

В.Г. ЗУБАРЕВ, С.Л. СМЕКАЛОВ
V.G. ZUBAREV, S.L. SMEKALOV

НАДО ЛИ ИСКАТЬ АНТИЧНЫЕ ДОРОГИ НА КЕРЧЕНСКОМ ПОЛУОСТРОВЕ?

IS IT NECESSARY TO LOOK FOR ANCIENT ROADS ON THE KERCH PENINSULA?

Тема древних дорог на территории Боспорского царства, Крыма и, в частности, Керченского полуострова обсуждалась во многих публикациях, как других исследователей, так и авторов данной работы [Зубарев, Смекалов, Ярцев, 2018]. Однако, в поле зрения авторов постоянно появляется какая-то новая информация по этому вопросу, и происходит переосмысление ранее сделанных выводов.

На что мы хотим обратить внимание сейчас? Первое — определиться с понятием «дорога». Чем «дорога» отличается от «дорожки» или «тропинки». Наверное, вполне уместно привести определение дороги согласно Правилам дорожного движения: «Дорога» — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения...».

Всаднику по дороге, наверно, тоже удобней, но он и в поле сможет проскакать, так же, как и пешеход пройти по тропинке. Т.е., это может быть и полоса, достаточная для движения телеги, условно, 2 метра шириной, и автострада по 12 автомобильных полос в каждом направлении.

В работе Я.М. Паромова [Паромов, 1998, с. 215] для Азиатской части Боспорского государства (Таманский полуостров) выделены 4 категории дорог по их значению. 1 — наиболее многочисленные дороги небольшой протяженности, соединявшие поселения с земельными наделами (связи элементарного уровня). 2 — дороги, соединявшие малые и средние по размерам поселения между собой и с большими поселениями. 3 — дороги, соединявшие большие поселения или соседние селитебные зоны. 4 — категория дорог, соединявшие города и отдельные земли Таманского полуострова, и проходящие через всю территорию полуострова (связи высшего уровня). Я.М. Паромов не выделяет номерами категории дорог, номера поставлены авторами по смыслу его работы. Последние две категории и рассматриваются Я.М. Паромовым детально. «Отображение таких дорог (категории 3, 4 по Я.М. Паромову, прим. авторов) на аэрофотоснимке представляет собой темную ленту, цвет которой обусловлен более чем двухтысячелетними накоплениями гумуса в её ложине, большей её увлажненностью по сравнению с окружающей средой и, как следствие этого, более интенсивными всходами посевов или более сильным травяным покровом» [Паромов, 1998, с. 216-217].

Для Крыма у ряда авторов также можно найти примеры разделения дорог на несколько категорий по тем или иным признакам.

С.Л. Смекалов [Смекалов, 2005, с. 11] выделяет два класса дорог. 1 — дороги, по которым проходили миграционные пути кочевого населения и дальние торговые пути, 2 — внутренние, местные дороги собственно Боспорского государства. В какой-то степени это соответствует и классификации Я.М. Паромова, с разницей, что категории 1, 2 и 3, 4 по Я.М. Паромову объединены у С.Л. Смекалова.

Д.В. Бейлин [Бейлин, 2016, с. 9] выделяет три класса античных дорог на Керченском полуострове. 1. Магистраль, связывающая центральный Крым, Пантикапей и переправы через Керченский пролив. Эта дорога проходила в районе современного шоссе Керчь-Феодосия с небольшими отклонениями к югу и северу вдоль Парпачского хребта. 2 — транспортная артерия южного направления, проходившая по южному берегу Керченского полуострова и соединявшая античную Феодосию с крупными приморскими поселениями и городами, такими как Киммерик, Китей, Акра, Нимфей. 3 — дороги северного направления, связывавшие Присивашье, Крымское Приазовье и район переправ через Керченский пролив. В.Д. Бейлин говорит фактически об основных дорогах, т. е. о дорогах 3 и 4 «по Паромову» или дорогах 1 «по Смекалову».

Кроме разделения дорог по «значимости» и типу использования, наиболее понятным является их разделение по физическим свойствам, а именно — дороги с покрытием (насыпкой, вымосткой) и без покрытия — просто как-то уплотненные полосы грунта.

Авторам представляется априорным, что ближайшие синхронные населенные пункты могли быть соединены именно такими «уплотненными полосами грунта» — дорогами категории 1 (связи элементарного уровня по Я.М. Паромову). Как найти такие «уплотненные полосы грунта» и имеет ли это значительный смысл для археологии? На настоящий момент нет достаточно полной информации о местах расположения поселений на Керченском полуострове. Число известных поселений античного и римского времени более 600 [Бейлин и др., 2014]. Однако, значительная их часть выявлена по разведкам второй половины XX в., и координаты известны с небольшой точностью, только по текстовым описаниям. Именно «поселений», которые расположены в Ленинском районе Республики Крым и г. Керчь, на государственном учете стоит не многим более полусотни [Постановление, 2017]. Авторы не принимают во внимание курганные группы и некрополи.

В базе данных, создаваемой авторами, координаты «каких-то точек» поселений на Керченском полуострове известны приблизительно для 1000 объектов. По большей части поселения выявлены также в результате разведок, без определения границ детальными шурфовками. Часть этих точек, если они расположены на расстоянии до 200–300 метров друг от друга, вероятно, может относиться к одному поселению.

Дороги «элементарного» уровня в древности, как и сейчас, могли прокладываться то в одном месте, то в другом. Пошел дождь, бывшую дорогу разбили несколько автомобилей. Следующий автомобиль объезжает разбитое место по степи.

Появилась новая дорога. То же самое можно предположить и про перемещение колесных повозок в древности. Маловероятно, что на таких дорогах можно будет найти значительное количество интересных артефактов, по которым можно дороги идентифицировать.

