

ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ И АРХЕОЛОГИЯ

УДК 94(394):339.9"1/3"

ББК ТЗ(0)313.41-201

Е. Альхатиб

ТОРГОВЫЕ ДОРОГИ СИРИИ В I-III ВВ. Н.Э.

Статья посвящена торговым дорогам Сирии в I-III вв. н.э. В римский период Сирия находилась на пересечении важных торговых и военных дорог на Ближнем Востоке, поэтому владеть ею означало властвовать над районами Западной Азии и восточного Средиземноморья. Для развития важной для них провинции римляне улучшали старые дороги Эллинского периода и строили новые.

E. Alkhatib

TRADE ROADS IN SYRIA IN THE I-III CENTURIES B.C.

The article is devoted to Syrian trade roads of the I-III centuries BC. Syria was located at the crossroads of important trade and military roads in the Middle East in the Roman period. Many rulers desired to conquer it because it meant to rule over the areas of West Asia and the eastern Mediterranean. The Romans improved old roads of the Hellenic period and built new ones in order to develop their important province.

Ключевые слова: *Сирия, Пальмира, римский период, селевкиды, внутренние дороги, международные дороги, Ближний Восток, Средиземноморье.*

Keywords: *Syria, Palmyra, Roman period, the Seleucids, internal roads, international road, Middle East, Mediterranean.*

Как известно, возникновение и развитие торговых и культурных связей народов, государств и целых регионов уходят в глубь веков. Происходило это посредством торговли, когда наши далекие предки, стремясь к общению, взаимному обмену культурными и материальными ценностями, смело шли за пределы знакомых им миров, расширяя горизонты своего познания. Торговые пути покрывали огромные пространства, порой проходили через степи, пустыни, горы и моря, соединяя города, страны и континенты. К концу I тыс. до н.э. сложилась целая система караванных дорог, пересекавших Евразию от Средиземноморья до Китая. В исторической литературе это явление принято называть Великим Шелковым путем. В этой трансконтинентальной торговле Сирия занимает важное стратегическое положение, поскольку граничит с Малой Азией и Арменией с севера, со Средиземным морем и Финикийским берегом с запада, Вавилоном с востока и с Аравийским полуостровом с юга [1, с. 10].

Экономические связи Сирии со странами Междуречья фиксируются со времен Шумерских династий, Аккадской империи и Третьей династии Ура, особенно в эпоху Жудия – короля Лажаша (2144 – 2124 гг. до н.э.), где записи указывали на торговлю, которая шла с Верхнего моря до Нижнего моря. О торговых отношениях Пальмиры во II тыс. до нашей эры с Анатолией, Палестиной и Египтом через Дамаск упоминали шумерские записи [2, с. 6-8]. Все это происходило по благоустроенным дорогам, качество которых продолжает сохраняться до наших дней. Эти пути были следующими.

Восточная дорога. Она поднимается параллельно с Евфратом из Южного Притока в Вавилон и Мари и соединяется около Тарка (Альашарне) с двумя дорогами, идущими из Ашура и Анлиля (Таль Лилан). Далее дорога продолжает свое направление к

Имару (Маскане), которая является важным речным портом на Евфрате и узлом сухопутных и речных коммуникаций между Севером Сирии и странами Междуречья, там она пересекает равнину Сирии до Халеба (Алеппо), где затем делится на две дороги. Первая идет в Алалах (Таль Атшане), а вторая – в Ургарит, затем направляется на юг, к г. Катана, проходя города Хама и Дамаск к Палестине и Долине Нила [3, р. 119-126].

Средняя или южная дорога. Эта дорога соединяет Сирию со странами Междуречья. Она, как и первая, берет свое начало из Среднего Евфрата, около Мари, и продолжается через Шамскую Пустыню, проходя Пальмиру и низменность Хомса до берегов Средиземного моря (Жубель), а около г. Катана пересекается с дорогой, идущей севернее в Алеппо и южнее в Дамаск и Палестину [4, р. 3-4].

Дороги Эллинистического периода. Наиболее крупным эллинистическим образованием на Ближнем Востоке была держава Селевкидов. Современники его называли Сирией. В государство входили такие области, как Северная Сирия, Вавилония (средняя Месопотамия), центральная и юго-западная части Малой Азии, а также восточные территории Ирана, Средней Азии и Греко-Бактрийского царства, вплоть до Индии, которые вскоре были утрачены. При Селевкидах наблюдался экономический подъем старых городов и строительство новых. Развивалось местное производство, что вело к увеличению числа ремесленников и торговцев. В отдельных областях существовали центры по производству льняных тканей, керамической посуды и обработки металла. В Сирии активно использовали недра и строевой лес.

