

**НОВ БЪЛГАРСКИ УНИВЕРСИТЕТ
ДЕПАРТАМЕНТ АРХЕОЛОГИЯ**

Петър Кирилов Манов

**РЕЧНИ И МОРСКИ КОМУНИКАЦИИ НА ИЗТОЧНИТЕ БАЛКАНИ
I-VI В.**

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертация за присъждане на образователна и научна степен доктор

Научен ръководител:

Доц. д-р. Илиян Боянов

СОФИЯ 2016

Дисертационният труд „Речни и морски комуникации на Източните Балкани (I-VI в.)“ съдържа 197 страници, в това число 36 фигури и 17 карти.

Трудът се състои от следните глави: 1. Въведение, 2. Състояние на речната и морска среда, 3. Пристанища на Източните Балкани I - VI в., 4. Боен флот, 5. Транспортна система, 6. Заключение.

Петър Манов е докторант в НБУ

Дисертацията е била представена за обсъждане на департаментен съвет към НБУ на 06.04.2016 г. Защитата на дисертационния труд ще се състои на _____ на открито заседание пред научно жури, назначено от Ректора на Нов български университет.

1. Въведение

Изборът на предложената тема на дисертационния труд е предопределен от желанието да се проследи един от най-ранните етапи от развитието на римската речна и морска комуникация в провинциалните граници на Източните Балкани. Ранното присъствие на гърци и римляни в проучваната зона, дава увереност за разбираем преглед на какво ниво се осъществява комуникацията по речната и морска шир.

Правилното разбиране на мобилността осъществявана по големите водни пътища е от помощ, защото в природата на водите отсъстват трайни следи от трасета. Материалните останки от различните по тип и функция структури предоставят възможност за изясняване и преосмисляне на въпроси от концептуално естество във връзка с военно-политическата и социално-икономическата история. За районите на пристанищата по бреговете трябва да се отчете фактът, че търпят непрекъснато топографско развитие и промени в природната среда. Индустриалното използване на реките, езерата и морето, войните и много други фактори представляват негатив за една реална окончателна преценка. Единствените цялостно запазени или даващи възможност за реконструкция са паметниците на иконографията. Ето защо основната цел чрез предоставените редица доказателства е да се систематизира трайната организация на връзката суша-пристанище-кораби. По този начин във всеки политически проект се отчита система за добре планирана мобилност.

Териториален и хронологически обхват

Дефинирани в географски граници за нуждите на изследването Източните Балкани обхващат речната територия от Железни врата на границата между Румъния и Сърбия до вливането на делтата на р. Дунав при Истрия и цялото Западно Черноморие. Линиите им са винаги отворени, когато природната и политическа среда позволяват. Като граници могат да се възприемат пределите на други доминиращите народи, но не и вътре в римския свят. Като цяло те са подвижни.

Долната хронологическа граница съвпада с промяната на технологиите на водния транспорт и само след по-малко от половин век административното приобщаване на земите на бъдещите провинции Тракия и Мизия.

Горната хронологическа граница същевременно разширява историческия контекст, в който чрез настъпилото развитие се обуславя по-голямо разнообразие на доказателства.

Методи на изследване

Изследването се основава на метода на литературния и документален анализ на открити и проучени разнообразни по вид, характер, тематика и съдържание източници.

Вторият аспект е анализ на географското разположение с цел привеждане в съответствие с поставените проблеми, за постигане на различни модели. Предложен е анализ на транспортната мрежа, чрез серия от функции свързани с природната среда и мобилността.

Цел и задачи

Настоящият труд има за основна цел да обобщи и анализира количество информация за еволюцията на системата от комуникации, постигана посредством водната среда от началото на Принципата до края на Късната античност, въз основа адекватните речни и морски връзки и конгломерат от двете използващи пристанища, непретенциозни от към монументалност, обслужващи непосредствени и отдалечени населени места.

Във връзка с осъществяването на формулираната цел ще се реализират следните задачи включващи разясняването на:

- **Условията за плаване:** Интерпретация и оценяване на редица физико-географски фактори, влияещи на естествения режим при ситуиране, строителство и експлоатация на пристанищата на континента и островите.
- **Териториалният анализ на обектите:** Изборът на място, като закономерен и обективен процес.
- **Административно-политическа принадлежност:** Проследяване на еволюцията на флота в административен аспект със задача определянето на ролята на транспортния и военен флот.
- **Статут:** Обзор на системата от малки и големи пристанища и мостове ситуирани в следствие на системна подредба, основно в опит за изолиране и разглеждане на военните обекти в зоната на плавателност.
- **Проблемът за безвъзвратно изгубените водни съоръжения:** Представяне на известни епиграфски и писмени извори, свидетелстващи по един или друг начин за наличие на пристанищно съоръжение

прикрепено към, или използвано от даденото селище, градски център или укрепление.

- **Исторически събития:** Очертаване на отделни исторически събития и процеси с отношение към състоянието и еволюцията на системата от комуникации по плавателните реки и Черноморския басейн.
- **Преносна мрежа:** Обобщаване на развитието на плавателните инженерни средства.

