А.В. Иванов *(Севастополь)*

НАВИГАЦИОННО-АРХЕОЛОГИЧЕСКОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПОБЕРЕЖЬЯ ЮГО-ЗАПАДНОГО КРЫМА ОТ МЫСА ХЕРСОНЕС ДО МЫСА САРЫЧ

...с первого дня зимы корабли не могут
плавать по Черному морю,
ибо это – поистине Черное море!
***Эвлия Челеби** «Книга путешествий», 1666 г.*

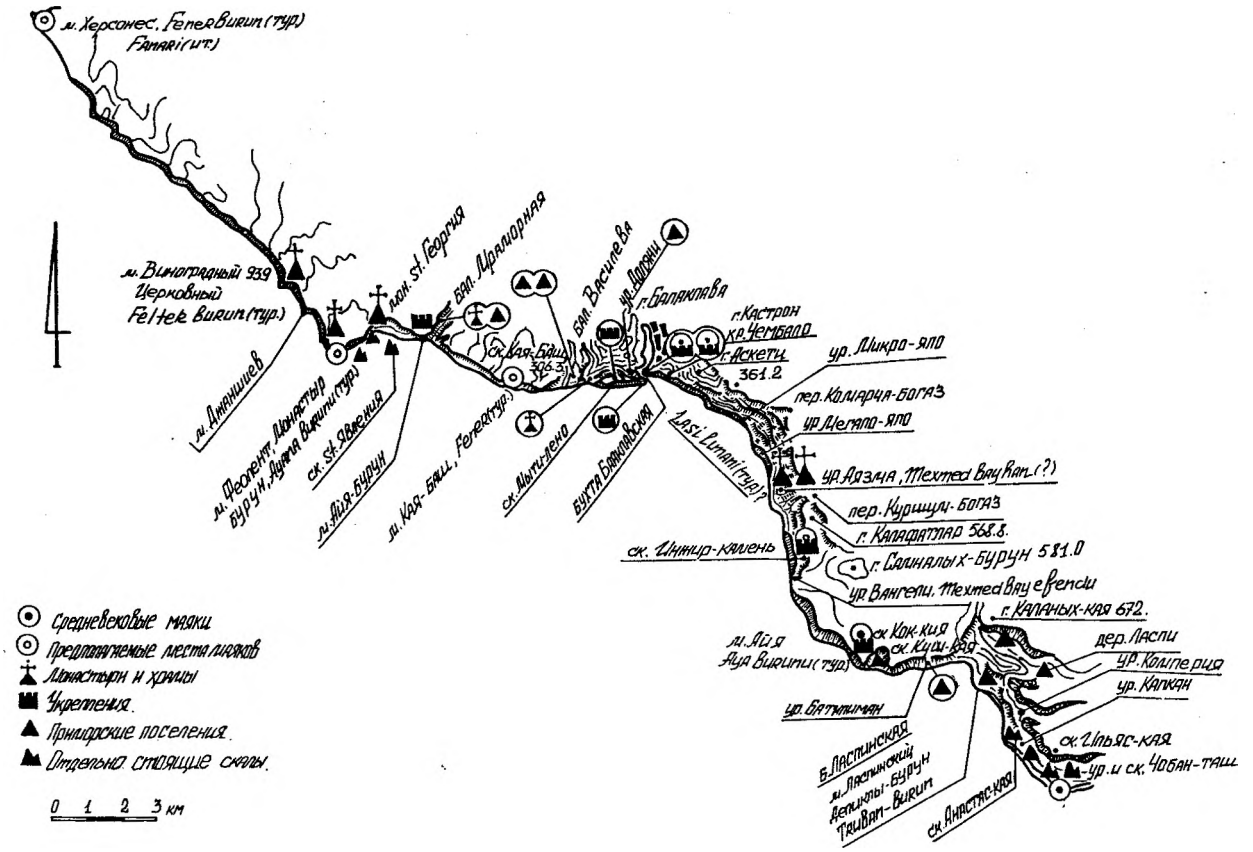
С эпохи Великой греческой колонизации побережье Крымского полуострова стало районом оживленной регулярной навигации. Значение прибрежных морских коммуникаций вдоль Южного берега Крыма сохранялось и в последующие исторические периоды, вплоть до нового времени. Многие особенности и приемы каботажного плавания в этих водах сохранялись на протяжении длительного времени, пока существовал малый парусный, а затем и парусно-моторный каботажный флот. В настоящей публикации мы постараемся рассмотреть некоторые особенности прибрежного мореплавания у берегов юго-западного Крыма и выделить группу археологических объектов, расположенных в прибрежной полосе и прямо или косвенно связанных с навигацией и морскими промыслами. К этой группе относятся разновременные памятники, среди них, собственно навигационные сооружения, представленные остатками маяков, культовые и фортификационные комплексы, акцентирующие внимание на примечательных деталях берегового ландшафта и облегчавшие ориентирование. Отдельную группу памятников составляют приморские поселения, в хозяйственном комплексе которых морские промыслы занимали одно из важнейших мест.

Близость Херсонеса Таврического, на всем потяжении своего существования, сохранявшего роль одного из ведущих портовых центров Причерноморья, в значительной степени способствовала оживленному морскому движению. В свою очередь, экономика Херсонеса и близлежащего малого городского центра Балаклавы находилась в тесной зависимости от интенсивности и организованности каботажного плавания в прилежащих акваториях.

Общая протяженность береговой линии от м. Херсонес до м. Сарыч составляет 19,5 миль. Мыс Херсонес - крайняя юго-западная оконечность побережья Крыма. От низкого каменистого мыса на 500 м к западу простирается опасный риф. Функционирующий в настоящее время маяк построен на мысу в 1818 г. и является одним из самых старых на побережье. На картах XVIII - нач. XIX вв. [1, 9, 10] встречается название мыса Fener Burun (Маячный мыс), восходящее, по меньшей мере, к XIII - XV вв., когда мыс Херсонес упоминается в латиноязычных навигационных наставлениях и «Уставе для генуэзских колоний» под названием Fanari (Fanario) [Юргевич, 1863, с.791, Lo compasso...,1947, p.137]. При свежем северо-западном ветре, преобладающем здесь, в благоприятное для навигации время года, обогнуть его ,особенно судну движущемуся с востока, было весьма проблематично, учитывая неспособность античных и раннесредневековых судов с прямым парусом к лавировке круто к ветру. Попытки переждать неблагоприятную обстановку, стоя на якоре или воспользоваться в качестве убежища Казачьей (Двойной) бухтой, зачастую оканчивались трагично, о чем свидетельствуют многочисленные якоря потерянные здесь судами различных эпох. По сведениям автора, только свинцовых якорных штоков, предположительно датируемых римским временем, в последние годы здесь поднято не менее десяти. По видимому, здесь будут перспективны подводные археологические изыскания.

К юго-востоку от м. Херсонес до мыса Фиолент берег почти прямолинеен, в одной миле от м. Херсонес начинаются утесы высотой 40-60 м, правильными уступами тянущиеся почти до м. Фиолент, постепенно повышаясь. Между мысами Херсонес и Фиолент расположены несколько менее значительных мысов, из которых заслуживают внимания м.Виноградный (он же Церковный, или Fettec burun (тур.) [10] и мыс Дженшиев.

Мыс Фиолент находится в 7 милях к юго-востоку от мыса Херсонес. Ранее Фиолент был известен под названием Монастыр-бурун, или Aynaburun или Fenerburun [10]. Берега мыса высокие и обрывистые (162 м). С северо-запада мыс имеет вид седла, у оконечности мыса стоит небольшая приметная скала, напоминающая грушу. Мыс окаймлен рифом к югу и востоку, на 200-300 м. К востоку от м. Фиолент на верхней террасе берегового обрыва на-



ходится монастырь Св. Георгия. Напротив обители, приблизительно в 150 м от берега возвышается отдельно стоящая скала Св. Явления. В акватории к востоку от Фиолента находятся еще два скальных обломка.