Основным экономическим центром державы Селевкидов была Селевкия на реке Тигре. Развитие товарного производства сопровождалось установлением более тесных отношений между отдельными областями, что повлекло за собой благоустройство внутренних дорог. Особенно важна была дорога, соединявшая побережье Эгейского моря (Эфес) с Месопотамией (Селевкия на Тигре) и далее с Персидой, Мидией, Бактрией, Согдианой, Индией. По ней караваны из Сирии поставляли шелк, благовония и ремесленные изделия в Западные страны, в Среднюю Азию и Индию. Селевкиды и Птолемеи стремились удерживать контроль над этой дорогой, столь важной как с экономической, военной, так и с политической точки зрения [5, с. 216]. Интересы Селевкидов и Птолемеев сталкивались также в Финикии и Малой Азии. Поэтому и здесь размах торговых операций в значительной степени зависел не только от политической ситуации, но и качества дорог. Транзитная торговля, осуществлявшаяся по важнейшему торговому пути от побережья Малой Азии через Междуречье в Иран и Среднюю Азию, а также по караванному пути из Аравии, по побережью Сирии, далее через пустыню в Вавилонию [6, с. 216].

Дороги Римского периода. Помпей завоевал Сирию в 64 г. до нашей эры и превратил ее в римскую провинцию. Помимо военных и административных дел он большое внимание уделял Евфратскому торговому пути [7, с. 127]. Во время правления Августа и его господства над бассейном Средиземного моря, наступило мирное время, когда во всех римских провинциях были приняты меры для безопасной и бесперебойной торговли.

Для развития важной для них провинции римляне строили в Сирии дороги, каналы, мосты и крепости. Дороги строили повсюду, где кипела жизнь и шла бойкая торговля. Особое внимание римляне уделяли дорогам на стратегическом направлении, в частности пролегающем через Сирийскую и Аравийскую пустыни. В местах, где существовали источники воды, они устанавливали стационарные сторожевые посты для безопасного движения и быстрой связи [8, с. 159; 9, с. 127]. Исследователи отмечают, что по многим параметрам римские дороги были более разнообразными и качественными, нежели эллинистические. При строительстве дорог римляне учитывали многие факторы, в том числе

состояние природной среды и средств передвижения. Так, например, дороги в районе Харра и Хорана были покрыты гравием, что затрудняло движение караванов, состоящих из верблюдов несущих поклажу. Римляне, что бы обезопасить ноги верблюдов от острых камней, очистили путь, собрав гравий вдоль края дороги [9, с. 127; 8, с. 157-159].

Таким образом, для удобного прохождения торговых караванов и быстрого передвижения римской армии по пустынным районам Сирии, граничащей с Персией, Римская империя отремонтировала в Сирии старые дороги Эллинского периода и построила новые. Если обратиться к хронологии строительства дорог, то она выглядит следующим образом:

В 27 году до н.э. – 14 году н.э. Октавиан Август построил новые дороги, отремонтировал старые и обеспечил их безопасность по всей Торговой дороге, идущей на Восток через Евфрат [10, с. 94-95].

В 41-54 гг. император Тиберий Клавдий Друз строил дороги в Сирии, где располагался римский армейский корпус в Зюгме (Салукии) на Евфрате, единственном проходе римлян на Восток.

В 54-68 гг. н.э. во время царствования Нерона купцы много раз использовали торговую дорогу (на Евфрате) из-за наличия безопасности на протяжении всего пути до самой Индии [5, с. 11-21].

В 69-79 гг. н.э. император Флавий Веспасиан также большое внимание уделял состоянию дорог и их строительству. Показателем данного внимания является наличие памятника у дороги Афамия – Пальмира, а также резная надпись, которая носит его имя, обнаруженная южнее Моста Альшарне [11, с. 67-70]. В этот же период (70-73 гг.) губернатор Сирии Каснеппиос Раetus отремонтировал и реставрировал часть дороги между Анталией и Акки [12, с. 90-92].