С оглед постигането на поставената цел са изключени народите, без ясна улегналост и доминация в близост до разглежданите граници на водните площи. Обектите попадащи на север от р. Дунав, не притежават ясен хронологически обхват на политическа обвързаност и поради тази причина те се коментират само когато флотските бази са в процес на симбиоза със своите южни еквиваленти.

Отсъствието на материални останки от плавателни средства прави трудна задачата да се определи мащаба на използване основно на реките. Поради тази причина част от дадената информация представлява отражение на други територии със сходно административно устройство. Целта на подобно начинание е да се сравнят базово данните от различни зони и да се достигне доколкото е възможно до един модел на използване на ресурсите и ангажимента на лицата обвързани с тях.

Проучвания и проблеми

Изследванията на линиите на моретата и реките могат да преминат през един първи период, в който се създават условията за опознаване на крайбрежията. Речното крайбрежие е обект на съвременна проучвателска дейност, след като първото “Дунавско параходно дружество“ основано през 1829 г. прави подробни проучвания на водния път.

Промяна настъпва след подписването на Одринския мирен договор, който обявява тази част от реката за отговорност на Русия. След Кримската война водите придобиват статут на свободни за плаване по силата на Чл. 15 от “Парижкия мирен договор“.

Дунавската делта става обект на проучвателска дейност с начинанието предприето през 1867 г. на Е. Дежарден. През 1868 г. френският археолог за първи път идентифицира

останките на Истрия, като и до сега фортификационната система на дн. Добруджа е обект на проучвателска дейност.

Насока в хода на развитието на българската археология дават братята Шкорпил. В различни райони на цялата страна и най-вече в източните и предели, те осъществяват дейност в събиране на абсолютно непознати паметници. Благодарение на тази дейност сега е наличен един чудесен архив за състоянието на паметниците в края на XIX в. Те са първите, които проучват и популяризират Римските терми от края на II и началото на III в. във Варна. Следи от пристанищата на Шабла и Сексагинта Приста отново са описани от тях. Прецизни записки са водени на територията около р. Ропотамо, Приморско и много други места.

Пътят за проучвания се отваря най-вече в годините след втората световна война. През 1948 г., в Белград е приета конвенция освобождаваща плаването на военни кораби на не Дунавски държави, като се вменява задължението на крайбрежните държави да обменят информация помежду си. Това води до създаване на условия за по-лесен достъп, а в дългосрочен план прецизира събирането на изворова база.

След няколко издадени труда в областта през 2001 г. излиза "По Дунав" на В. Дойков. Подробното изложение е плод на многобройни пътувания по цялата река от изворите до делтата, с посещение на обекти по двата бряга. Учен с важни приноси в античната история на Балканите и древна Тракия е също така Хр. Данов. По-специално в изследване той се съсредоточава върху елинската колонизация в Понта/Черно море.

Нови подходи от средата на XX в. започват да се прилагат с методите на съвременната комплексна и интердисциплинарна наука на подводната археология. Разпространението на употребата на методите на подводната археология в България и съседните и страни води до откриването на голям брой колективни находки и добавя най-вече контекст. Следва създаването през 1979 г. на международните симпозиуми „Тракия Понтика“.

В Созопол по инициатива на проф. Александър Фол през 1979 г. е създадена База за морски проучвания. Част от основни задачи през годините са издирване, събиране, съхранение и документиране по цялата брегова ивица и крайбрежните води, както и локализиране на обекти и акватории за бъдеща подводна археологическа работа, като пристанищни съоръжения, котвени стоянки и райони на морски катастрофи.

Като част от разработването на археологическите проблеми и особено на мрежите на мобилност под внимание са взети процесите на развитието на бреговете. Основните публикации по отношение на най-динамичната част от долното течение на р. Дунав-делтата публикува Nicolae Panin, както и Liviu Giosan.

Тук е мястото да се обърне внимание на мащабните проучвания на пристанищните басейни през последните години. През 2011 г. се провежда симпозиум спонсориран от Германския археологически институт (DAI), Университетски център за изследвания на анадолските цивилизации (RCAC), Римо-германския национален музей, Археологическия музей на Истанбул и Австрийския археологически институт. Основната му цел е да комбинира представянето на последните открития от проучване и разкопки на пристанища и пристанищни градове в Източното Средиземноморие, като информацията се фокусира върху урбанизма, икономиката и пространствената организация.

През 2014 г. излиза четвърто издание на том I с автор Arthur de Graauw, включващо в себе си част идентифициране и локализиране на древни пристанища и портове. Резултатът е списък от около 3000 древни пристанища, базирани на трудовете на древни автори и съвременни автори, както и информация от атласи.

На 28 март 2012 г. в Солун Стартира официално проекта "Olkas" с главен говорител д-р Флора Караянис. Чрез проекта "Olkas" вече е създадена мрежа от органи, представляващи страните около Черно море (Турция, България, Румъния, Украйна и Грузия), която се фокусира върху изследването и популяризирането на запазеното средновековно наследство. Конкретната му насоченост е да обобщи информация за средновековните пристанищни басейни и морски пътища от Егейско море до Черно море.