Между мысом Фиолент и Балаклавской бухтой тянется прибрежный скальный хребет Кая-Баш (306.3 м), с мысом Саленгус, прорезанный двумя глубокими протяженными балками Мраморной и Василевой, в устьях которых возможна высадка на берег и непродолжительная якорная стоянка при благоприятной погоде. Между Василевой балкой и Балаклавской бухтой находится весьма примечательная скала Мытилино (Дели-Христо), к востоку от нее – вход в Балаклавскую бухту. На рассматриваемом участке крымского побережья это единственная бухта, обеспечивающая убежище при всех ветрах. Старая часть города Балаклавы расположена на восточном берегу бухты. Восточный входной мыс бухты образован склоном горы Кастрон. На ее склонах и вершине сохранились руины крепости Чембало. К востоку от Балаклавы берег поворачивает на ЮЮВ до мыса Айя. скалы несколько отступают от берега. образуя несколько более или менее изолированных урочищ: Микро-Яло, Мегало-Яло, Аязма и отделенное от них скалой Инжир-Камень ур. Вангели. На картах XVIII-начала XIX вв. акватория от Балаклавской бухты до м. Айя названа Lasi Limani [10], а урочища в восточной ее части – Han Mehmed bay, Han Mehmed efendy [8]. Якорная стоянка вблизи берега в этом районе опасна из-за частой смены направлений ветра в течении суток и сильных течений, но отдельные участки берега пригодны для высадки. Со стороны суши доступ на побережье осуществляется через три перевала: седловину к востоку от г.Аскети, Камарча-Богаз, Куршун-Богаз. На всех перевалах отмечены следы дорог и вьючных троп, связывавших с побережьем ряд средневековых поселений. Примечательны вершины на этом участке побережья: Аскети (368 м), Калафатлар (568 м), Самналых (581 м). К востоку от урочища Вангели, на мелководье близ берега стоят несколько одиночных скал – Кулона, и т.н. Ксеры. Далее к юго-востоку скалы мыса Айя (566 м) образуют сплошную отвесную стену, обрывающуюся к морю. Мыс Айя открывается в хорошую погоду с расстояния до 60 миль. Между вершинами мыса Кок-Кия и Куш-Кая, в изолированной котловине, расположено небольшое урочище Шайтан-дере. труднодоступное с моря и ныне совершенно недоступное с суши.

Мыс Айя всегда был славен сложностью навигационной обстановки вблизи него и пред-

ставляет собой серьезное препятствие, а зачастую, и опасность при плавании под парусами. Лоции однозначно указывают на недопустимость приближения к мысу, несмотря на большие глубины вокруг него (до 60 м). «В близком расстоянии Айю редко можно миновать одним ветром, хотя бы и свежим и попутным, даже в расстоянии около 10 миль часто встречаются переменные ветры и толчея, несмотря на то, что далее в море дует постоянный ветер. Поэтому, хотя глубина вплоть к мысу большая, приближаться парусному судну к Айе без нужды не должно» [Лоция, 1891, с.227].

Ласпинская бухта вдается в берег между безымянным мысом в 1.2 мили к ВЮВ от м.Айя и мысом Ласпи (Деликлы бурун (4, 5), Truban burun [10]). Берега бухты скалистые, поросшие лесом. Главная гряда Крымских гор здесь несколько отступает от берега и образует Ласпинскую котловину. В «Уставе для Генуэзских колоний» эта местность названа Caiton (Юргевич, 1863, с.791), по-видимому, по названию поселения Хайто (ныне Тыловое), расположенного на северном склоне окружающих бухту гор, за перевалом между горами Каланых (627 м) и Мачука (681 м). С востока котловину ограничивает г.Ильяс-Кая (639 м), с запада Куш-Кая (633,3 м). Глубины в Ласпинской бухте от 20 м при входе в нее до 9 м в ее вершине. Бухта открыта ветрам от SO до USNW, опасными для судов, стоящих здесь на якоре, считаются ветры от SSW. При ветрах других направлений Ласпинская бухта является хорошим убежищем, особенно зимой, когда господствуют восточные ветры.

От Ласпинской бухты до м. Сарыч берег преимущественно крут и скалист. В этом районе есть несколько небольших мысов, заметных лишь с небольшого расстояния. Для якорной стоянки побережье малопригодно. Мыс Сарыч - южная точка Крымского полуострова, лежит в 4 милях к юго-востоку от м. Айя. Ряд авторов отождествляет м. Сарыч с Криуметопоном античных авторов, в частности, Страбона, Плиния Старшего, Псевдо-Скилака [Агбунов, 1992, с. 209]. Мыс образован неровным склоном скального массива Чобан-Таш, спускающегося от подножия хребта Суучкан к морю. Современный маяк на мысу функционирует с 1898 г. Навигационная ситуация у м.Сарыч осложняется исключительно сильным западным течением, скоростью до 3,2 узла. За мысом Сарыч, крутой берег, образованный южными склонами главной гряды Крымских гор, тянется на 17 миль к востоку, до Ялтинского залива.

У юго-западного побережья Крыма господствуют ветра NO и NW направлений, более сильные зимой. Ветры восточных направлений дуют вблизи берега сильнее, чем в открытом море. Ветры SO и SW сравнительно редки и непродолжительны, однако весьма опасны для судов, стоящих на якоре вблизи берега. Летом у побережья довольно часты продолжительные штили, сменяющиеся кратковременными шквалами южных направлений. Туманы в описываемом районе наиболее вероятны с ноября по май, в среднем три-пять дней в месяц.

Зона основной струи течения, идущего в западном направлении, расположена в 5-20 милях от берега, повторяя конфигурацию побережья. Средняя скорость течения между мысами Херсонес-Сарыч составляют 0,7-0,9 узла. Там, где есть малые мысы, между берегом и зоной основной струи течения, образуются круговороты вод и течения, прижимающие суда к берегу. Древние морские пути в акватории Черного моря соответствовали системе основных течений, используя их с максимальной эффективностью (Золотарев, 1979, с. 96 сл.). Характер течений вблизи рассматриваемого участка побережья способствует движению судов в западном направлении. При этом судно могло держаться в устойчивой струе попутного течения на безопасном, в пределах 3-5 миль, удалении от берега, получая существенную прибавку в скорости. По видимому, древние навигаторы так и поступали, двигаясь с Боспора или преодолевая завершающий участок пути от пафлагонского побережья к м. Бараний Лоб и далее к Херсонесу. Существенным препятствием на их пути оставался мыс Херсонес с прилежащим полукилометровым рифом. Плавание в восточном направлении, до м. Сарыч было заведомо сложнее, в этом случае течение существенно препятствовало ходу судна. Навигационные наставления прошлого века рекомендовали преодолевать западный снос, спустившись значительно южнее и следовать в восточном направлении, едва ли не в виду анатолийского побережья. Шкиперы малых судов, для которых такой вариант пути был неприемлем, предпочитали движение в непосредственной близости от крымского берега, где западное течение не столь ощутимо, кроме того, берег как-бы экранирует прибрежную акваторию от преобладающих здесь северо-восточных и восточных ветров, также, в нашем случае, противных движению. За мысом Сарыч судно могло, при необходимости, беспрепятственно поворачивать

на юг и пользуясь попутной ветвью восточного круга течения. При этом плавание вблизи берега требовало внимания, даже к незначительным навигационным препятствиям, и было чревато многочисленными неожиданностями.