Император Веспасиан понимал значение Пальмиры, как торгового центра, и оставил в Сирии две дивизии, первая – для предотвращения любых агрессивных действий со стороны Евфрата, а вторая – для охраны дорог и караванов, посредством строительства укрепленных армейских позиций (крепостей) [5, с. 52]. В то же время на Евфрате была построена линия связи (дорога Пальмира – Суры), которая стала стратегическим объектом в Римско-Персидском единоборстве [12, с. 70].

Во время правления императора Тита Флавия Домициана в 81-96 гг. его губернатор Сирии Т. Атилиус Руфус отремонтировал в 82-84 гг. дорогу вдоль берега Средиземного моря, которая соединяла Анталию с Египтом. Это была одна из старинных дорог, расположенных вдоль побережья [13, с. 69].

Император Траян, покоривший Альбатраа (Петру), в 106 г основал провинцию под названием Аларабия и ее столицу Бусра, ставшей важной торговой точкой, соединяющей Пальмиру и Дура Европос, дорогами по которой осуществлялись торговые операции [5, с. 55]. Для защиты торговых путей Траян построил много крепостей на всем протяжении пустыни. Была также поперечная дорога между Востоком и Западом, которая соединяла города Тигр и Евфрат с городами Средиземноморья [14, р. 62-65]. Эта дорога начиналась с Дамаска и проходила через Хуран в Джелад, а из него в Муааб, затем на юг, где соединялась с караванами Аравийского полуострова. Строительство дороги началось в 106 г. по приказу императора Траяна, а закончилось в 111 г. или 114 году [15, р. 126]. Мостили дорогу римские солдаты большими камнями, поэтому на северо-западе Ум Алькауатин, что на севере Иордании, сохранился каменный участок пути, носящий имя императора.

Император Публий Элий Адриан (117-138 гг.) также отличался большой заботой о путях сообщения в Сирии. В 130 году он посещал Пальмиру и назвал ее Адриана Паль-

мира, т.е. свобода. По дороге из Дамаска в Пальмиру, а затем в Египет, археологи обнаружили руины 42 крепостей и цитаделей, построенных при Адриане [16, р. 42-43]. Располагались они на расстоянии 3-часового перехода друг от друга. Усиленная охрана сухопутных дорог обеспечивала безопасность торговых операций, столь важных для процветания Римской империи. По приказу Адриана была отреставрирована дорога между Дамаском и Петрой, что значительно оживило торговлю в регионе [11, р. 71].

Период правления Антония Пия (138-161 гг.) отличался строительством дорог между сирийскими городами, а во время Септимуса Севера (193-211 гг.) в области строительства дорог произошли важные изменения. Так, на дороге от Тира к Саиду были установлены плиты с обозначением километража и датированы они 198 годом [5, р. 71].

Свой вклад в дорожное строительство внес и Каракалла (211-217 гг.). Он большое внимание уделял улучшению дорог между Дамаском и Палестиной, а также между Алляжата, Бусрой, Альсуваидаа и Дамаском.

Филип Арабский (244-249 гг.) продолжил традиции по обеспечению безопасности на дорогах в пределах империи. Так, на дороге через пустыню, которая соединяла Аравию с Пальмирой и Евфратом, были построены дозорные башни и крепости для обеспечения сохранности и безопасности торговых караванов. Там же построили относительно комфортные станции для отдыха и ночлега купцов, правительственных чиновников и путешественников [17, р. 489-590].

Таким образом, в римский период Сирия являлась своеобразным мостом между Египтом, Грецией, Римом и странами Междуречья, которые были тесно связаны сетью развитых дорог [8, с. 158].

Коммуникации международного значения. Традиционно к ним относят дороги, по которым шли караваны с ладаном и шелком. Дорога ладанов, одна из наиболее известных торговых дорог, соединявшая Аравийский полуостров со странами Запада. Большой спрос на ладан был причиной расцвета торговли между Южной Аравией и другими странами мира [18, р. 55; 19, р. 33]. Из районов, где производили ладан и олибанум (уникальная смола, которую получают с деревьев, именуемых ладанными), грузы собирались в Тамнаи, которую упоминает Баллини, как столицу Королевства Катбан в Йемене. Из Тамнаи караваны шли на север, через восточную границу района Сабаа и узкий проход на территории Маанов и далее следовали в Мекку. Затем дорога делилась на две ветки, первая шла севернее в Пальмиру, а вторая – западнее в Газу. Мы уже упоминали о том, что император Траян построил третью ветку, идущую в Альакабу и Пальмиру, проходя Парпуполис (Рабат Амман), Филадельфию (Амман) и Бусру (Via Nova Trajana). На всем протяжении пути римляне создавали благоустроенные станции отдыха, охраняемые сторожевыми гарнизонами [5, р. 52].