Римската флота винаги е била предмет на особено внимание от страна на изследователите. Без съмнение информативно е проследяването на Пуническите войни за вникване в първите етапи на развитие на военноморското дело. По този въпрос основополагащ е труда на W. Tarn. Първоначално най-пълните наблюдения са от страна на Chester G. Starr, Jr. В осемте части на изследването е проследена ролята на италиейските флотилии, техните пристанища, служителите и корабите, провинциалните ескадрили с начална дата късната Република. Посочва се промяната в организацията от републиканската флота към имперската. За първи път се застъпва становището, че флотата не се състои единствено от роби и освободени роби.

Значение за изясняване характера на провинциалните флотилии има D. Saddington. Вследствие на тяхното разграничаване и анализ основно свързаните със *Classis Flavia Moesica* и *Classis Pontica* автори са E. Wheeler; F. Berard, P. Petrović; F. M. Popescu. За изясняване структурите на римския флот на Долен Дунав в периода на Късната античност основен принос има E. Петков. Публикации на Г. Кабакчиева; Д. Митова-Джонова; P. Иванов; A. Agicescu; C. Торбатов; D'Amato; O. Ilie и др.; A. Ivantchik и V. Krapivina; M. Roxan хвърлиха светлина върху възможностите за мобилност по водните пътища.

Редица учени повдигат въпроса за движението на кораби по р. Дунав, р. Марица и Черно море. J. Воег разглежда речното плаване в Тракия, най-вече по р. Марица. Вследствие на разграничаване и анализ J. Royal проследява развитието и използването на корабните технологии в римския свят между трети и седми век.

За изясняването и определянето на транспортните трасета, включително морски и речни, работят A. Avramea, C. Carreras и P. De Soto, а едни от основните предмети за разкриване на трасета за внос, саркофазите и вносната римска керамика попадат в интереса на Л. Гетов, M. Иванов, X. Кузов и др., Т. Ковачева, A. Димитрова-Милчева.

Корабната система по р. Дунав е добре проучена от M. Zahariade и O. Bounegru, P. Иванов; C. Торбатов, J. Royal, B. Велков.

За определяне и реконструкция на плаването по р. Марица, другите реки и Западното Черноморие със съдове често се изхожда от иконографския материал. Тълкуването и популяризирането на иконографските произведения, от които се изхожда за вида и структурата на плавателните средства на Източните Балкани са главно предприемани от Хр. Прешленов, Д. Драганов, И. Топалилов, Й. Юркова, P. Ulrike и др.

Благодарности

Изявявам своята искрена и дълбока благодарност на своя научен ръководител доц. д-р. Илиан Боянов, без чиято подкрепа и напътствия задълбочаването в проблематиката нямаше да бъде възможно.

Съществено значение за подготовката на дисертацията имаше проявената съпричастност и помощ от проф. Иван Гацов, доц. д-р Петър Балабанов и д-р Богдан Атанасов, д-р Боян Думанов, д-р Живко Узунов, д-р Петранка Неделчева, Ирена Димитрова и Миглена Райковска.

2. Състояние на речната и морска среда

В значителен брой случаи да се повлияе на природо-географските дадености е единствения път на комуникация. Периодът прави възможно в най-голяма степен да започне изследването на човешка намеса в крайбрежната зона в резултат на промените в природния фон. Повратно при използването във водна среда се оказва откриването на поцулана и създаването на античния хидробетон, както и способността на римляните за запазване на пристанищните басейни без затлачвания. Посоката на развитие достига образа на сложен крупен транспортен възел, съчетаващ двата вида транспорт – сухопътния и водния. Постепенно се развива прилежащата територия, оборудвана със съоръжения за дейност по обслужването на плавателните съдове.

В отдалечени една от друга географски територии владени от Рим се появяват изкуствени подходни канали, снабдени с навигационни средства. По такъв начин чрез изграждането на комуникационен канал император Траян прави Дунав напълно плавателен. Още по мащабна система от канали представляват тъй наречените ”гърла” от Беленската низина и о. Персин, които свързват езера, блата и р. Дунав в едно, а на острова въвеждат във вътрешността. От друга страна чрез проправянето на подобни канали, римляните са в състояние да създават изкуствени острови и по този начин да осигурят заслон на голям брой кораби. Не на последно място се облекчава плаването срещу течението.

Пристанищните съоръжения, като основен фактор на комуникация посредством водната среда са съобразени с бреговата ивица, но не са константна величина от нея. Те зависят пряко от условията на плаваемост за различните нужди от обществен или друг характер до, между, около и в пристанищата. Непрекъснатото взаимодействие на водната среда с крайбрежната зона поражда съвкупност от явления, които определят естествения им режим. Околна среда е термин, който обобщава в себе си двете понятия за биологично разнообразие на даден район и неговите географски характеристики (климат, минерални и неминерални ресурси и т.н.). Тя се влияе от различни процеси, протичащи във въздушната и водната среда. Неправилното оценяване на редица физико-географски фактори, влияещи на естествения режим при ситуиране, строителство и експлоатация на навигационни съоръжения водят до загуби. Морските течения, които биват: постоянни (образувани от разликата в плътността на водата); периодични (от приливно-отливни явления); временни

(от вятър и вълнение) имат значение при избор на правилното очертание на хидротехническите съоръжения, подходните канали и борбата със затлачването. Плажовете са обект на седиментация и ерозия чрез действието на вълните. Възможно е натрупването на наносни слоеве, без никаква човешка намеса, да скрие напълно цели антични структури. Нагледен пример от българското черноморско крайбрежие е разкритото от водната стихия на вълните римско селище в Сарафово през месец февруари 2012 г.

