

Горбунов П.А.

СЛЕДЫ СРЕДНЕВЕКОВЫХ КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ И ЯКОРНЫХ СТОЯНОК В АКВАТОРИИ СУДАКСКОЙ БУХТЫ: ПРОБЛЕМЫ ИДЕНТИФИКАЦИИ

Gorbunov P.

Remains of Medieval Shipwrecks and Anchorage
in the Sudak Bay's Water-area: Problems of Identification

Одним из интересных и перспективных районов для проведения подводных археологических исследований является акватория обширной Судакской бухты в Крыму. Выгодное географическое положение региона Сугдеи, находившейся в одной из самых обширных долин Юго-Восточной Таврики, прикрытой со стороны степи горным массивом и имевшей удобную корабельную стоянку, а также стратегическое расположение на промежутке морского пути между крупнейшими, известными с античных времен центрами Крыма – Херсонесом и Боспором, дали толчок историческому развитию этого района и определили экономический, административный и политический статус города.

За время своего существования Судак (Сугдея, Сурож, Солдайя), основанный предположительно в III в. н. э., несколько раз переживал периоды своего расцвета и упадка. Время основания города до сих пор вызывает споры среди исследователей. Сам морской порт упоминается в источниках как Судак-Лимен, и начинает функционировать со второй половины VII в., о чем свидетельствуют находки свинцовых подвесных печатей (моливдовулов) византийских чиновников, торговых пломб, весовых гирь и мелкой свинцовой византийской пластики, обнаруженные при подводных исследованиях на дне бухты [Майко, Джанов, 2015, 26].

X-XIII вв. – период наивысшего развития города, который становится значительным портовым и торговым центром Таврики и всего Северного Причерноморья. Здесь сходились торговые пути между Востоком и Западом. Кроме того, XIII в. является началом итальянской колонизации Причерноморья. Сугдея–Солдайя становится важным опорным пунктом, в котором отмечается присутствие венецианского торгового населения.

На морском дне Судакской бухты имеются разнообразные археологические свидетельства – следы кораблекрушений и якорных стоянок, а также следы функционирования портовой части средневекового города. Археологический материал представлен, прежде всего, керамикой и скоплениями якорей.

Следует учитывать, что находки средневекового керамического материала в акватории Судакской бухты хотя и свидетельствуют о возможных кораблекрушениях, однако говорить о конкретных объектах пока приходится мало, поскольку гидрофизическое и биологическое влияние на малых глубинах приводит к полному разрушению деревянных конструкций корпусов кораблей. Проблемы идентификации кораблекрушений как объектов подводного археологического наследия весьма актуальны.

Одним из немногих, наиболее точно идентифицированных, является место средневекового кораблекрушения XIII в., на дне бухты поселка Новый Свет (западная часть большой Судакской бухты). Письменные итальянские источники и археологический материал дают все основания считать, что на дне бухты найдены остатки торговой галеры из г. Пиза. Известно сообщение документа из геновского архива, в котором описывается сожжение и гибель пизанского судна после морского сражения с геновцами, которое произошло 14 августа 1277 г. на виду у жителей Солдаи [Зеленко, 2008, 143].

Поскольку Новосветовское кораблекрушение находится на достаточно малых глубинах (до 14 м), вследствие действия природных факторов деревянные конструкции корпуса корабля не сохранились. Во время исследований в предшествующие годы были обнаружены лишь отдельные небольшие фрагменты древесины, сопутствующие фрагменты такелажа и корабельных гвоздей. Однако, относительно хорошо сохранился груз

судна, представленный керамическим материалом, преимущественно амфорной тарой, столовой поливной посудой и другими предметами материальной культуры, оставшимися от кораблекрушения. Многочисленный материал разбросан по поверхности морского дна, а также находится в слое грунта. Доступная глубина позволила на протяжении последних 20 лет проводить систематические подводные исследования этой акватории. Новосветовское кораблекрушение широко известно в научном сообществе и является одним из самых интересных и значимых памятников подводного археологического наследия.

Однако следует отметить, что керамический материал, разбросанный на дне бухты, относится к разным хронологическим периодам. Условно можно выделить три хронологических периода, а керамический материал соответственно отнести к трем разным кораблекрушениям. Исследователями выделяются участки – ареалы распространения археологического материала с данных кораблекрушений. Необходимо отметить, что все три ареала соприкасаются друг с другом. Керамический материал разных хронологических периодов порой встречается вперемешку.