Таким образом, условия навигации у юго-западного побережья Крыма достаточно сложны. В осенний и зимний периоды интенсивность оживленного каботажа резко снижалась. По свидетельству Э.Челеби, с началом зимы всякая систематическая навигация прекращалась, за исключением рискованных одиночных рейсов отдельных судовладельцев (Челеби, 1999, с.31). Это относительно позднее свидетельство, середины XVII в., однако оно вполне отражает традиционную ситуацию. На рубеже XIII-XIVвв. навигация одиночных венецианских судов на Черном море продолжалась до середины октября (Карпов, 1994, с.31, Клавихо, 1990, с.104), статуты Генуи ограничивали сроки плавания периодом с 15 марта по 1 декабря, что полностью соответствует позднейшему свидейтельству Челеби и, хотя современники, в частности Григорий Пахимер, и отмечали факт плавания генуэзских тарид в зимнее время (Pachim., V.I, p.535), чему способствовала разветвленная сеть портов- убежищ, осенне-зимние фрахты, требовавшие специальной подготовки судов и экипажей до конца средневековья оставались явлением нехарактерным. Возможно, опасность зимних плаваний несколько преувеличивалась, однако масштабная морская катастрофа, произошедшая в акватории близ Балаклавы – гибель одиннадцати парусных и парусно-паровых судов транспортной эскадры союзников, во время Крымской кампании, 14 ноября 1854 г. [Тотлебен, 1863, с.327], свидейтельствует о реальных опасностях зимней навигации даже для обретших максимальное совершенство парусниках сер. XIX в., не говоря уже о средневековых судах, случалось, погибавших в осенне-зимнее время целыми флотами [Карпов, 1994, с.32,Чичуров, 1980, с.63,64]. Процент риска для плавания в Черном море для XIV-XV в.в. доходил до 42,4% [Карпов, 1994, с.42], т.е. практически каждое второе судно подвергалось какой-либо опасности. Но следует отметить. что значительную часть неприятностей доставляла политическая и военная нестабильность в регионе (periculum gentium – опасность местная). а не штормы и ветры (periculum maris – опасность морская).

Наиболее ранние сведения о навигации у Крымского побережья содержатся в трудах античных географов и историков. На рассматриваемом участке побережья ими упоминается несколько географических пунктов. Конкретным ориентиром для мореплавателей был мыс Криуметапон – Бараний лоб. Под этим названием у античных авторов упоминаются два мыса – современные Сарыч и Аи-Тодор. Не останавливаясь на причинах разночтении, отметим, что в трудах Псевдо-Скилака, Страбона и Плиния под названием Бараний лоб фигурирует именно мыс Сарыч [Агбунов, 1984, с. 126]. В античное время навигация у Юго-Западного побережья Таврики была весьма интенсивна. У мыса Криуметапон пересекались два оживленных маршрута движения судов. По видимому, древнейший каботажный путь проходил от Боспора Фракийского, через северо-западные акватории Черного моря и вел далее на восток, вдоль побережья Таврики мимо мыса Криуметапон. Второй, так называемый сокращенный путь, предполагал плавание от Босфора, вдоль берегов Пафлагонии до м. Карамбий (совр. Керемпе) и пересечение акватории моря в меридианальном направлении до Южной оконечности Таврики (Максимова, 1954, с.45 сл., Гайдукевич, 1969, с.11 сл., Золотарев, 1979, с.94 сл.). Любое судно следовавшее с Боспора или из южнопричерноморских портов в направлении Херсонеса и далее на северо-запад, равно как и суда идущие противоположным маршрутом на юг или восток непременно должны были миновать рассматриваемый участок побережья.

Если функционирование каботажного пути уже на раннем этапе греческой колонизации не вызывает сомнений, то время освоения " краткого пути" стало предметом дискуссии. Ряд авторов полагал возможными весьма ранние ,вплоть до сер. VI в. до н.э., даты использования меридианального маршрута [Rostovtzev,1922, p.63, Labaree, 1957, p.31, Гайдукевич, 1969, с.11.], в других работах обосновывается более поздняя дата – рубеж V-IV вв. до н.э. [Максимова, 1954, с.51 сл., Золотарев, 1979, с.96]. Отдельные авторы прямо связывают освоение прямого пути плаваний между южным и северным берегами Черного моря с традиционной датой основания Херсонеса Таврического – 421-422 гг. до н. э. [Максимова,1954, с.51, Кац, 1990, с.106]. Однако, в публикациях последних лет приводятся весьма веские аргументы в пользу значительно более ранней даты основания полиса – 528-527 гг. до н.э. [Виноградов, Золотарев, 1998, с.36 сл.]. Представляется весьма соблазнительным использовать новые данные в поддержку гипотезы М.И. Ростовцева о функционировании морского пути с VI в. до н. э., но массовые ар-

хеологические материалы, подтверждающие регулярность и значительный объем сообщений между южнопонтийскими центрами и Херсонесом в первое столетие его существования, по прежнему отсутствуют. Вероятно, единичные случаи использования меридианального маршрута могли иметь место с конца VI в. до н. э. Основание Херсонеса, важнейшей морской базы на этом пути, явилось мощным стимулом к его регулярному использованию, причем освоение трассы продолжалось в течение всего V в. до н. э. К концу столетия движение по ней приобретает регулярный характер и товарный обмен между областями становится массовым (Белов, 1948, с. 64, Максимова , 1954, с.52-54, Зубарь, 1993, с. 49). Экономика Херсонеса нуждается в интенсивных морских сообщениях и в последующие периоды существования города.

Морские пути вдоль крымского побережья в эллинистическое и римское время служат не только коммерческим но и военно-политическим целям. Известны факты переброски морем крупных воинских контингентов, в частности многократные передислокации понтийской армии Митридата VI и союзных ему херсонесских сил в 113(110?) – 110(107?) гг. до н. э. (Молев, 1976, с.22, 29-31, Виноградов,1987, с. 70, 74-75.), в ходе трехлетней кампании имели место как переброски сил между портами восточного и южного побережья Понта и Херсонесом , так и из Херсонеса на Боспор каботажным маршрутом.

Каботажный морской путь вдоль Юго-Западного и Южного берегов Крыма активно использовался римлянами. Одной из задач их военного присутствия на полуострове было обеспечение безопасности плаваний своих судов в здешних водах и организация переброски через Таврику римских войск с Дуная в малоазийские провинции и на Кавказ (Зубарь, 1994, с.75). Черноморский маршрут переброски римских войск отражен в итинирарии III в. из Дурра-Европос. На коже щита римского воина изображен путь из Фракии на Ближний восток, среди отмеченных пунктов присутствует Херсонес, далее Амис и Трапезунд (Максимова, 1954, с.46). Тацит свидетельствует о хлебных перевозках для римских войск между Северным Причерноморьем и Трапезундом (Tac. Ann. XIII, 39). О постоянном движении судов между мысами Криуметапон и Карамбий пишет и Дионисий (Dionys, 142).

Около 408 г. император Гонорий специальным декретом подтверждает предоставленное ранее Феодосием право «приплывать в Херсонес» (...Χερσόν [σον...ωό] πα΄λαι...) [Сидоренко, 1987, с. 138].