Колебания на земната кора също влияят върху тези условия. Земетресение се сочи, като причина за изместване на античната флотска база Халмирис с приблизително 2 км от течението. В древността тя лежи на брега на Южното разклонение на река Дунав, наричано сега „Свети Георги“, за което свидетелстват останките от антични пристанищни съоръжения от североизток.

Внимание е нужно да се обърне и на факта, че реката представлява различно водно тяло от световния океан. Тук в следствие на гео-морфологичните и тези процеси, подпомогнати умишлено или не от човечеството, е възможно да бъде дадена една неясна представа за речната комуникация през разглеждания период. Известно е, че съвременната дунавска брегова линия в северозападната част на Русе съществено се различава от тази в миналото. До началото на XX в. при устието на р. Русенски Лом се е намирал вдаден в сушата речен залив. В суходелието Карсу при град Черна вода към Кюстенджа до средата на XIX в. при многоводие нахлувала огромна водна маса. По този начин достигайки чак до морето е възможно съкращаването на водното трасе с около 400 км. Най-откроимо променливи, обаче са границите и посоката на теченията в участъка на Дунавската Делта. Тя се влияе главно от нивото на валежите по протежение на цялата река и покачването на Черноморското ниво. Поради това в изворите между V в. пр. Хр. и XIX в. се отчитат непрекъснати промени в нейната конфигурация и брой канали на вливане. Поради темповете на промяна на този етап е изключително трудно, доказване на траен пристанищен живот на територията на нейните ръкави.

От друга страна колебанията на черноморското ниво се отразява в най-голяма степен на морската комуникация. Макар да са в етап на доизясняване, засечени са три основни периода в покачването – трансгресия и спада – регресия на Черноморските води. От Късната античност насетне се отбелязва покачване на морското равнище. В разглеждани времеви период морското равнище е било по-високо от периода на късното

средновековие, но по-ниско отколкото днес, причина за което е Корсунската регресия. Предхождащо покачване на водите е Нимфейската трансгресия, която превишила морското ниво и е станала причина за заливането на пристанищата и части от античните градове по българското черноморското крайбрежие към и след VI в. сл. Хр.

Когато се коментират такива процеси трябва да се има предвид, че те постоянно се изменят. В следствие на това топографското развитие на пристанищата е непрекъснато. Макар че за начало на непосредствените въздействия на природната обстановка се сочи античността, човешкият фактор от съвремението и от близкото минало е допринесъл най-значително за тази несигурност. Пренасянето и отлагането на скален материал е начина, по който се оформят терените. Язовирите, единият от които при „Железни врата“, възпрепятстват естествения пренос на твърди маси по по-нататъшната част от реката. От своя страна по този начин дълбочината на Дунав постепенно се увеличава. През 80-те години са потопени три кораба до остров Белене и остров Милка с цел изместване на течението. Човешката намеса при р. Марица е още по-пагубна. Тя губи своето над 20 вековно пълноценно ниво на плаваемост. Записани доказателства показват, че в най-долното си течение, тя е плавателна за съдове с тегло от 50 т. В края на XIX в. заради железниците, напояванията и изградените шосейни пътища се слага края на използването на р. Марица като плавателен път.

Въпреки така очертаната картина, изложените промени не са с размерите на бедствие, което може да засегне обитаването на широка територия. Точно обратното пълноводността на реките и обособените места за спирка на корабите по Западното Черноморие позволяват плаване с голяма сигурност, още преди разглеждания период, до настоящето, независимо от различните нива на технологичен прогрес. За това спомагат климатичните процеси, които не са били драстично различни от съвременните.

Нужно е съобразяване с още един проблем. Изброените следствия, когато боравим със записаните данни на античните географи, понякога са с незначителни отклонения, но друг път се различават чувствително. Нагледен пример е несигурността в локализирането на пристанището Авлеутейхос, на базата на записаните разстояния у Ариан. Трудно е точното поставяне в координатни системи основано именно на промените в бреговата ивица, без сигурно определяне на безопасността на плаване и реконструкция на крайбрежието. Преди всичко предадените ни разстояния са измервани по водните пътища

чрез методите на каботажното плаване, а като ориентири са заемани отличими морски носове, заливи, пристанищни градове и острови. Видоизменената брегова линия от влиянията на земетресенията, ерозията, изместването на теченията и най-вече покачването и спада на морското ниво, променя картината в различна степен между епохите.

3. Пристанища на Източните Балкани I - VI в.