Теперь о специально построенных дорогах «с покрытием». Такие дороги в Крыму, конечно, существовали. Известна дорога между Хараксом и Херсонесом [Потехин, 2016, с. 36]. На Керченском полуострове были обнаружены участки позднеантичной дороги при раскопках поселения Каменка [Кислый, 1997, с. 137]. В то же время дорог «с покрытием» было, вероятно, очень мало. По мнению Е.С. Полянской: «К середине XIX в. Крым располагал примитивной транспортной системой, в основном представленной тропами и грунтовыми дорогами» [Полянская, 2016, с. 58]. «В целом, до середины XIX в. на полуострове наблюдалось наличие только грунтовых дорог... И только к 70-м гг. XIX в. появились шоссе. В обозначенный период шоссе представляли собой посыпанные щебнем грунтовые дороги...» [Полянская, 2016, с.63]. Можно, конечно, предположить, что какие-то дороги частично имели покрытие и в начале XIX в. но уже во второй половине XIX по тем же линиям прошли новые, и следы старых были уничтожены, либо погребены, и в настоящее время их исследовать уже невозможно.

Что можно сказать о линиях прохождения древних дорог на Керченском полуострове, предлагаемых разными авторами. Для примера (рис. 1, 2) приведены схемы, предлагаемые В.Г. Зубаревым [Зубарев, 2005, приложение, рис.5], А.А.Масленниковым [Масленников, 1998 с. 178, рис. 12], С.Л. Смекаловым [Зубарев, Смекалов, Ярцев. 2018, с. 116, фрагмент рис. 2]. Это именно «схемы», которые опираются на рассуждения авторов, но не на объективные координатные источники информации о дорогах и не отражают точное расположение дорог на местности. У В.Г. Зубарева и А.А. Масленникова известные, либо предполагаемые места древних поселений просто соединены линиями. С.Л. Смекалов проводит дороги по курганным цепочкам. А что мы в данной статье понимаем под «объективными координатными источниками»? Это не сведения древних авторов, а топографические карты, данные аэрофотосъемки и космической съемки.

Какую информацию о старых дорогах могут дать карты Крыма XVIII — начала XX веков? Наиболее ранняя из имеющихся у авторов карт, на которой обозначены дороги Крыма — карта Ф.О. Черного (масштаб 1:530000) [Черный, 1790; Хропов 2020, с. 108]. Первая относительно крупномасштабная и подробная карта Крыма — карта С.А. Мухина (масштаб 1:168000) [Мухин, 1817]. Эти карты еще не очень точно передают контуры Крыма. Части карт, включающие Керченский полуостров были трансформированы авторами методом марионеточной деформации в программе Фотошоп по контуру полуострова на современных картах. На карте Ф.О. Черного обозначены лишь основные дороги. На карте С.А. Мухина основные и второстепенные дороги обозначены линиями разной толщины. Наложение линий дорог по карте С.А. Мухина на карту Ф.О. Черного (рис. 3) показывает, что основная дорога

1 Керчь-Феодосия у С.А. Мухина примерно совпадает с дорогой Ф.О. Черного, а также, как будет показано далее, с главной дорогой на более поздних картах, вплоть до современных. Однако, основных дорог, которые хотя бы примерно совпадали с дорогами 2 и 3 на карте Ф.О. Черного нет ни на карте С.А. Мухина, ни на более поздних картах.

Дорожная сеть на карте С.А. Мухина на западе и на востоке Керченского полуострова представлена достаточно подробно, а в средней части полуострова второстепенных дорог почти не обозначено.

Карта С.А. Мухина, хотя и была значительным этапом картографии Крыма, но в тоже время, вызывала и серьезные нарекания. В упомянутой выше работе [Хропов, 2020, с. 110] приведены весьма нелестные отзывы о карте С.А. Мухина от директора Военно-топографического депо генерал-лейтенант Ф.Ф. Шуберта: «Карта Крыма генерал-майора Мухина составлена была им из частных рекогносцировок, глазомерных съемок и планов, в разное время и неизвестно кем и какими способами произведенных... Материалы эти как астрономические, так и геодезические, столь малонадежны, и край сей в течение последних 25 лет столь много переменялся, что неудивительно, если гравированная карта генерала Мухина не может ныне уже быть употреблена с пользою...». Вероятно, этим и объясняется отсутствие дорог в средней части Керченского полуострова на карте С.А. Мухина.

Следующие значительные топографические работы в Крыму были проведены 1836–1838 гг. под руководством Д.Д. Оберга и А.А. Бетева. По материалам этих работ были изданы карты Крыма масштаба 1:210000 [Карта, 1842] и масштаба 1:42000 [Карта, 1857] Далее в тексте для этих и более поздних карт мы будем использовать обобщенное обозначение «карта год», не уточняя год съемок для конкретного листа карты, за исключением отдельных случаев. Карты 1842 г. и 1857 г. подготовлены по результатам одних и тех же топографических съемок и дорожные сети, представленные на них схожи. На более крупномасштабной карте 1857 г. добавлено незначительное число проселочных дорог.

С уточнением на местности по более поздним рекогносцировкам была выпущена т. н. «трехверстка» - карта масштаба 1:126000 [Карта, 1876]. По отражению дорожной сети карта 1876 г. также в значительной степени совпадает с картой 1842 г. В качестве примера проведено сопоставление дорог, отображенных на картах 1842 и 1876 ""гг. для восточной оконечности Керченского полуострова (рис. 4).

В конце XIX – начале XX вв. по новым съемкам местности для Крыма были созданы карты масштаба 1:21000. У авторов есть лишь более известная версия этих карт в масштабе 1:42000 — т. н. «верстовка» [Карта. 1900].

На карте О.Ф. Черного все дороги обозначены одинаково — сплошной линией, параллельно которой идет линия точек. На карте С.А. Мухина имеется 3 вида обозначений: «очень жирная» линия, «жирная» линия, тонкие линии. «Очень жирной» линией выделена единственная дорога Керчь-Феодосия. На карте 1842 г. как и на карте С.А. Мухина 3 вида обозначений. Дорога Керчь-Феодосия обозначена

двойной линией, другие главные дороги — сплошной с параллельной точечной, прочие — тонкими сплошными линиями. Аналогично, и на карте 1857 г, только дорога Керчь-Феодосия обозначена «жирной» белой линией, прочие главные — двойными черными линиями, второстепенные — тонкими черными. На карта 1876 г. дорога Керчь-Феодосия обозначена «жирной» двойной линией, остальные главные дороги просто двойными, а второстепенные — одинарными черными линиями.

На карте 1900 г. явно выделена двойной линией основная дорога Керчь-Феодосия и часть дороги в пределах Керчи — Камыш Буруна (Аршинцево). Большое количество дорог, и главных, и явно не самых главных, обозначены одинарной сплошной линией, а полевые пунктирной.

