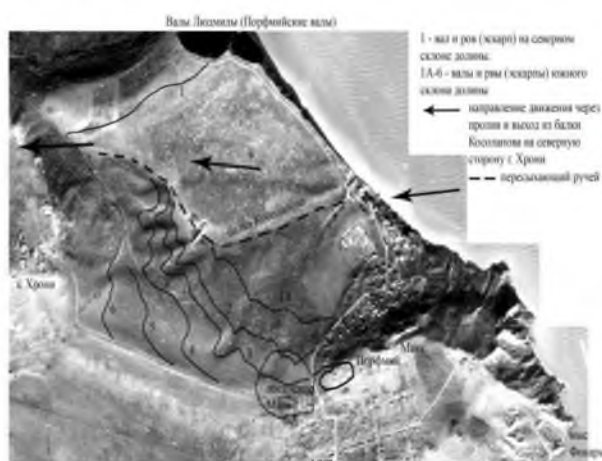


Рис. 1. Место переправы через Боспор Киммерийский на европейской части Боспора. Валы Людмилы (Порфмийские валы) к северу от пос. Маяк в балке Косолапова. Местоположение городка у переправы – Порфмия. Космическая съемка



Рис. 2. Ситуационный план ледовой переправы (Киммерийских переправ) через Керченский пролив (Боспор Киммерийский)

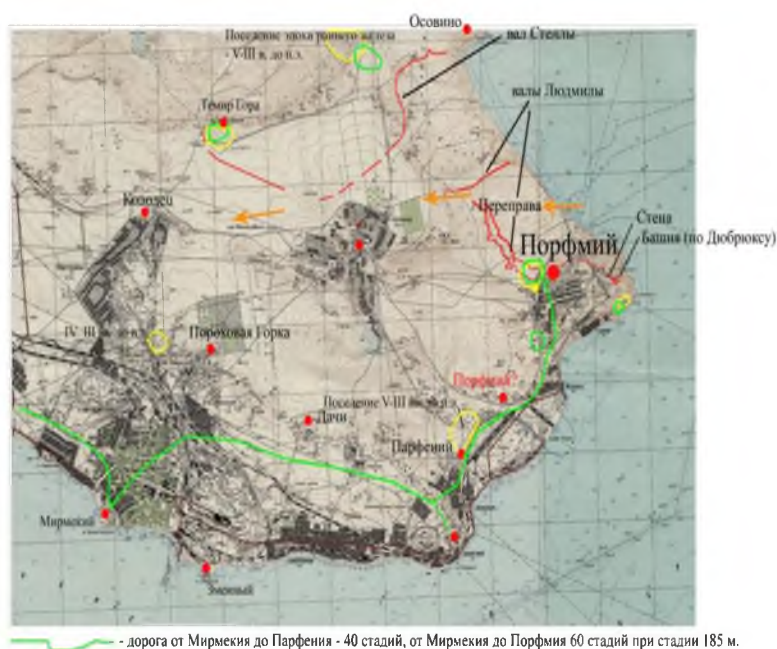


Рис. 3. Ситуационный план расположения памятников археологии в районе переправы



Рис. 4. Ситуационный план поселений, обследованных археологическими разведками в 2008 г.



Рис. 5. Поселение Маяк I, по Веселову.
Подъемный материал



Рис. 6. Усадьба IV-III вв. до н.э. южнее пос. Маяк I.
Подъемный материал

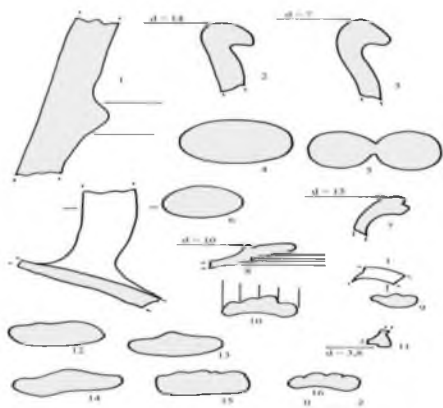


Рис.7. Поселение (крепость?) восточнее пос. Маяк I.
Подъемный материал

ANCIENT FERRIED ACROSS THE KERCH STRAIT AND ITS DEFENCE

A.I. ERMOLIN

*Zinman Institute of Archaeology,
Haifa, Israel*

e-mail: doryerm@yandex.ru

We propose a revised approach to the problem of crossing the Cimmerian Bosphorus (Kerch Strait) in ancient times, and expressed an opinion on the justification of organizing the defense of the crossing place from the Kerch Peninsula (Crimea). We consider all major versions of the crossing location on the ground, taking into account topographic features and capabilities of military fortifications. Materials and conclusions of the article are based on the author's personal field research during 2000-2009 years. Make informed judgments about the places of crossing with the assistance of archaeological evidence.

Key words: ferry, defense, Bosphorus Strait of Kerch.