Другим важным материалом мировой торговли был шелк. Рим всячески поощрял поставки столь экзотического и дорогого материала, который поступал с Востока по так называемому Великому Шелковому пути. Значение этой магистрали выходило далеко за пределы простых торгово-экономических связей между Востоком и Западом, олицетворением которых были Римская и Китайские империи. По этому пути двигались миграционные потоки населения, происходил культурный обмен, распространялись научные знания, религиозные воззрения буддизма, манихейства, несторианства и ислама [20, с. 15-22].

Многие народы, некогда замкнутые в пределах своей малой родины, впервые открыли для себя новые миры, наполненные материальными, культурными и духовными богатствами.

Контакты Римской империи со странами Востока осуществлялись по «южному» ответвлению шелкового пути, проходившему через египетские города Сарапий, Клизму и Антиною. Затем путь соединялся с северным в районе Пелузия, и далее морским путем товары попадали в прибрежные города Сирии и, прежде всего, в Антиохию [21].

От прибрежных сирийских городов торговые караваны продвигались к Евфрату, к переправе у Бамбики (Эдесса-Гиераполь), что на границе с Парфией. Далее путь проходил по пустынной местности до Скены, а затем в Селевкию и Ктесифон. Об этом свидетельствуют находки египетского фаянса и других товаров, обнаруженных в ряде памятников II в. н. э. Пальмиры, Дура-Европос, Селевкии, Вавилонa и др. Караванные дороги того времени содержались в надлежащем состоянии и надежно охранялись сторожевыми постами.

Из источников (папирусы, эпитафические памятники, а также изображения на рельефах) II и III вв. н. э. известно об экономическом процветании Пальмиры, которая активно торговала со странами Востока. Эти же источники содержат данные о поездках сирийцев в Вологезы, Спасину Харакс, Хатру и Сузы в Месопотамии, о посещении Маргианы [22]. За пределами своей провинции и Римской империи сирийские купцы старались открывать свои резиденции. Так, торговые поселения были организованы в Северо-Западной Индии и на западном побережье Индии. Через торговую резиденцию в Коптосе пальмирские купцы поставляли в Сирию и Египет товары из Индии, Южной Аравии и Восточной Африки.

В парфянское и сасанидское время сирийцы-христиане основывали торговые поселения в восточных областях Ирана, Средней Азии, а позднее в Китае.

Прибрежные и внутренние дороги. Для обеспечения бесперебойной торговли и эффективного управления колониями римляне продолжали благоустраивать внутренние и прибрежные дороги.

Прибрежные дороги вдоль Финикийского берега занимали отличную позицию между долинами Нила, Тигра и Евфрата. Главной из них была Большая Южно-Северная дорога. Она начинается в Египте и следует к его восточным границам параллельно с цепью песчаных холмов до города Альариш, затем к Мажду, Акке, Рас Альнакуре, Тиру, Сандону и до Александрии на севере. На севере Сирии дороги берут свое начало в Анталии и далее идут через Латакию, Тартус, Афамию, Баалбек и Акку на юг в Тиру [9, р. 131-132].

Что же касается внутренних дорог Сирии, то они пересекались в Пальмире, которая в римский период была важным экономическим и культурным центром, где заключались крупные торговые сделки и обменивались обширной информацией. Важную часть дохода Пальмире приносил контроль за Евфратской (Пустынной) дорогой, соединяющей Междуречье и бассейн Средиземного моря. Первой станцией на пути к побережью Средиземного моря был Хомс, стоявший на границе пустыни и долины реки Альбаси. Рядом с Хомсом пролетала дорога, идущая по долине реки Южная Кебира, которая соединяла Южную Сирию с северными районами страны [23, р. 40-45]. Причем Пустынная дорога, пролегающая через Пальмиру, была предпочтительней Северной дороги. В настоящее время сохранился участок дороги Анталия – Алеппо, вымощенный большими камнями толщиной 8 см [5, с.132-133].

Среди южных дорог можно назвать следующие участки: Дамаск – Нава и Дар; Дамаск – Бусра через Альсувайда; Бусра – Амман, а также дороги из Бусры на Восток и Запад [24, с. 209-217].