Авторы пытались установить соответствие между обозначением дорог на карте 1876 г и карте 1900 г. с условными знаками 1-2-3 верстовых карт [Адрианов, 1912]. Условные обозначения для дорог разного уровня похожи. На карте 1876 г. главные дороги показаны отличающимися от проселочных дорог обозначениями, а на карте 1900 г. главные и часть проселочных, обозначены одинаково и выбирать главные пришлось проводя сопоставление с картой 1876 г.

Карта 1900 г. отображает местность практически с точностью современных карт сопоставимого масштаба. В целом, сети дорог, отраженные на карте 1876 г и карте 1900 г. схожи. Однако, они настолько густые, что пытаться сделать какие-то выводы о том, какие отображенные дороги могли соединять отдельные древние поселения весьма затруднительно. Дороги на карте 1900 г. проходят через поселения конца XIX века. Недавняя работа авторов [Зубарев, Смекалов, 2023, с. 396] показала, что, по крайней мере, восточнее Узунларского вала малые древние поселения лишь частично расположены в тех же местах, что и поселения конца XIX века. Значит, и древние дороги, соединяющие такие поселения тоже не могут в точности совпадать с дорогами конца XIX века.

Для примера (рис. 5) приведено сравнение сетей дорог по карте 1876 г и карте 1900 г. для части Керченского полуострова восточнее Узунларского вала.

Интересным представляется сопоставление расположения крупных поселений античного-римского времени в части Керченского полуострова восточнее Узунларского вала с дорогами на картах 1876 г. и 1900 г. (рис.5). Из 7 выделенных на рисунке пунктов в части Керченского полуострова, удаленной от берега, многолетними раскопками выявлено 4 больших городища — Белинское, Артезиан, Савроматий, Илурад. Менее значительные раскопки проводились на Багеро-Северное [Винокуров, 1998, с. 25-27.] Андреевке-Южной [Сапрыкин, Масленников, 2007, с.17-18] и Огоньки-1 [Зинько, 2003, с. 205-006]. На поселении Чурубашский Маяк-2 раскопок не проводилось [Зинько, 2003, с. 214]. И тут у авторов возникают гипотезы. Каждое из 7 поселений находится на расстоянии 6-8 км до ближайшего. Огоньки-1 и Чурубашский Маяк-2 закрывают территорию восточнее Узунларского вала, не защищенную естественными рубежами. Естественные рубежи — это Узунларское и Тобечикское озера. Проход непосредственно по береговой линии

мог охраняться воинами из прибрежных поселений. Не являются ли Огоньки-1, Чурубашский Маяк-2 и Андреевка-Южная тоже крупными городищами? Эти памятники еще недостаточно изучены, но занимают по результатам проведенных исследований большую площадь.

Авторы не рассматривают дороги, проходящие по периметру Керченского полуострова. Существование такой «кольцевой» дороги, бесспорно, как и то, что она проходила, примерно там же, где и современные дороги вдоль берега. Идея дороги по периметру побережья Керченского полуострова, замыкающейся на Узунларском валу, впервые была высказана в частной беседе Я.М. Паромовым, о чем авторы уже писали [Зубарев, Смекалов, Ярцев, 2018, с. 104, примечание 3].

Интересным представляется «случайное» археологическое обнаружение древних дорог при открытии укрепленного прохода в Узунларском валу, получившего название «Боспорские ворота» [Супренков, 2018, с. 230-256]. По материалам раскопок мост-проезд через линию древних полевых укреплений появился при боспорском царе Савромате II и функционировал, по крайней мере, до начала XX в. Через ворота проходил почтовый тракт Керчь-Феодосия [Супренков, 2018, с. 254]. Сейчас там тоже проходит грунтовая дорога (рис. 6). На карте 1900 г. (более точно лист карты X-28, топографическая съемка с 1 августа по 28 октября 1897 г.) через «Боспорские ворота» дорога тоже проходит, но уже не главная. Главная дорога Керчь-Феодосия совпадает с современной. Примечательно, что на карте О.Ф. Черного, где обозначены только главные дороги, линия проходит примерно 400 м севернее «Боспорских ворот». С учетом не слишком высокой точности карты О.Ф. Черного, можно почти уверенно утверждать, что дорога проходила именно через «Боспорские ворота».

После рассмотрения топографических карт возникает вопрос об аэро и космической съемке. Почему Я.М. Паромов «увидел» древние дороги на аэрофотоснимках, а авторы статьи нет? Аэрофотографии, скорее всего, у Я.М. Паромова и авторов были из архива Института археологии РАН и сделаны в 50-е годы прошлого века. В отношении полевых дорог ситуация понятная. Точные трассы постоянно менялись, как на Керченском полуострове, так и на Тамани. Я.М. Паромов малозначимых дорог и не рассматривает. Для примера (рис. 7) проведено детальное сопоставление сети полевых дорог на отдельном участке Керченского полуострова с данными различных карт аэро и космической съемки. На снимках из космоса хорошо видны современные дороги, но слишком много линейных структур, которые можно воспринимать как следы дорог, а в действительности, возможно, распашка за неделю до снимка. Частично современные полевые дороги совпадают с дорогами на старых картах, но и различий много.

В отношении главных дорог, с точки зрения авторов, определяющим фактором является рельеф местности. Рельеф Керченского полуострова представляет собой всхолмленную равнину с абсолютными высотами до 190 м [Бейлин, 2014. с. 6]. Не вдаваясь в детали, можно отметить, что высоты полуострова отличаются в разных местах. По большей части береговой линии высота над уровнем моря 0-30 метров.

В срединной части полуострова — 100 и более метров (высота отдельных холмов более 150). Большая часть Таманского полуострова — равнина. Из-за сложного рельефа Керченского полуострова «главные» дороги проходили примерное по одним и тем же линиям и в античности и сейчас.

На приводимом фрагменте карты Таманского полуострова (рис. 8) по Я.М. Паромову располагались 22 крупных древних поселения, на карте масштаба 1:100000 (1988 г.) — только 10. Положение дорог существенно отличается, даже если древние поселения располагались близ современных. Древние дороги проходят, в целом, по кратчайшему расстоянию. Современные дороги могли прокладываться по каким-то другим соображениям, возможно, и оборонного значения. Поскольку рельеф равнинный, его роль не имела существенного значения. Таким образом, современные дороги не перекрывали древние и древние дороги видны на аэрофотоснимках.