Комуникацията по вода е в пряка зависимост от разпределянето на пристанищата, които могат да бъдат начални, междинни или крайни точки. За съществуващите главно по плавателните реки кейове е много вероятна конструкцията от забити в дъното дървени колове с дървена настилка върху тях. Използването на нетрайните материали е вследствие на честите заливания. Подобни съоръжения не са архитектурно значими, за да се споменат в изворите. Ето защо, за създаването на относително достоверна представа за позиционирането на древните пристанища способства разглеждането на различни фактори, които косвено могат да създадат представа за нуждата, вероятните удобни места и свързаната с тях информация за други територии (обиталища и пр.). Разбира се, това включва широк спектър от проблеми, които налагат доколкото е възможно по-подробното изследване на всички, обекти попадащи в зоната на изследването.

Представляващи мощни транспортни ядра, пристанищата предизвикват развитието на транспортни връзки за обслужване на значими количества товари на големи разстояния. Керамиката е такъв товар или място за съхранение на други обичайно течни товари, традиционно пренасяна по вода. По археологически път в почти всички градове-пристанища се разкриват различни контейнери, главно амфори, които са били използвани за превоз на стоки. Подобна тенденция е възможно да отнесем не само към градовете-пристанища, а и към легионните лагери, кастелите и др., където ландшафта позволява пристанищни дейности. Керамична продукция е била внасяна посредством Черно море и по долното течение на р. Дунав. Пример може да се даде с източносредиземноморската керамика известна още от началото на I в., за каквато има данни в Нове, Димум, Ескус. За още един масов материал може да се твърди, че традиционно се пренасял по вода, дори преди периода на Принципата - камъка. Подобен транспорт на блокове и продукцията се осъществявал по море, предимно от пристанища на Мала Азия, а по р. Дунав и р. Марица продукцията достига чак до градовете на провинция Горна Мизия и до Филипопол. При този вид товари, теглото представлява сериозна пречка при разтоварните работи. В случаи на отсъствие на каквото и да било адекватно пристанищно съоръжение, обема на работата ще представлява голяма трудност при издърпване, където е възможно на брега на плавателното средство. Комбинация като извършване на претоварване на вода от по-голям съд на по малък, също не би била удачна, като тук се увеличава и процента на

злополуците. Най-адекватно изглежда видовете скалист материал често и необработени, да следват обработка, като товаро-разтоварителните дейности се извършват в обособено за подобни нужди пристанище.

Провинциални пристанища - Черно море

Излазът на Черно море предоставял за новосформираната власт изключително големи стратегически и икономически изгоди. Налагането на римската власт постепенно ускорява интензитета на комуникация. По време на периода се забелязва особена грижа в поддържането и охраната на комуникативните трасета по суша и вода. Намалването на автономията на градовете и включването им постепенно в една система създават морските мрежи, които реализират огромен превоз на стоки, хора, идеи и технологии от различните части на света. Постепенното поставяне под пряката политическа власт на Рим още от I в. пр. Хр., довежда до изграждане на нови центрове какъвто е например Деултум.

Типичен за Западното Черноморие пространствен модел е пристанищен град, разположен на вдаден в морето микрополуостров. Изясняването на особеностите на местоположението има съществено значение, защото въз основа на него се обособява пристанищната акватория.

Истрия

Пристанището изглежда е било със значителен капацитет на използване, заради свързаността на Истрия с частите на *Classls Flavia Moesica*. Допуска се, че то се намира на юг от града, където бреговата линия е подходяща за такава функция.

Аргамум

Трудно е да се проследи реализирането и капацитета на пристанището, причината за което е образуването на езерото Разелм. Преди тези промени Оргаме е поставен на стратегическа позиция на западния бряг на Черно море, с лесен достъп до делтата на река Дунав. Налице е богат презморски внос от V в. пр. Хр. до II в. сл. Хр.

Томи

Относно достъпа с кораби свидетелства пътуването на поета Овидий.

Внушителната многоетажна сграда, която функционира непрекъснато през IV-VI в. е свързана с пристанището на града. В различни помещения са съхранявани амфори, метални предмети и т.н.

Локализирането на порта в съвременната наука го поставя в реда на унищожените от строителството. Напоследък той се поставя в района на съвременното крайбрежно казино.

Калатис

От 1994 г. до 1998 г. Археологическия музей в Калатис – Мангалия (Callatis - Mangalia) и асоциацията Metamauso намираща се в Падуа извършват подводни археологически проучвания. В течение на работата, са открити много архитектурни останки (кейовете и т.н.). Напоследък свързано с някои подводни археологически открития, назрява мнението Калатис да е притежавал дори две пристанища, едно на юг в естествен залив и още едно изкуствено в близост до града на запад.

Нос Калиакра

Това е най-издаденият нос на цялото Западно черноморие с характеристики на добър ориентир за пристанището му през Античността и Средновековието.

Защитеното от ветрове антично пристанище се е намирало в западния залив, за което свидетелства неизвестния автор на периплуса.

При подводни изследвания са регистрирани оловни и каменни щокове, както и ранновизантийски и средновековни амфори.

Каварна

Между нос Зелени и Чиракман през античността е изградено изкуствено пристанище. Запазени са някои елементи от хидротехнически оградни съоръжения в залива пред пристанището.

Най-интензивен живот е протича в V-VI в., за което свидетелстват складовете на пристанището с особено активно използване през късноримската епоха.

Шабла

Регистрираните по исторически и археологически път антични пристанищни басейни в района на съвременна Шабла са Шабленска Тузла, Карон Лимен и Яйлата. Оловни щокове от подводни археологически експедиции по Българското Черноморие са открити при самия гр. Шабла.