Отдельные сведения о навигации у берегов Таврики содержатся в трудах византийского периода. На рубеже V-VI вв. Зосима пишет о бегстве в 365 г. из Херсонеса в Константинополь племянника императора Юлиана – Прокопия, использовавшего транзитное грузовое судно, зашедшее в порт Херсонеса по пути в столицу (Zosim. IV. 2). Осенью 655 г., сосланный в Херсонес римский папа Мартин, сообщает о заходящих в порт небольших торговых судах (naviculis) с грузом хлеба из земель Понта (Бородин, 1994, с.173).Феофан и Никифор описывают морские приключения Юстиниана II, после его бегства из Херсона в 704 г. (Чичуров, 1980, с. 39,63-64,126,155,163) В ходе своих рискованных морских вояжей опальный император посещает порт Символа – современную Балаклаву, прибыв сюда из Том на борту галиады (αλιαδα), небольшого, преимущественно рыболовецкого судна, с экипажем в 3-4 человека (Боголюбов, 1881, с. 141), здесь к нему присоединяются херсонские сподвижники. Всего на борту суденышка собралось ок. десяти человек. На переходе к устью Дуная галиада выдерживает жесточайший шторм, что свидетельствует о достаточно высокой мореходности кораблика, водоизмещение которого не превышало 3-4 т в современном исчислении. В 710г. рассвирепевший тиран снаряжает флот для уничтожения Херсона, в его составе хронисты указывают суда различных типов. Наряду с анахронистичными триерами, боевыми хеландиями и дромонами в его составе присутствуют и распространенные на Понте рыбацкие и Транспортные суда – упоминавшиеся галиады и скафосы (σκάφος), широко использовавшиеся в каботажной навигации. Чаще византийские авторы не заостряют внимание на типах судов. В описанном Менандром посольстве Валентиниана, ок. 576 г. направленном императором Юстином к крымским берегам фигурируют "быстрые суда" (ταχυ πλόοις) (Деспунис, 1860, с. 417). Константин Багрянородный в описании миссии Петроны Коматира , отмечает , что путешественники прибыли в Херсон на хеландиях, судя по другим отрывкам, эти тяжелые военные корабли неоднократно использовались посольскими миссиями (Конст. , 1989, 8, с. 43, 42, с. 171). Отправляясь далее, к месту будущего строительства крепости Саркел, Петрона Коматир и его спутники пересаживаются на суда другого типа – каравии (καράβια), по видимому более приспособленные к пла-

ванию по мелководной Меотиде и нижнему течению Дона. Аналогичным термином Константин Багрянородный обозначает суда из Херсона поддерживающие связь с южнопонтийскими провинциями (Конст. ,1989, 53, с. 275). Любопытно, что суда из южнопонтийских фем, обслуживающие ту же торговую линию обозначены терминами πλοια и πλαγίτινα ("суденышки"), возможно, за этим кроются, какие-то типологические различия судов использовавшихся (строившихся ?) на разных берегах Черного моря. Цитируемый отрывок также свидетельствует о зависимости Херсона от продовольственных поставок из малоазийских фем и лишний раз подтверждает зависимость экономики города от организованного морского сообщения. Угроза нарушения морских коммуникаций рассматривается Константином Багрянородным как веский аргумент сдерживания возможных сепаратистских настроений Херсона.

Еще одно свидетельство каботажных плаваний между Херсоном и Боспором относится к концу VIII-IX вв.: монах Епифаний прибывает в Херсон с юга на транзитном торговом судне и далее отправляется морем на Боспор [Романчук, 1996, с. 134]. Примечательны данные о морских путешествиях иерархов Херсонской церкви, принятие большинства известных церковных актов, скрепленных их подписями, приурочено к осенним месяцам, что, по мнению А.И. Романчук, свидетельствует об использовании херсонскими епископами для своих вояжей местных купеческих судов, пересекавших Черное море с грузом нового урожая и, возможно, вывозивших из Херсона подготовленные партии соли [Романчук, 1986, с. 174-175]. Маршрут вдоль берегов Юго-Западной Таврики не остается без внимания русских дружин, в ходе их военных предприятий на Черном море в IX-X вв. Легендарный князь Бравлин, согласно житию Стефана Сурожского, разоряет побережье Таврики между Херсоном и Керчью. Именно жители Херсона доставляют в Константинополь сведения о движении к столице флота Игоря в 941 г. [Богданова, 1994, с.90]. Достаточно подробно каботажный путь из Херсона на восток описывает в 1154 г. Аль- Идриси . указав на Южном берегу Крыма такие населенные пункты как Джалита, в 30 милях от Херсона. Гхорзуни (Гурзуф), в 12 милях от Ялты. далее Партенит и т.д. [Jaubert, 1975. p. 395- 395]. В 1223 г. происходит военный конфликт между трапезундским императором Андроником I и иконийским султаном Алла-эд-Дином-Кей-Кобадом. поводом к которому послужил грабеж в порту Синопы пострадавшего от шторма судна, перевозившего государственные подати Херсона и Готии. Виновник инцидента, губернатор (реис) Синопы, не ограничившись разбоем в своем порту, послал к берегам Крыма вооруженные суда и опустошил округу Херсона (Смирнов, 1887, с. 10-11.).

Проникновение латинян в бассейн Черного моря, и последовавшее за этим их укрепление в Крыму, совпавшее с татарским нашествием, изменило систему торговых связей в регионе, однако, интенсивность навигации у Юго - Западного побережья Таврики ни в коей мере не ослабевает. Довольно ранний генуэзский портолан " Lo compasso di Navigare", датируемый 1250-65 гг. подробно описывает побережье Крыма от Каффы до Чембало (по видимому, еще не контролируемого генуэзцами) и далее до м. Fanario (м. Херсонес) и Cursona (Херсона) (Lo Compasso..., 1947, p.137).Навигация у берегов Крыма поддерживается организованными плаваниями транспортных флотилий. Острая торговая и политическая конкуренция между итальянскими морскими республиками переносится и на Черное море, что периодически приводит к военным столкновениям. По свидетельству Никифора Григоры, в 1350 г., генуэзские "триеры", возвратившиеся от берегов Крыма и Херсона, подвергаются нападению венецианцев, прямо в порту Константинополя (Nic. Grig., t. 2. XVIII), что приводит к третьей Венециано-генуэзской войне (1350-55 гг.) со времени ее окончания, вплоть до Османского вторжения , доминирующее положение в черноморской навигации обретают генуэзцы. По сообщению Формалеоне ,они не позже 1345 г. овладевают Чембало [Юргевич, 1863, с. 176], превращая его в третий по значимости центр своих крымских владений. Опираясь на эту базу генуэзцы обеспечивают свои экономические интересы и политическое влияние в Юго-Западной Таврике. В Чембало процветают морские промыслы и связанное с ними прибрежное судоходство. Устав для генуэзких колоний на Черном море (1449 г.) [Юргевич, 1863, сс. 791-793] упоминает рыболовецкие суда (barcha piscatorum) промышлявшие в прилежащей акватории камбалу , соответствующая глава документа (De balia et obventionibus Ministralis Cimbali, 1-9), в, значительной мере, посвящена организации морских промыслов и рыбной торговли в городе. С конца XIV в. в Чембало функционировала верфь, где строились весьма крупные (вместимостью до 400т) парусники (навы) для

вывоза зерна из самого Чембало и ряда других черноморских портов [Карпов, 1998, с.10]. Позже, в середине XVIIв. в Балаклаве ежегодно закладывалось до пяти галер и большой грузовой парусник (по Д'Асколи – галион) для транспортировки партии местного строевого леса в Стамбул и Александрию [Д'Асколи, 1902, с. 89; Боплан, 1990, с. 32.]. Порт периодически посещают и венецианские суда, в 1362 г. четыре венецианские галеи, под командованием Витторе Пизани, по пути из Таны, заходят в Чембало и стоят здесь двое суток, возможно восполняя недостачу какого-либо груза [Карпов, 1991, с. 88-89, 93]. К концу XIV в., Херсон все реже становится пунктом захода судов, тем не менее, венецианцы ,следуя из района Каффы, посещают его в 1399 и 1402 гг. [Карпов, 1991, с. 87; Богданова, 1994, с. 74].