Большинство главных древних дорог Керченского полуострова, скорее всего, погребено под дорогами нынешними, и культурный слой от древних дорог, вероятно, в значительной степени уничтожен строительством современных дорог. Исследования при прокладке трассы «Таврида» и модернизации дорог на Тамани привели к обнаружению многих археологических памятников...но, главным образом, памятников, расположенных близ дорог, а не древних дорог.

Специальный поиск археологическими методами древних дорог на Керченском полуострове не имеет особого смысла и физически мало возможен из-за прохождения современных дорог по тем же местам. Случайные обнаружения дорог во время раскопок, как для «Боспорских ворот», конечно, возможны. Но, в целом, археологам надо взаимно признать некие модели, опирающиеся на расположение современной дорожной сети...фантазировать можно, как угодно...

Местные дороги между небольшими поселениями могли часто менять свое положение и их археологическое обнаружение маловероятно. Для поиска таких дорог необходимо создание более точной археологической карты синхронных поселений для разных периодов античности.

Старые карты, аэро и космические снимки дают избыточно-многообразную информацию для однозначного выбора возможного расположения античных дорог.

Наиболее интересным представляется поиск следов главных дорог, обозначенных в южной части Керченского полуострова на карте О.Ф. Черного и отсутствующих на более поздних картах.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- Адрианов.* Условные знаки военно-топографических карт (1, 2 и 3-х верстных) с образцами и сборными таблицами листов карт. С. Петербург. 1912:
- Бейлин Д.В., Ермолин Е.Л., Масленников А.А., Смекалов С.Л.* Античные поселения Европейского Боспора эллинистического времени (каталог памятников) // Древности Боспора. М.-Тула. 2014. Вып. 18. С. 35-72.
- Бейлин Д.В.* К вопросу об основных направлениях транспортных коммуникаций в первые века н.э. // Таврические студии. № 10, 2016. С. 6-12.

- Винокуров Н.И.* Археологические памятники урочища Артезиан в Крымском Приазовье. М., 1998.
- Зинько В.Н.* Хора боспорского города Нимфея // Боспорские исследования. – Симферополь-Керчь, 2003. – Т. IV. 320 с.
- Зубарев В.Г.* Историческая география Северного Причерноморья по данным античной письменной традиции. М.: Языки славянской культуры, 2005. 504 с.
- Зубарев В.Г., Смекалов С.Л., Ярцев С.В.* Основные дороги Европейского Боспора в римский период // Боспорские исследования. Вып. XXXVI. Керчь. 2018. С. 100-117.
- Зубарев В.Г., Смекалов С.Л.* Сельская территория Боспора: какие населенные пункты на картах XVIII–XIX вв. совпадают с местами расположения античных поселений? // Боспорский феномен: quarta pars saeculi. Итоги, проблемы, дискуссии. Материалы международной научной конференции. СПб. 2023. С. 392-397.
- Карта, 1842.* Топографическая карта полуострова Крыма, составлена в 1/210000 долю настоящей величины и гравирована при военно-топографическом депо со съемок тригонометрической ген. штаба подполк. Оберга, топографической ген. штаба полковника Бетева. MDCCCXLII. СПб.: Военно-топографическое депо, 1842.
- Карта, 1857.* Топографическая карта полуострова Крыма со съёмки полк. Бетева 1835-1840г. Санкт-Петербург. Военно-топографическое депо. 1857]
- Карта, 1876.* Военно-топографическая карта Таврической губернии 1862–1876 гг. Масштаб 1:126000. М.: Картографический отдел Корпуса военных топографов, 1920 (переиздание).
- Карта, 1900.* Карта Таврической губернии. Масштаб 1:42000. Петроград, Военно-Топографический отдел, 1917–1920 (переиздание).
- Кислый А.Е.* Исследование поселений Каменецкого типа в восточном Крыму // Археологические исследования в Крыму. 1994 год. Симферополь. 1997. С. 134-137.
- Масленников А.А.* Эллинская хора на краю Ойкумены. М., 1998. 304 с.
- Мухин С.А.* Военная топографическая карта полуострова Крыма, составленная по новейшим астрономическим наблюдениям, исправленная и пополненная из лучших военных съемок... СПб., 1817.
- Паромов Я.М.* Главные дороги Таманского полуострова // Древности Боспора. М., 1998. №1. С. 216-225.
- Полянская Е.С.* Развитие транспортной системы Крыма во второй половине XIX в. - 1914 г. // Экономический журнал. 2016. № 42. С. 58-72.
- Постановление, 2017.* Постановление Совета министров Республики Крым от 24 января 2017г. № 17 «Об отнесении объектов культурного наследия к объектам культурного наследия регионального значения и выявленным объектам культурного наследия» (с изменениями и дополнениями).
- Потехин Д. В.* Харакс – римский форпост в Крыму // Таврический научный обозреватель. 2016. № 9(14). С. 35-37.
- Смекалов С.Л.* Древние антропогенные структуры Восточного Крыма: Геоинформационный и историко-картографический аспекты // автореферат, дисс. канд. ист. наук. 2005.
- Сапрыкин С.Ю., Масленников А.А.* Граффити и дипинти хоры античного Боспора. – Симферополь-Керчь, 2007.
- Супренков А.А.* Раскопки на Узунларском валу в 2016 г.: хронология и интерпретация основных построек. Древности Боспора 23. М., ИА РАН, 2018. 296 с. С. 230-256.

- Хропов А.Г.* История топографического изучения территории Крыма (ранние этапы) // Социально-естественная история. 2020. Вып. 43. М. Институт географии РАН. С. 104-116.
- Черный Ф.О.* Генеральная карта Крыма, сочиненная по новейшим наблюдениям. СПб., 1790.