Античното пристанище с изкуствен произход Кария (Caria) – отъждествено с Portus Caria/Caron limen е отчетено от Помпоний Мела, Ариан и анонимния периплус на Черно море.

Пристанището при Яйлата е от естествените с регистрирана керамика от IV-VI в., но има данни, че мястото е населявано поне от елинистическата епоха.

Дионисополис

Турският пътешественик от XVII в. Евлия Челеби сочи като причина за произхода на наименованието baliç (кал), едната част на пристанището която е била тинеста. Що се отнася до античното, то се е намирало под съвременното.

Одесос

По време на Принципата Одесос се утвърждава като добре укрепено пристанище. За него съобщава краткия периплус на Ариан. По този начин Одесос е бил връзката по вода, обслужваща и съседния Марцианопол. Налага се мнението, че кораби са акостирали около района на днешната централна жп гара Варна. Други антични портове в района на съвременния град са Карантината, н. Галата и Кастрици.

Несебър

Територията на несебър е обозначена в древните текстове на Овидий и периплуса на Ариан. Удобните места за пристанища са на север и на юг или югозапад от полуострова, но северната част не е използвана през античността. Оловни щокове са намирани от южната страна на полуострова, там където днес е пристанището.

През втората половина на XI в. за известен период от време полуострова е бил седалище на византийския флот.

Анхиало

Анхиалското пристанище е разполагало с добра инфраструктура, тъй като на градски монети е изобразен входът му. Макар релефа, който трябва да отличи античното пристанище, да е силно изменен в съвременното с голяма вероятност за пристанище се сочи голям морски залив, североизточно от укрепения град, който по късно се е превърнал в лагуна.

Изображенията на кораби не са чужди на града. Те се срещат върху монети на Марк Аврелий, Септимий Север и Гордиан III.

Деултум

Пристанище на античния Деултум вероятно е разположено на брега на Мандренското езеро. Във връзка с географската характеристика на областта и произхода на името на Деултум "двублатие", "място между две блата" едва ли е било възможно корабите да са достигали до самия град.

За търговска дейност извършвана чрез пристанището му свидетелстват няколко емисии монети с изображение на кораби, морски създания, морски и речни божества.

Аполония Понтика

Созопол е имал повече от едно пристанища. На запад от потъналия риф и западно от о. Св. Кирик, водите са естествено защитени от северните и източните ветрове. Освен това има изградени две съоръжения, които представляват вълноломни стени. При проучване, касаещо крайбрежната геоархеология на Аполония Понтика, се стига до заключението, че отново пристанище съществува от западната страна на полуострова между центъра на Созопол и неговото предградие. Изглежда на полуострова е бил изграден и фар, за който свидетелства монета, сечена по времето на Фаустна Млада.

Пристанището на о. Св. Иван е било експлоатирано до II в. пр. Хр. или чак до завладяването на Аполония от римляните.

Херсонес/Тера?

Естественото пристанище на нос Св. Димитър, използвано по време на бронзовата епоха, е продължило да съществува през античността до късното средновековие. Антично пристанище се е намирало точно пред устието на р. Ропотамо под нивото на морето. Множество котви и оловни щокове също са извадени от залива при устието. Открива се керамика внесена по море от Северна Африка и Сирия.

Естественият залив Ватерахи (грц. жаба) югоизточно от устието на река Ропотамо също е използван за убежище на кораби през Античността и Средновековието.

Урдовиза

От района на н. Урдовиза са известни три броя оловни щокове, амфорна тара и много фрагменти от стъклени съдове, което говори за търговско корабоплаване. Съвременната река Караагач при вливането си в югозападната част на залива също е плавателна.

Варвара

Варвара спада към регистрираните по исторически и археологически път антични пристанища, за които се съди от намерените котви и/или части от тях. В акваторията и са открити един оловен щок и каменни котви с три и четири отвора от седиментна скала, вероятно от III-V в.

Ахтопол

Места за закотвяне на кораби се обозначават в италианските портолани и портоланни карти от XIV-XVI. Наличните данни засега очертават, че ахтополската средновековна пристанищна стоянка се е намирала в северния залив. Регистриран е оловен щок и щок от военен кораб от III (?) в.

Авлеутейхос?

В последните години надделява мнението, че при Синеморец може да се отнесе селището Авлеутейхос, пристанище споменато единствено от Ариан в неговия Периплус. Възможно е пристанището да се намира още по на юг - в участъка Силистар-Кастрич. Независимо от противоречивите географски позиции към момента има данни за морска активност около брега. В залива при устието на р. Бутамята е открит оловен щок, който може да се отнесе към периода от средата на II в. пр. Хр. до края на III в. сл. Хр. и три щокови железни котви, които могат да се датират в I - III в. сл. Хр.

Провинциални пристанища - р. Дунав, р. Марица

Течението на р. Марица е едно от двете открояващи се направления в речните комуникации на Източните Балкани. Свързана с Тонзос (р. Тунджа), двете реки са естествен воден път за съобщителната мрежа на Хадрианопол и Филипопол под властта на римляните.