С первой четверти XV в. контроль над побережьем Юго-Западной и Южной Таврики становится предметом политического спора и военных конфликтов между генуэзцами и владетелями княжества Феодоро, также стремящимися к контролю над побережьем и морскими сообщениями в регионе. В 1423 г. князь Алексей на короткое время захватывает Чембало, а в следующем году основывает крепость и порт Каламиту, в верховье Севастопольской бухты. Для поддержки своего политического влияния на побережье генуэзцы организовывают периодические крейсерства военных галер, например, в 1423 г., в Каламиту направляется корабль под командой Негро-ди-Негро, в 1433 г. между Солдаей и Чембало крейсирует галера Марко-Спинуло-де-Лукулло [Vasiliev, 1936, p. 203]. Очередной захват Чембало феодоритами в 1433 г. и их претензии на овладение всем побережьем от Алушты до Чембало [Колли, 1913, с. 110], заставил латинян проявить максимальную военно-морскую активность в рассматриваемом регионе. Летом 1433 г. в Пере снаряжается флот Бартоломео-де-Левонто, но его поход в Чембало оканчивается неудачей [Vasiliev, 1936, p. 208]. Власти Каффы вынуждены обратиться за поддержкой непосредственно в метрополию. Из Генуи к берегам Крыма направляется эскадра из 20 крупных галер под командованием адмирала Карло Ломеллино. Переброска шеститысячного воинского контингента морским путем сыграла решающую роль в тактических успехах генуэзцев. После восстановления контроля над Чембало и разорения Каламиты генуэзская эскадра проследовала в Каффу, опустошая побережье Готии [Колли, 1913, с. 111, 116, 118]. Не исключено, что в 1440-х гг. владетели Феодоро обзаводятся собственными коммерческими судами, в документе 1442-43 гг. упоминается принадлежащий мангупскому князю корабль (monero), прибывший из Каламиты в Константинополь [Карпов, 1998, с. 51-52]. В 1454г. юго-западное побережье Крыма посещает трапезундская эскадра из 13 галер, для ее стоянки Давид Комнин избирает порт Каламиты [Карпов, 1981, с.113]. Тогда же южное побережье Крыма подвергается нападению турецкого адмирала Демира Кяхьи [Колли, 1913, с. 129-130], опасность морского вторжения османов на полуостров становится очевидной реальностью. Осенью 1474г. порт Балаклавы посещает пострадавший от шторма корабль, следующий из Трапезунда, среди пассажиров которого находится тверской купец Афанасий Никитин, далее судно направляется в Гурзуф и Каффу [Никитин, 1982, с.476-477]. Накануне турецкого вторжения в мае- июне 1475 г. в Ласпинской бухте высаживается сын мангупского князя Олубея Александр, прибывший в Крым из Молдавии, в сопровождении отряда из 300 воинов [Vasiliev, 1936, p.250], подобная акция требовала одного- двух судов. Месяцем позже к берегам Крыма прибывает мощный флот Гедук- Ахмеда-Паши. В. Гейд, со ссылкой на генуэзкий источник, указывает в ее составе 180 галер, 3 малые галеры, 170 грузовых судов и 120 судов для перевозки лошадей [Гейд, 1915, с.179]. Несомненно, что часть этой армады, после падения Каффы, была задействована турками при захвате Юго- Западной Таврики. Генуэзцы, предпринявшие попытку бежать из Чембало морем, были перехвачены турецкими судами [Челеби, 1999, с. 30-31], видимо, блокировавшими побережье.

Таким образом, фрагментарные сведения о навигации в рассматриваемых нами водах содержатся в многочисленных источниках от античности до позднего средневековья, что свидетельствует об интенсивном судоходстве, развитых морских промыслах и глубоких традициях "морской культуры" региона. Обратимся к рассмотрению конкретных археологических памятников, связанных с навигацией и судоходством.

Из античных поселений в рассматриваемом районе авторы периплов локализуют порт (гавань, бухту) Символов, современную Балаклаву, характеризуя этот пункт как притон аборигенов, промышляющих прибрежным пиратством [Strabo. VII. 4,2. Arr.78-81]. Археологические изыскания последних лет подтвердили предположения о наличии поселений первых веков н.э., ориентированных на Балаклавскую

бухту, как на территории старой части современной Балаклавы, так и ее предместий и ближней округи. Весьма интересна группа памятников, ориентировочно III-IV вв., на западном берегу Балаклавской бухты [Иванов, 1994, с.53]. На северном склоне скалы Мытилено отмечены остатки укрепления первых веков н. э., предположительно, являвшегося убежищем для жителей близлежащих поселений, имевших удобный доступ к морю через устье Василевой балки, к западу от скалы и к акватории Балаклавской бухты, через урочище Доляны. В подъемном материале на памятниках западного берега присутствует значительное количество фрагментов импортной строительной, тарной и столовой керамики. Вершина скалы Мытилено представляет собой великолепный естественный наблюдательный пункт, а сами поселения вполне скрыты окружающими возвышенностями от посторонних наблюдателей как с моря, так и с суши. Таким образом, местные жители имели все условия для периодического «развлечения» прибрежным разбоем, однако занимались ли им здесь в действительности мы сейчас судить не можем, во всяком случае, римляне сталкивались с этой проблемой на южном побережье полуострова [Tac. Ann. XII, 17]. Наряду с памятниками первых веков н.э. выявлены, по меньшей мере, два средневековых поселения, раннее – VI-VIII вв. и позднесредневековое, прекратившее существование, по-видимому, в первой половине XVIII в. (возможно, это остатки деревни Kilsecquy [10], известной по турецким картографическим материалам, но уже не упоминающейся в источниках второй половины XVIII в.). В ходе подводных археологических разведок в акватории Балаклавской бухты были собраны немногочисленные фрагменты керамики римского времени. Причиной весьма скромных результатов изыскании явились мощные отложения ила на доступных для обследования глубинах и сложный рельеф дна бухты. Однако, успешные подводно-археологические исследования, проведенные в сходных условиях в районе г.Аюдаг и у Партенита [Зеленко, 1994, с.120] подтверждают перспективность продолжения работ в акваториях, прилежащих к Балаклавской бухте.

В ста стадиях к юго-востоку от Херсонеса Таврического, Страбон упомянул мыс Парфениум (Strabo VII. 4,2), приблизительно эта точка соответствует мысу Фиолент. Традиционно с мысом Парфениум связывают античное святилище, посвященное местночтимому божеству Деве. Вопрос о локализации Парфениума и святилища оброс массой домыслов. На наш взгляд следует отметить свидетельство З.А.Аркаса, отмечавшего в полукилометре к западу от м.Фиолент, на гребне современного мыса Дженшиева остатки небольшой постройки и базы нескольких колонн [Аркас, 1879, с.21]. К сожалению, в настоящее время никаких признаков, отмеченного З.Аркасом, памятника не выявлено. Если допустить, что в районе Дженшиева мыса действительно существовало святилище с небольшим, видимым с моря, храмом, то его значение как навигационного ориентира было весьма существенным. Из реальных античных памятников в районе м.Фиолент известна группа усадеб хоры Херсонеса: NN 48, 48а, 49 [Кругликова, 1981, с.9]. Усадьбы NN 48, 48а ныне расположены вплотную к береговому обрыву, возможно, что и в античное время отдельные наиболее высокие части их построек были видимы с моря и могли использоваться для сигнализации. Последний памятник античного времени на описываемом участке побережья – укрепление на перешейке Маячного полуострова, восточнее м.Херсонес, известное как Старый или Страбонов Херсонес. Южная, наиболее возвышенная часть укрепления, примыкает к береговому обрыву несколько западнее Голубой бухты. Вполне можно предположить, что в комплексе укрепления присутствовала постройка, выполнявшая функции маяка, учитывая топографию берега, весьма здесь полезного. К сожалению, южная часть памятника наиболее разрушена строительством береговой батареи в начале XX в.