REFERENCES

- Adrianov. Uslovnye znaki voenno-topograficheskikh kart (1, 2 i 3-kh verstnykh) s obraztsami i sbornymi tablitsami listov kart. S. Peterburg. 1912.
- Beilin D.V., Ermolin E.L., Maslennikov A.A., Smekalov S.L. Antichnye poseleniia Evropeiskogo Bospora ellinisticheskogo vremeni (katalog pamiatnikov) // Drevnosti Bospora. M.-Tula. 2014. Vyp. 18. S. 35-72.
- Beilin D.V. K voprosu ob osnovnykh napravleniiah transportnykh kommunikatsii v pervye veka n.e. // Tavricheskie studii. № 10, 2016. S. 6-12.
- Vinokurov N.I. Arkheologicheskie pamiatniki urochishcha Artezian v Krymskom Priazov'e. M., 1998.
- Zin'ko V.N. Khora bosporskogo goroda Nimfeia // Bosporskie issledovaniia. – Simferopol'-Kerch', 2003. – T. IV. 320 s.
- Zubarev V.G. Istoricheskaia geografiia Severnogo Prichernomor'ia po dannym antichnoi pis'mennoi traditsii. M.: Iazyki slavianskoi kul'tury, 2005. 504 s.
- Zubarev V.G., Smekalov S.L., Iartsev S.V. Osnovnye dorogi Evropeiskogo Bospora v rimskii period // Bosporskie issledovaniia. Vyp. XXXVI. Kerch'. 2018. S. 100-117.
- Zubarev V.G., Smekalov S.L. Sel'skaia territorii Bospora: kakie naselennye punkty na kartakh XVIII–XIX vv. sovpadaiut s mestami raspolozheniia antichnykh poselenii? // Bosporskii fenomen: quarta pars saeculi. Itogi, problemy, diskussii. Materialy mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii. SPb. 2023. S. 392-397.
- Karta, 1842. Topograficheskaiia karta poluostrova Kryma, sostavlena v 1/210000 doliu nastoiashchei velichiny i gravirovana pri voenno-topograficheskom depo so s"emok trigonometricheskoi gen. shtaba podpolk. Oberga, topograficheskoi gen. shtaba polkovnika Beteva. MDCCCXLII. SPb.: Voенно-topograficheskoe depo, 1842.
- Karta, 1857. Topograficheskaiia karta poluostrova Kryma so s"emki polk. Beteva 1835-1840 g. Sankt-Peterburg. Voенно-topograficheskoe depo. 1857]
- Karta, 1876. Voенно-topograficheskaiia karta Tavricheskoi gubernii 1862–1876 gg. Masshtab 1:126000. M.: Kartograficheskii otdel Korpusa voennykh topografov, 1920 (pereizdanie).
- Karta, 1900. Karta Tavricheskoi gubernii. Masshtab 1:42000. Petrograd, Voенно- Topograficheskii otdel, 1917–1920 (pereizdanie).
- Kislyi A.E. Issledovanie poselenii Kamenetskogo tipa v vostochnom Krymu // Arkheologicheskie issledovaniia v Krymu. 1994 god. Simferopol'. 1997. S. 134-137.
- Maslennikov A.A. Ellinskaiia khora na kraiu Oikumeny. M., 1998. 304 s.
- Mukhin S.A. Voennaia topograficheskaiia karta poluostrova Kryma, sostavlennaiia po noveishim astronomicheskim nabliudeniiam, ispravlennaiia i popolnennaiia iz luchshikh voennykh s"emok... SPb., 1817.
- Paromov Ia.M. Glavnye dorogi Tamanskogo poluostrova // Drevnosti Bospora. M., 1998. № 1. S.216-225.
- Polianskaia E.S. Razvitie transportnoi sistemy Kryma vo vtoroi polovine XIX v. - 1914 g. // Ekonomicheskii zhurnal. 2016. № 42. S. 58-72.
- Postanovlenie, 2017. Postanovlenie Soveta ministrov Respubliki Krym ot 24 ianvaria 2017 g. № 17 «Ob otneseniі ob"ektov kul'turnogo naslediiia k ob"ektam kul'turnogo naslediiia regional'nogo

- znacheniiia i vyjavlennym ob"ektam kul'turnogo naslediiia» (s izmeneniiami i dopolneniiami). Potekhin D. V. Kharaks – rimskii forpost v Krymu // Tavricheskii nauchnyi obozrevatel'. 2016. № 9(14). С. 35-37.
- Smekalov S.L. Drevnie antropogennye struktury Vostochnogo Kryma: Geoinformatsionnyi i istoriko-kartograficheskii aspekty // avtoreferat, diss. kand. ist. nauk. 2005.
- Saprykin S.Iu., Maslennikov A.A. Graffiti i dipinti khory antichnogo Bospora. – Simferopol'-Kerch', 2007.
- Suprenkov A.A. Raskopki na Uzunlarskom valu v 2016 g.: khronologiia i interpretatsiia osnovnykh postroek. Drevnosti Bospora 23. M., IA RAN, 2018. 296 s. S. 230-256.
- Khropov A.G. Istoriia topograficheskogo izucheniiia territorii Kryma (rannie etapy) // Sotsioestvennaia istoriia. 2020. Vyp. 43. M. Institut geografii RAN. S. 104-116.
- Chernyi F.O. General'naia karta Kryma, sochinennaia po noveishim nabludeniiam. SPb., 1790.

Резюме

В статье проводится оценка перспектив археологического поиска древних дорог на Керченском полуострове. Анализируются возможности использования старых карт, данных аэро и космической съемок в сопоставлении с аналогичными работами по обнаружению древних дорог на Таманском полуострове. Основной вывод заключается в том, что в силу сложного характера рельефа Керченского полуострова, главные древние дороги проходили скорее всего, примерно, в тех же местах, что и современные. Современные дороги маскируют древние, а объективные следы древних дорог, вероятно, уничтожены строительством. В этом отличие Керченского полуострова от Таманского, где рельеф равнинный и новые дороги могли прокладываться не близ старых, а там, где это более целесообразно по современным требованиям. Существующие сейчас дороги Таманского полуострова в меньшей степени совпадают с древними. Делается вывод о нецелесообразности, в целом, проведения специальных археологических исследований по поиску древних дорог на Керченском полуострове, хотя и отмечен отдельный район, где следовало-бы провести такие исследования.

Ключевые слова: Археология, Керченский полуостров, Таманский полуостров, древние дороги, топографические карты Крыма XVIII-XX вв., аэрофотоснимки, космические снимки.