За съжаление отсъстват преки данни, които да помогнат за сигурното локализиране на едно или повече пристанища на Филипопол.

Река Дунав във финалното и течение в най-голяма степен отразява речната активност на територията на Източните Балкани. Тук се отчитат всички валидни елементи на технологично ниво, което не отличава политическа важност на речната комуникация от други провинциални територии. През първата четвърт на I в. се развиват процесите

следващи проправянето на подобен вид път и охрана на провинциалната граница на Мизия. Разделянето през 86 г. на Горна и Долна Мизия, не ограничава обектите попадащи на едно речно течение. За новата военна сила, зоната между укрепленията по пътя и реката предоставя изгодна буферна зона

Строежът на пристанища, корабостроителници, места за почивка на корабите, както и информацията за специализирани съдове изпълняващи функцията на охрана, разграничават реално римската територия от тази на варварския свят. По-късно през следващите векове участъци от водното тяло са под контрола на тъй наречените федерати на империята. Въпреки това функцията на реката никога не придобива определение на вътрешна, заради отворения си характер към Черно море.

Цялостното изследване на отделните обекти в териториалните граници заедно с отворения характер на водните пътища посредством флотата, показват един непрекъснат процес на комуникация.

Реалната закономерност на посоката Запад – Изток показва, че малки и големи възможни пристанища, не се струпват в дадени райони, а са в следствие на системна подредба, съобразена най-вече с военния статут на външната граница. Най-важните пристанища са тези в непосредствена близост до легионните лагери.

Виминациум

От мястото произлиза епиграфски материал свързан с култа към Нептун. Все още се обсъжда дали има едно или две пристанища. Два надписа от Виминациум споменават и лицата, занимаващи се с морски транспорт и търговия, което показва възможното съществуване на колегия на моряци (*Collegium nautarum*).

Подобно на Сингидунум за порта на Виминациум е налична малко информация, но поради непосредствената близост до легионния лагер, то спада към доминиращите от към значение на р. Дунав.

Егета

По времето на Късната античност в този участък е стационарирана част на речната флота (*Classis Aegensium Sive Secunda Pannonica*). През същия период в Егета се строят и поправят кораби. Пристанището на Егета се определя укрепеното като описаните в немската литература тип *Landeburg*, често срещани по поречието на река Рейн.

Акве

Макар и определено като малко пристанище на Акве е изпълнявало важна стратегическа функция. Поради неблагоприятния терен е трудно разгръщането в мащаб на каквито и да било сухопътни действия. В тази част военния контрол изглежда е бил базиран на флотата.

Бонония

Укрепеното селище на Бонония е разположено на сравнително висок и стръмен бряг, което не предполага непосредствена близост на пристанището.

Прави се връзка при избора на име за пристанище чрез добавяне на аналогия с Gesoriacum – Bononia. Речното пристанище се свързва и с улеснението в развитието на търговските отношения с големите съседни градски центрове. Много вероятно е пристанището да е било около тази част на крепостта, която е днес под Баба Вида.

Рациария

Тълкуването на името се свързва с латинското название на определен вид малък плоскодънен плавателен съд (*ratis*). Между II и III в. градът се определя като търговски център (*emporium*) на областта.

От края на III и IV в. войскове подразделения са върнати в Рациария, разположени са части и на флота *classis Ratiarensis*. Най-убедително е поставянето на античното пристанище до м. Калето, т. е. северно от градската крепост.

Алмус

Предполага се, че тук също така е функционирало и речно пристанище, обслужващо военния флот – *classis Flavia Moesica*, както и търговски плавателни съдове. Подобно на Рациария, Алмус сочи към стратегически позитиви, поради разположението си на две реки, охраняващ подстъпите към старопланинските проходи. Много вероятно именно поради местоположението си тук да е съществувало пристанище. Допълнително по същото това време функционира и пътя Алмус-Сердика.

Августе

Удобното географско разположение на Августе, ситуиран върху невисоко плато на левия бряг на р. Огоста, предлага господстващо положение над околната равнина и естествена защита. Удобните пътища оставали в западна посока. Това обстоятелство дава възможност да се предположи движение по р. Дунав.

От друга страна търговията е била особено застъпена в района на Августе. Няма преки доказателства, но изглежда, че част от тази продукция би могла да бъде докарвана по Дунав от съседните по-големи центрове в близкия ареал.

Улпия Ескус

Речни връзки се предполагат по значителен брой икономически и представителни причини, свидетелства за внос и изображение на кораб.

Напоследък интерпретираните като кейова стена останки при с. Байкал се свързват с пристанището на Ескус. Дори се излага възможността останките от пътя започващ от западната порта, традиционно считан за част от трасето на римския крайдунавски път да се окаже направление към пристанището на античното селище под Байкал (Palatium/Palatiolum), а и на самия Ескус.

Димум

През 2011 г. след спадане на нивото на Дунав през летните месеци, се изяснява, че градежа, който в предишните години е смятан за потъналата северна крепостна стена на укреплението, се числи към същинското пристанище на Димум с обширен вътрешен басейн, ограничен от солидно изградена кейова стена.

За добре организирана флотска система говорят намираните в гр. Белене амфорни фрагменти произхождащи от средиземноморски и черноморски производствени центрове.