Таким образом, античные памятники в береговой полосе от м. Херсонес до м. Сарыч относительно немногочисленны и лишь косвенно связаны с навигацией, остатков собственно навигационных сооружений античного времени не известно.

Средневековых памятников интересующего нас вида на побережье значительно больше. В первую очередь, это остатки маяков. Памятники этой группы представлены как самостоятельными постройками, так и сооружениями, входящими в ансамбль фортификационных комплексов. Разведками автора публикации 1992 г. на вершине одной из возвышенностей хребта Чобан-таш, над м.Сарыч, отмечены остатки башнеобразной постройки размерами 3х3 м, сложенной из разноразмерного бута на известковом растворе в технике, близкой к сооружениям генуэзского периода. Учитывая местоположение постройки, нежилой ее характер, памятник вполне может быть атрибутирован как остатки маяка и наблюдательного по-

ста. В «Уставе для генуэзских колоний 1449 г.» [Юргевич, 1863, с.791], в качестве крайней восточной границы рыбных промыслов, облагаемых пошлиной в пользу консула Чембало, упомянута местность Хайто (Loco Caiton), что, как уже отмечалось, соответствует современной Ласпинской котловине. Скалы Чобан-Таш являются ее естественной восточной границей. Вполне вероятно, что эта точка была закреплена сооружением маяка и сторожевого пункта. О.И. Домбровский, также отмечавший памятник при работах 1965-66 г г., соглашался с подобной атрибутацией объекта.

В архиве Херсонесского заповедника хранятся две копии с планов укрепления XII-XIV вв. на вершине мыса Айя (558 м), известного как Кок-Кия исар [7]. Копии выполнены в начале века с оригиналов, датированных 1823 г., по-видимому, составленных по материалам академика Келлера, снимавшего план мыса Айя-Бурун [Келлер, 1872, с.389]. Для нас эти документы интересны тем, что на одном из планов на оконечности мыса отмечена квадратная в плане постройка, обозначенная как «основание маяка». Примечательно, что П.И.Кеппен также упоминает остатки маяка на Кок-Кия исаре [Кеппен, 1837, с.208]. К сожалению, в относительно недавнее время территория укрепления была изрядно разрушена при проведении строительных работ. Остатки фортификации в какой-то мере сохранились, но внутренние сооружения, отмеченные на планах, в их числе церковь, цистерна и фундамент маяка полностью уничтожены. В комплексе замка Кок-Кия исар маяк, по-видимому, представлял собой самостоятельное, специальное сооружение.

Заход в Балаклавскую бухту всегда был трудной задачей для сколько-нибудь крупного парусника. При юго-западном ветре, корабль с прямым парусным вооружением должен был трижды менять галс, маневрируя в узкости входа, в непосредственной близости от береговых скал западного и восточного входных мысов. Капитанам парусников лоции настоятельно рекомендовали не рисковать, а втягиваться в бухту, завезя якорь на шлюпке. Вход в Балаклавскую бухту, помимо того, что узок (наим. шир. 90 м) и извилист, еще и очень плохо заметен с моря, особенно в туман и темное время суток. При этом стоянка на якоре у входа в бухту весьма ненадежна, а при южных ветрах, безусловно, опасна даже для относительно крупных судов. Перечисленные затруднения заставили контролировавших Балаклаву в XIV-XV вв. генуэзцев создать впечатляющее гидрографическое обеспечение входа в акваторию бухты. Наиболее значительным и вполне сохранившимся объектом является так называемый «донжон» цитадели Чембало. Памятник представляет собой восемнадцатиметровую круглую башню, входящую в комплекс цитадели крепости построенной ок.1467 г. [Юргевич, 1889, с.319], стоящую на вершине горы Кастрон (117.1 м) и господствующую над окружающей акваторией. Изначально сооружение было многофункциональным, причем его оборонительные качества весьма сомнительны. Для европейской фортификации второй половины XV в. сооружения такого рода были заведомым анахронизмом, при благоприятном стечении обстоятельств донжон мог быть полезен для обороны от противника, не располагающего огнестрельным оружием. В противном случае боевая ценность башни невелика. Имевшиеся оконные проемы и бойницы не обеспечивали приемлемых секторов обстрела, возможности использования верхней площадки также были ограничены, а все сооружение в целом не приспособлено для использования даже ручного огнестрельного оружия. В цокольном этаже башни располагалась цистерна, обеспечивавшая подачу воды в нижележащие части крепости. Функции маяка, по-видимому, с момента постройки были для памятника преобладающими. Подтверждением этому, на наш взгляд, служит длительность его функционирования в этой качестве. В середине XVII в. Э.Челеби отмечает значимость маяка для навигации в прилежащей акватории и описывает систему для подачи светового сигнала из масляных ламп с десятью фитилями [Челеби, 1999, с.31]. Примечательно, что своих навигационных функций памятник не утратил по сей день, оставаясь главным ориентиром при входе в Балаклавскую бухту, отмеченным во всех лоциях и руководствах. По-видимому, это старейший из маяков, сохранившихся на отечественном побережье.

В комплекс крепости Чембало входил еще один маяк, располагавшийся непосредственно на восточном входной мысу Балаклавской бухты, ныне м. Георгия. К сожалению, от постройки сохранились лишь незначителные остатки кладок фундамента, перекрытые основанием современного навигационного знака. Судя по описанию З.А.Аркаса (Аркас, 1879, с.22) и планам крепости первой половины XIX в. (3, 6), нижний маяк представлял собой отдельностоящую круглую башню диаметром около 5 метров, связанную с периметром укрепления короткой куртиной стены. Напротив

маяка на западном берегу бухты сохранился цоколь одиночной квадратной башни. По-видимому, именно между этими башнями в генуэзское время заводили цепной бон, преграждавший вход в бухту в наиболее узком месте. Не исключено, что с западной башни также осуществлялась световая сигнализация. В любом случае, гидрографическое обеспечение подходов к Балаклаве было весьма основательным.

К западу от Балаклавской бухты остатков средневековых маяков не выявлено, но данные топонимики свидетельствуют об их существовании. На турецких картах XVIII-первой половины XIX вв. мысы Херсонес, Фиолент, Кая-Баш отмечены под названиями Fener или Fener burun [10]. Кроме того мыс Херсонес назван Fanari в «Уставе для генуэзских колоний 1449 г.» и на портолане "Lo compasso..." еще ранее, по свидетельству Феофана, мимо "маяка Херсонеса" (φάρον Χερδονος) проследовал, в своем рискованном плавании Юстиниан II [Чичуров,1980, с.39,63]. Отсутствие остатков маячных построек на местности свидетельствует лишь о том, что далеко не все средневековые сооружения такого рода представляли собой капитальные постройки. Для западно-европейского средневековья известны конструкции маяков в виде деревянных мачт с приспособлениями для подъема огней [Нойкирхен, 1977, с.54].

Следующая группа значимых для навигации объектов - фортификационные сооружения. На рассматриваемом участке побережья известны четыре средневековых укрепления - уже упоминавшиеся крепость Чембало и замок Кок-Кия исар, и, кроме них, так называемое Караньское укрепление на западном мысу Мраморной балки, и замок XIII-XIV вв. Кучук-Мускомский исар (или Калафатлар) [Мыц, 1991], на скале Инжир-Камень, к западу от м.Айя. Все перечисленные памятники расположены в навигационно-значимых пунктах, на примечательных мысах и скалах. Подобно маякам Чембало и Кок-Кия исара, аналогичные сооружения могли входить и в комплексы остальных укреплений. Например, для этой цели вполне мог использоваться донжон Кучук-Мускомского исара. Естественно, что и сами фортификационные сооружения, видимые с моря, служили надежными ориентирами. Однако, доступ к береговой черте от укреплений Кучук-Мускомского и Кок-Кия исаров весьма затруднителен, якорные стоянки вблизи их ненадежны, а высадка на берег неудобна.