Summary

In the article evaluated the prospects for archaeological search for ancient roads on the Kerch Peninsula. It analyzes the possibilities of using old maps, aerial and space photography data in comparison with similar work on detecting ancient roads on the Taman Peninsula. The main conclusion is that due to the complex nature of the relief of the Kerch Peninsula, the main ancient roads most likely passed in approximately the same places as modern ones. Modern roads mask the ancient ones, and objective traces of ancient roads have probably been destroyed by construction. This is the difference between the Kerch Peninsula and the Taman Peninsula, where the relief is flat and new roads could be laid not near the old ones, but where it is more expedient according to modern requirements. The currently existing roads of the Taman Peninsula coincide with the ancient ones to a lesser extent. It is concluded that it is generally inexpedient to conduct special archaeological studies to search for ancient roads on the Kerch Peninsula, although a separate area is noted where such studies should be conducted.

Key words: Archaeology, Kerch Peninsula, Taman Peninsula, ancient roads, topographic maps of Crimea of the 18th-20th centuries, aerial photographs, space images.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Зубарев Виктор Геннадьевич, д.и.н., профессор,
 Федеральное государственное бюджетное
 образовательное учреждение высшего образования
 «Тульский государственный педагогический
 университет им. Л.Н. Толстого»,
 300026, Тульская область, г. Тула,
 проспект Ленина, 125.
parosta@mail.ru
 +79107005455

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Zubarev Viktor G., DSc, Professor
 Federal State Budgetary Educational Institution
 of Higher Education «Tula State Lev Tolstoy
 Pedagogical University »,
 Russia, 300026, Tula Region, Tula,
 Lenin Avenue, 125,
parosta@mail.ru
 +79107005455

Смекалов Сергей Львович, к.и.н.,
 старший научный сотрудник.
 Федеральное государственное бюджетное
 образовательное учреждение высшего образования
 «Тульский государственный педагогический
 университет им. Л.Н. Толстого»,
 300026, Тульская область, г. Тула,
 проспект Ленина, 125.
sismek@mail.ru
 +79110335490

Smekalov Sergei L., PhD,
 Senior Researcher.
 Federal State Budgetary Educational Institution
 of Higher Education «Tula State Lev Tolstoy
 Pedagogical University »,
 Russia, 300026, Tula Region, Tula,
 Lenin Avenue, 125,
sismek@mail.ru
 +79110335490

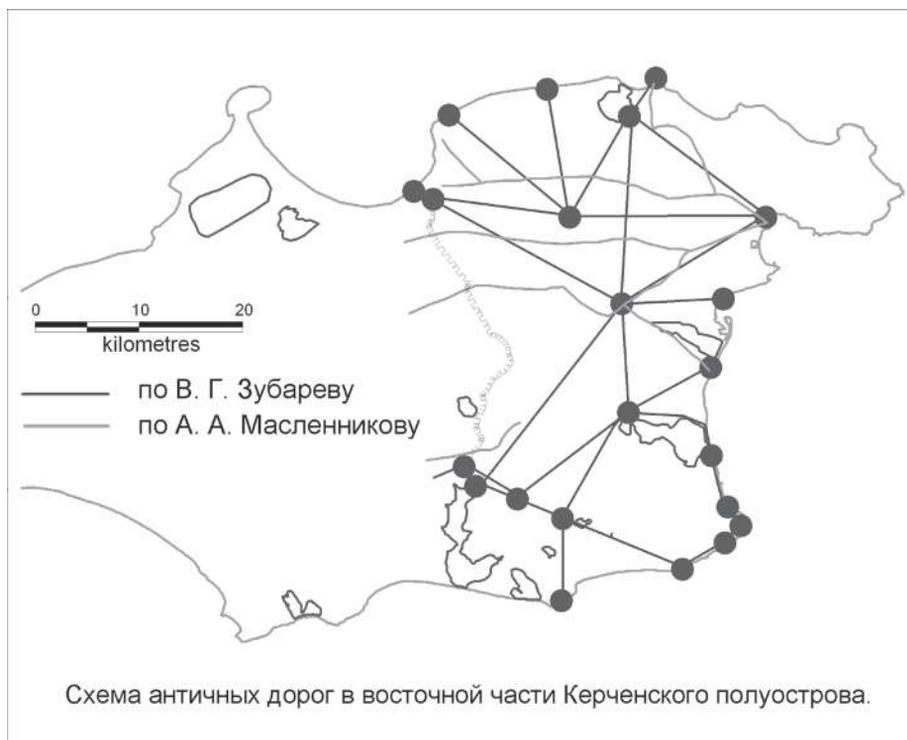


Рис. 1. Схемы древних дорог восточнее Узунларского вала, предлагаемые В.Г. Зубаревым и А.А. Масленниковым.

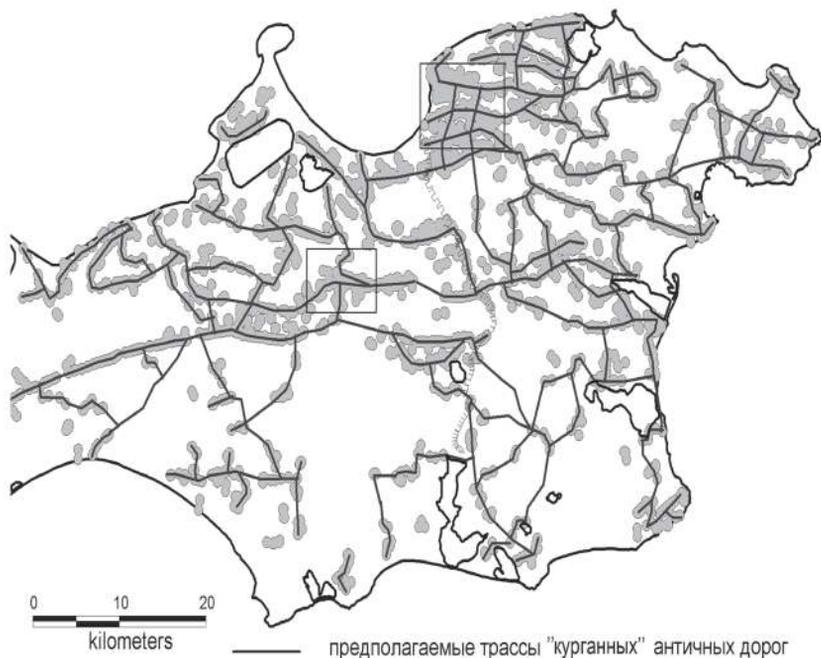


Рис. 2. Схема древних дорог, проходящих по курганным цепочкам, предлагаемая С.Л. Смекаловым.