Помимо известного кораблекрушения пизанской галеры XIII в., в Новосветовской бухте также выделяется кораблекрушение X-XI вв., расположенное мористее, ближе к центру бухты. Археологический материал здесь дает основание предполагать, что это кораблекрушение византийского судна X-XI вв. Наконец, третье кораблекрушение IX-X вв. расположено ближе к выходу из бухты под скалой Парус. Материал дает основание предполагать, что это кораблекрушение местного небольшого торгового судна IX-X вв.

Данный объект (условно место третьего кораблекрушения) вызывает наиболее оживленные споры по его идентификации. Археологический материал на участке представлен каменными жерновами и заготовками, разбросанными по поверхности морского дна вдоль прибрежной подводной скалы. Всего было локализовано 36 штук. Такие жернова в Крыму хорошо известны. Они часто встречаются единичными экземплярами на месте кораблекрушений и использовались как кухонный инвентарь для обработки зерна. Учитывая, что найдено большое количество

и практически рядом с центром их производства под горой Перчем, на южном склоне которой располагалась средневековая жерновичная мастерская [Майко, Джанов, 2015, 148], можно утверждать, что данные жернова были грузом судна и предназначались для продажи. Так как жернова были тяжелыми, и сухопутные коммуникации не столь развиты для таких массивных грузов, то предпочтение по перевозке между прибрежными городами и поселениями Крымского полуострова отдавалось местным небольшим кораблям.

Существует версия, что данные каменные жернова могли быть балластом на судне. Стоит упомянуть ещё одну точку зрения, согласно которой – это разновидность древних каменных якорей – просверленные каменные кольца, нанизывающиеся на деревянное веретено с крестовиной. Но, в пользу версии о кораблекрушении говорит само расположение данных жерновов. В большинстве своём они расположены на достаточно небольшой площади, ареалом 21 x 12 м, с ориентацией по линии север-юг, рядом с подводной скалой. Сопутствующим грузом на этом судне могла быть местная керамическая тара: амфоры-кувшины таманского типа и амфоры «причерноморского типа», фрагменты которых встречаются здесь же на дне в районе исследований.

На морском дне Судакской бухты находится еще один интересный объект – место скопления средневековых железных якорей, обнаруженное в 650 метрах к югу от берега напротив горы Крепостной [Иванов, Горбунов, 2019, 35-40]. Якоря лежат на каменной гряде, тянущейся почти параллельно берегу на глубинах около 20 м. Всего было зафиксировано 5 якорей, расположенных на небольшой площади размерами 5 x 8 м. Якоря находятся достаточно близко друг к другу, на расстоянии не превышающем полутора метров между собой. Данные якоря – Y-образного типа, то есть по форме напоминающие перевернутую латинскую букву – Y. В литературе также встречается название – «виллообразный» тип. Рога у якорей данного типа опущены вниз относительно веретена под углом от 100° до 125°. Хронологические рамки бытования Y-образных якорей достаточно широки – они относятся к византийско-арабскому периоду средневековья и датируются VIII-XII вв. [Van Doorninck, 1982, 9f].

Примечательно, что все 5 якорей данного скопления имеют примерно одинаковый размер. Длина веретена – 1,6 метра, размах между рогами – 1,1 метра. Угол отгиба рогов – приблизительно 115° – 120° .

Идентификация вышеописанного скопления якорей также вызывает немало вопросов. Одна из версий – это часть якорной стоянки средневекового Судака. Скопление расположено как-раз напротив портовой части средневекового города. Но вторая версия, которую нельзя исключать – эти якоря являются частью кораблекрушения. Скопление нескольких однотипных и одинаковых по размерам якорей, расположенных на небольшой площадке и без видимых зацепов о гряду, говорит в пользу данной версии. Исследуемое скопление имеет аналогии с находками якорей на таких известных кораблекрушениях как Ясси-Ада и Серче Лимани, у берегов Турции. Более тщательное исследование судакских якорей в будущем, должно в конечном итоге подтвердить или опровергнуть версию о кораблекрушении.

Библиография:

ЗЕЛЕНКО С.М. Подводная археология Крыма. — Киев, 2008.

ИВАНОВ С.В., ГОРБУНОВ П.А. Локализация скопления средневековых якорей в акватории Судакской бухты // Парадигмы истории и общественного развития. Вып. 15-16, — Севастополь, 2019

МАЙКО В.В. ДЖАНОВ А.В. Археологические памятники Судакского региона Республики Крым. — Симферополь, 2015

VAN DOORNINCK F.H. JR. An 11th century shipwreck at Serce Liman, Turkey: 1978-81 // IJNA. — 1982. — 11.1.