В настоящее время замок Кок-Кия исар вовсе лишен доступа к морю. Однако, по сведениям балаклавских старожилов и О.И.Домбровского, до землетрясения 1927 г. сохранялась тропа с вершины Кок-Кия к подножию скал, связывавшая укрепление с изолированным, недоступным посуху урочищем Шайтан дере, к востоку от мыса Айя, в столь неуютном месте тем не менее существовало небольшое средневековое поселение.

Так называемое Караньское укрепление (Кеппен 1837, с.227; Аркас, 1872, с.19) было ориентировано на Мраморную балку. Доступ на территорию памятника осложнен дислокацией воинской части, поэтому датировка укрепления по сей день весьма неопределенная, однако, разведками автора в 1992-95 гг. вблизи верховьев балки было выявлено поселение, судя по подъемному материалу, X-XIV вв., и, по-видимому, остатки церкви. Через короткую, но довольно крутую Мраморную балку жители поселения имели относительно удобный доступ к берегу.

Раскопки прибрежных поселений, в частности, в котловине Ласпи, показали, что морские промыслы играли значительную роль в многопрофильном хозяйстве местного населения. В экономике города Балаклавы морские промыслы составляли основу как в генуэзский, так и в последующие периоды ее истории, [Юргевич, 1863, с.792, Челеби, 1998, с.258] устав 1449г., указывает в качестве основных промысловых видов рыб камбалу, смариду, скорпену, галею (морского налима), скумбрию, кефаль. Отметим, что столь традиционная отрасль использования морепродуктов, как рыболовство в средневековом Крыму, существенно дополнялась промыслом морских беспозвоночных, главным образом, моллюсков (основные промысловые виды: устрицы, мидии, в меньшей степени пателла, кардиум, пектон) и промыслом морских млекопитающих – дельфинов всех видов и тюленя монаха (покуда он здесь водился).

Значимость отраслей хозяйства, связанных с морем, подтверждается расположением целых узлов средневековых поселений (Ласпинская котловина, урочище Аязма, Василева и Мраморная балки) в местах даже минимально пригодных для сезонной якорной стоянки, высадке на берег и берегового хранения малых судов. Часто эти местности не слишком привлекательные для хозяйственной деятельности других направлений, характерны сложностью рельефа, недостатком пригодной для возделывания земли, безводьем и удаленностью от путей сообщения. По-видимому, выгоды от морских промыслов покрывали многие издержки, неудобства и реальные опасности.

Характерными памятниками для побережья Крыма являются остатки приморских храмов и монастырских комплексов. От мыса Херсонес до мыса Сарыч известно около десятка памятников этой группы. Среди них широко известный монастырь Св. Вм. Георгия. Легенда об основании обители связывает это событие с чудесным спасением потерпевших кораблекрушение и последующим обретением образа Св.Геогия на стоящей недалеко от берега скале, ныне известной как скала Св.Явления. В незамысловатом традиционном повествовании обращает на себя внимание морская часть сюжета.

Другая обитель расположена западнее м.Фиолент на мысе Виноградном. В отличие от знаменитого, но совершенно археологически не изученного монастыря Св.Георгия, на м. Виноградном велись систематически раскопки [Яшаева, 1995, с.146]. Наиболее выразительной частью комплекса был небольшой, одноабсидный храм простейшего плана, стоявший на вершине выступающего в море мыса (выс. 93.3 м). Постройка акцентировала внимание мореплавателей на навигационном препятствии, которым являлся мыс, влияющий на характер ветра и направление течения вблизи.

В ходе археологических разведок, предпринятых автором совместно с А.А. Филиппенко, на побережье от м. Фиолент до Балаклавской бухты выявлены остатки четырех церквей. Открытый в 1992 г. небольшой храм X в. располагался на небольшом скальном мыске, предшествующем с запада м.Фиолент. Как ориентир он был особенно значим при плавании в восточном направлении. Следующий храм был выявлен в 1996 г. на чрезвычайно крутом склоне в 0,3 км к востоку от комплекса монастыря Св. Георгия. Третий храм открывался в некоторой глубине Мраморной балки, посреди поселения X-XIV в. в. На береговом обрыве восточного склона Василевой балки, вблизи скалы Мытилено также выявлены остатки маленькой церкви. Наиболее примечательны остатки церквей в урочище Аязма, в пяти километрах на юго-восток от Балаклавы. Примерно на середине скалистого склона (около 100 -120 м над уровнем моря) известны остатки двух церквей, располагавшихся выше и ниже источника Аязма. Руины нижнего храма неплохо сохранились, позволяя определить его размеры, планировку и ориентацию. Остатки храма над источником ныне маловыразительны. Оба здания располагались на заметных утесах, по створу которых, вплоть до недавнего времени, балаклавские рыбаки определяли границу ветровой тени от м.Айя. В летне-осеннее время преобладающее направление ветра под берегом в первой половине суток S-SO, при этом под мысом Айя образуется ветровая тень и обширное мертвое пространство. Во второй половине дня, как правило, наступает смена ветра на западные румбы через S, часто весьма резкая. Таким образом, для заштилевшего под мысом парусника была велика опасность стать жертвой внезапного шквала или быть прижатым к береговым скалам ветром западных направлений, который здесь бывает весьма силен. Хорошо заметные на фоне окружающего ландшафта церкви обеспечивали надежное ориентирование. Наличие вокруг нижнего храма группы построек, позволяет предположить, что здесь также мог быть небольшой монастырь, судя по подъемному материалу XIII-XIV вв. К настоящему времени известны далеко не все культовые комплексы на побережье, например, остатки храма на береговой террасе к западу от м.Ласпинского были исследованы Н.М.Ростовцевым (Паршина, Савеля, 1992, с.70), но в настоящее время их точное местоположение неизвестно. Имеются сведения о наличии храма в урочище Митрополичьи сады к западу от м. Фиолент.

Таким образом, культовые постройки на побережье служили, по меньшей мере, навигационными ориентирами, возникновение некоторых из них в местностях удаленных и не «доходных» также может объясняться необходимостями навигации. Отметим многочисленные примеры такого рода на Средиземноморском и Атлантическом побережьях Европы, от Греческого архипелага до городов Ганзейского союза. В отдельных случаях монашествующая братия выполняла прямые обязанности по обеспечению навигационной безопасности, осуществлению световой и звуковой сигнализации, организации спасательной службы, как при православных, так и при католических обителях (мон. Иоанна Богослова на острове Патмос, мон. Фанеромени на острове Саламин, оба в Эгейском море, мон. Св. Николая в Терсато, на побережье Адриатики). Так ли обстояло дело на Крымском побережье? Конкретных сведений об этом мы в настоящее время не имеем, однако, посильное участие служителей культа в обеспечении безопасности навигации вполне характерно для всех регионов с более или менее развитой культурой мореплавания.

ЛИТЕРАТУРА

Агбунов М.В. 1984. Материалы по античной географии Причерноморья.// АДСВ.

Агбунов М.В. 1992. Античная география Северного Причерноморья. М.

Аркас З.А. 1879. Описание Ираклийского полуострова и древностей его. Николаев.

Белов Г.Д. 1948. Херсонес Тасрический. Л.

Богданова Н.М. 1994. Херсон, проблемы истории Византийского города. // Византия. Средневековье. Славянский мир. МГУ. вып. II..

Боголюбов Н. 1881. История корабля. М.- т.I.

Боплан Г. 1990. Опис України. К.