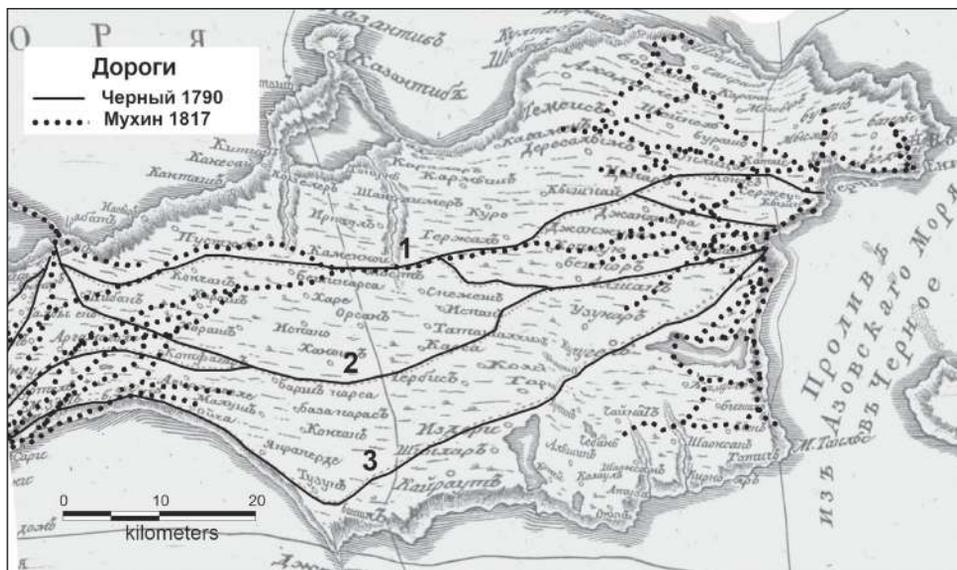


Рис. 3. Наложение дорог по карте С.А. Мухина на карту Ф.О. Черного.

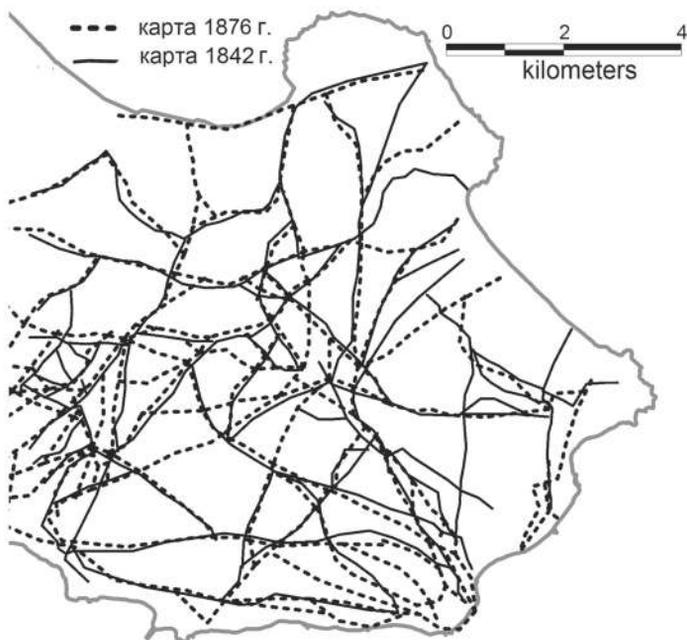


Рис. 4. Дороги восточной оконечности Керченского полуострова, отмеченные на картах 1842 и 1876 гг.

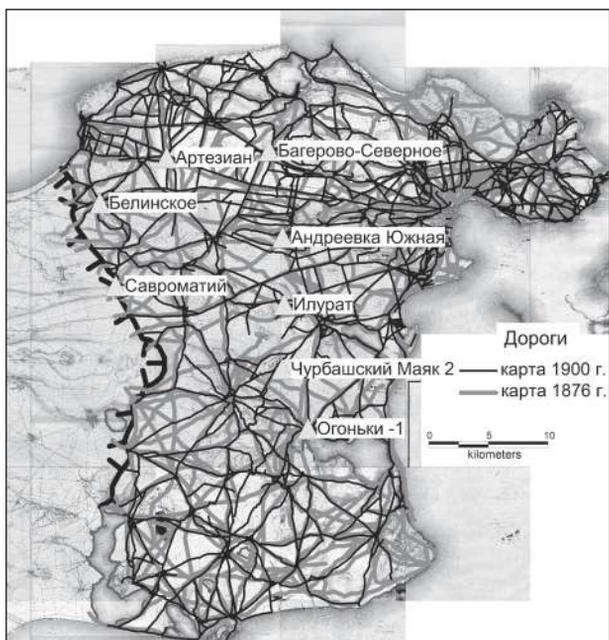


Рис. 5. Сети дороги для части Керченского полуострова восточнее Узунларского вала, отмеченные на картах 1876 и 1900 гг.