Виноградов Ю.Г. 1987. Вотивная надпись дочери царя Скилура из Пантикапея и проблемы истории Скифии и Боспора во П в. до н.э. // ВДИ.№ 1.

Виноградов Ю.Г., Золотарев М.И. 1998. Год рождения Херсонеса Таврического. // Херсонесский сборник. – Севастополь. вып. IX

Гайдукевич В.Ф. 1969. Опутях прохождения древнегреческих кораблей в Понте Эвксинском // КСИИМК.Вып.116.

Гейд В. 1915. История торговли с востоком в средние века. (извлечение из сочинения В. Гейда, пер. Л. П. Колли) // ИТУАК. Симферополь. № 52.

Д Асколи Э.Д. 1902. Описание Черного Моря иТатарии.// ЗООИД.Т. 24. Одесса.

Зеленко С.М. 1994. Подводные исследования у мыса Плака. // Археологические исследования в Крыму.Симферополь.

Золотарев М. И. 1979. Новые факты о древних морских путях в Понте Эвксинском. // Проблемы греческой колонизации Северного и Восточного Причерноморья. Материалы I Всесоюзного симпозиума по древней истории Причерноморья. Цхалтубо 77. Тбилиси.

Зубарь В.М. 1993. Херсонес Таврический в античную эпоху. К.

Зубарь В.М. 1994. Херсонес Таврический и Римская империя. К.

Иванов А.В. 1994. О локализации античного поселения на территории современной Балаклавы.// Тезисы докладов международной конференции, посвященной двухсотлетию археологического открытия Ольвии.-Николаев.

Кац В.И. 1990. Эмпорий Херсонес. // Античный мир и археология. Саратов. Вып. 7.

Карпов С. П. 1981. Трапезундская империя и западноевропейские государства в XIII-XV вв. М.

Клавихо Р.Г. 1990. Дневник путешествия в Самарканд ко двору Тимура. М.

Карпов С.П. 1991. Маршруты черноморской навигации венецианских галей "линии" в XIV-XV вв. // Византия. Средневековье. Славянский мир.- МГУ. Вып. I.

Карпов С.П. 1994. Путями средневековых мореходов. М.

Карпов С.П. 1998. Регесты документов фонда Diversorum filze секретного архива Генуи // Причерноморье в средние века. Вып.3. СПб.

Келлер 1872. Донесение представленное Императорской А.Н. академиком Келлером о путешествии его в Крым в 1821 г.// ЗООИД. Т.8.Одесса.

Кеппен П.Х. 1837.О древностях Южнаго берега Крыма и гор Таврических//Крымский сборник. СПб.

Колли Л.П. 1913. Хаджи Гирей хан и его политика. // ИТУАК. Симферополь. № 50.

Константин Багрянородный. 1989. Об управлении империей. М.

Кругликова И.Т. 1981.Земельные наделы херсонеситов на Гераклейском полуострове//КСИА.№166.М.

Лоция Черного и Азовского морей. 1892. Николаев.

Максимова М.И. 1954. Краткий путь через Черное море и время его освоения греческими мореходами. // МИА. М. Вып.53.

Молев Е.А. 1976. Митридат-Евпатор. Саратов.

Мыц В.Л. 1991.Укрепления Таврики X-XV вв. К.

Никитин А. 1982. Хождение за три моря // Памятники литературы Древней Руси. II пол. XVв. М.

Нойкирхен Х. 1977. Морреплавание вчера и сегодня. Л.

Паршина Е.А., Савеля О.Я. 1992. Отчет о разведках в урочище Ласпи. // Отчет САЭ. Архив НЗХТ. д. 3068.

Романчук А.И. 1986. Херсонес XII-XIV вв. историческая топография. Красноярск.

Романчук А.И. 1996. Средневековый Херсонес, отражение в источниках основных функций города. // Херсонесский сборник. Севастополь. Вып.7.

Сидоренко В.А. 1987. К вопросу об этнической атрибуции Ай-Тодорского клада монет IV-начала V вв. с подражаниями «лучистого типа» // Материалы к этнической истории Крыма. К.

Смирнов В.Ф. 1887. Крымское ханство. СПб.

Тотлебен Э.И. 1863. Описание обороны Севастополя. СПб. Т. 1.

*Челеби Э.*1999.Книга путешествий.Симферополь.

Чичуров И.С. 1980. Византийские исторические сочинения. Хронография Феофана. Бревиарий Никифора. М.

Юргевич В.Н. 1863 Устав для генуэзских колоний на Черном море // ЗООИД. Т.5.- Одесса.

Юргевич В.Н. 1889. Две генуэзские надписи из Балаклавы // ЗООИД. Т.11. Одесса.

Яшаева Т.Ю. 1995. Раскопки позднесредневекового христианского скита на мысе Виноградный. // Проблемы археологии древнего и средневекового Крыма. Симферополь.

Vasiliev A.A. 1936. The gothe in the Crimea. Cambride.Massachuttes.

Jaubert P. 1975. La Geographie d Edrisi. Amsterdam. T. 1-2.

Il compasso da navigare / A cura di B.R. Moltzo. 1947. Cagliari.

Labaree B. 1957. How the Greeks saild into Black Sea/ /AJA.(Americal jornal of Archejlogy). 61. №1.

Rostovtzeff M. I. 1922. Iranias and Greeks in South Russia. Oxford.

КАРТОГРАФИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ

1. Атлас карт севернаго берега Черного моря от устья Днепра до Кубани, по описи капитана I ранга Беллингса. - СПб., 1799.

2. Атлас Чернаго моря с описей произведенных с 1825 по 1836г. капитаном I ранга Е. Манганари. Николаев, 1841.

3. Балаклавская бухта, по описи 1854г.// Лоция Черного и Азовского морей. Николаев, 1892.

4. Военно-топографическая карта Полуострова Крыма составленная ген.- майором Мухиным.Военно-топографическое депо при Главном штабе ЕИВ.-1817.

5. Карта Южнаго Крыма принадлежащая к Крымскому сборнику П.Кеппена. - СПб.,1836.

6. План крепости Балаклавы. Атлас к III т.Исследования о древностях Южной России А.С. Уварова. СПб. архив ИИМК.

7. План и виды развалин древняго находившегося на вершине горы Айя, снятый с натуры в 1823 г. // Архив НЗХТ, папка 1, 157/1940.

8. Carte de la Crimea leve'e pendant la derni ere guerre de 1772, De'die'e a' fon Altesfe Royale Monseigneur le prince Henri de prusse. 1778.

9. Plan du Haure d' Aktiar en Crime'e. // Voyade du Clarke, Chap. XX.-1815.

10. Turk Ounyasi Alastirmalari// № 48. Hazivan, 1987.

A. Ivanov

NAVIGATION-ARCHAEOLOGICAL REVIEW OF SOUTH-WEST COAST OF CRIMEA FROM CAPE CHERSONESOS TO CAPE SARYCH

Summary

The coast of the Crimea became the region of regular navigation since the time of Great Greek Colonization. The coastal communications along the South-Western and Southern coast of the Crimea played the main role during the historical periods, from the new time. Chersonesos was one of the important ports on the coast of the Black Sea and during all its history supported intensive seafaring. The economy of Chersonesos, neighbor small towns Balaklava and Inkerman and numerous seashore settlements of this region in its turn found themselves in intimate dependence from the intensification and organization of seafaring in nearer aquatories.

In the paper the author considers some peculiarity of seafaring near the South-Western Coast of the Crimea and archaeological monuments coherent with the navigation and sea treads. This group consists from different-time objects, among them remains of lighthouses, cult and fortification complexes in notable places of coastal landscapes which supported orientation. The remains of coastal settlements, in which sea economy treads predominated, composed different group of sites.