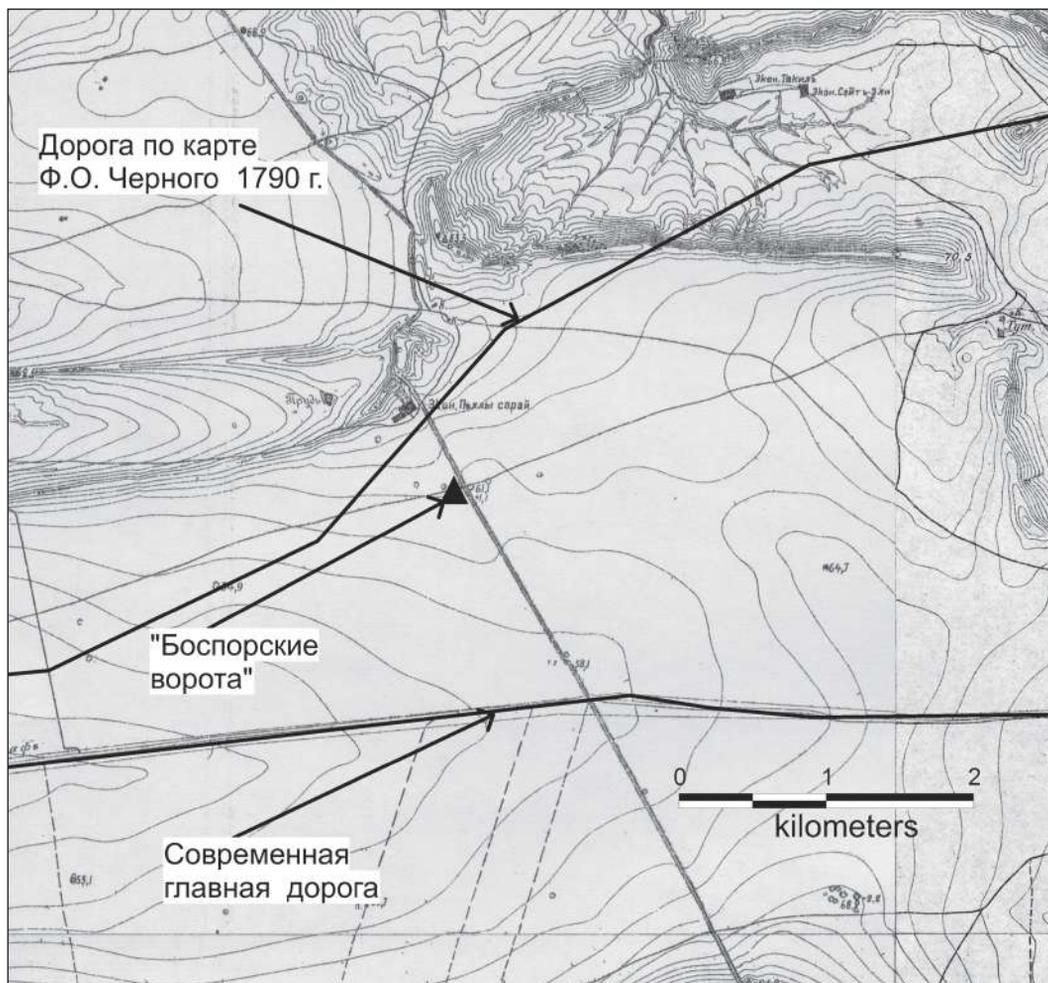


Рис. 6. Расположение дорог по различным картам в районе «Боспорских ворот».

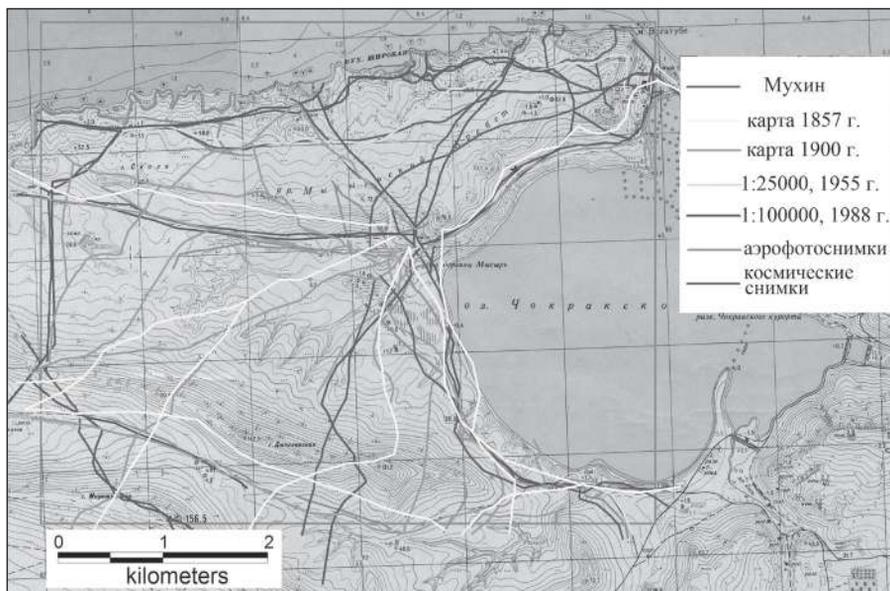


Рис. 7. Сопоставление сети полевых дорог участка Керченского полуострова в районе Чокракского озера.

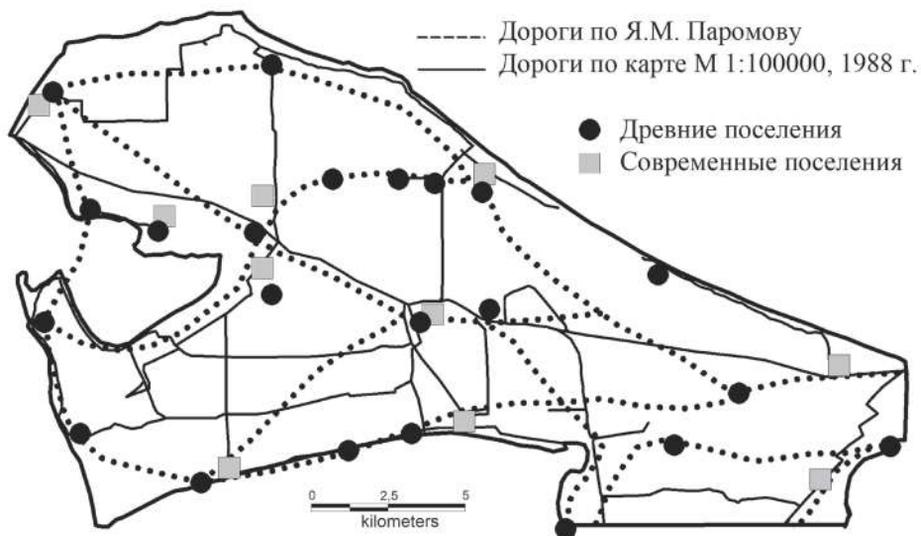


Рис. 8. Фрагмент карты Таманского полуострова, с дорогами по Я.М. Парову и по карте масштаба 1:100000 (1988 г.).