Нове

Напоследък се регистрират останки от пристанищни съоръжения североизточно от Нове, както и при устието на р. Дермен дере. За по-добрата транспортна връзка, Валетудинариумът в легионния лагер е построен в близост до Дунав. Подобно заключение поставя изграждането, ако не и на двете, то поне на едното пристанище на Нове във времето преди 105 г.

Материални и останки от друг характер също ни приближават към тезата за наличието тук на пристанище. Свидетелство за това намираме в откритите печати върху тухли и тегули със схематични изображения на речни кораби, в чиито контури е изписано и името LEG I ITAL.

Ятрус

Предполага се, че той носи името на река Ятрус (Янтра). Посочената река е плавателна доста навътре в Мизия, поради което нейното устие трябва да се охранява. И тук в

следствие оттеглянето на р. Дунав в южна посока част от североизточната и северната крепостна стена са отнесени. Това означава, че възможни останки от пристанище от тази му страна до сега не са били в състояние да бъдат локализирани без специализирано проучване.

Никополис ад Иструм

Надпис от 202 г. означава Сексагинта Приста като пристанище на Никополис ад Иструм. Въпреки това, разстоянието, което може да ги свърже по суша, възлиза на около 80 км. В някаква степен би било възможно разглеждането първоначално на по-близките две речни корита – на Росица и Янтра. Геоморфологични изследвания, осъществени през 1977 г., показват, че Росица е имала корито различно от сегашното.

Сексагинта Приста

Наименование на кастела се обяснява с изграждането на важна база на Мизийския флот (*classis Moesica*).

Пристанището е локализирано, като античното се е намирало в близост до съвременното. Следи от каменни прегради (камери), вертикални на течението, за по-дълъг престой на речни кораби през античността, са засечени при строителството на русенското пристанище в началото на XX в.

Апиария

За съществувало пристанищно съоръжение, обслужващо Апиария, няма съмнение през периода на Късната античност, тъй като там по това време има сведения в „*Notitia Dignitatum*“ за настаняването на войници моряци от трето отделение (*milites tertii nauclarii*).

Трансмариска

Сведението, че император Валент преминал Дунава върху мост от кораби при Трансмариска и се установил на отсрещния бряг говори за наличието на пристанище. Тук е съществувала и корабостроителница.

Нигринианис-Кандидиана

Несъмнено там е имало голяма работилница за задоволяване на местните строителни нужди и за пазара в близкия регион. Строителна керамика с щемпели от Нигринианис-Кандидиана е намирана и в Дуросторум и Апиария. До и през Нигринианис е минавал

само крайдунавският път. Възможно е да се предположи съществувала неопределена комуникация по р. Дунав.

Дуросторум

Археологически засвидетелствано през 1970 и 2011 г. е, че северната стена по поречието на Дунав дава възможност за подслон на кораби в специален пристан. Той се локализира в близост до църквата.

През X в. той отново изпълнява функцията на важна речна база на флота.

Алтинум

Подобно на Апиария, данните за речен контингент произлизат от военния документ „*Notitia Dignitatum*“. Моряците войници *Milites nauclarii Altinenses* са настанени на това място в началото на Късната античност.

Аксиополис

Според тълкуването на един латински надпис от II – III в., благодарение на удобното си пристанище и вековна традиция в посредничната търговия, през епохата на Принципата Аксиополис се превърнал в своеобразен център на търговията по Долен Дунав.

Капидава

Предполага се, че мощен стимул за възхода ѝ е изграждането тук най-късно в началото на II в. на военен лагер, а вероятно по същото време на благоустроено речно пристанище. През VI в. тя не е загубила значението си и се споменава между важните скитски градове.

Карсиум

Регистрирани са останки от пристанищно съоръжение - масивна стена с дължина 40 м, построена в края на III или началото на IV в.

Трезмис

С наличието на речно пристанище е възможно да се свърже долнодунавската флотилия, взела участие при възвръщането на Егисус и Трезмис.

Новиодунум

Фактът, че тук значителен контакт е имала мизийската флота още през I и II в. оставя вън от съмнение наличието на пристан. Проект за проучването на Новиодунум между 2000 и 2009 г. „*Rome and Byzantium on the Danube: the Noviodunum Archaeological project*

2005–2008“ предоставя значителен обем от данни, част от които свидетелстват и за използването на едно или повече пристанища.

Егисус

Овидий споменава за пренасянето на военен контингент по реката към укреплението Егисус (Aegyssus) още в 12 г. При тълкуване, че военната част трябва да слезе при Егисус, това означава, че той разполага с удобно място за акостиране на кораби.

Халмирис

Халмирис заема ключова стратегическа позиция, като снабдителна база на речния военен флот. За пристанище свидетелстват заобикалящите го (сега пресушени) крайречни блата, както и останките от антични пристанищни съоръжения от североизточното подножие. Наблюденията чрез въздушната фотография, заедно с проучванията с магнитен градиометър през 2003 г., потвърждават изцяло съществуването на голяма площ за пристанищни дейности и каменни структури, свързани с речното пристанище.

4. Боен флот

След създаването на инвазионните марини на Рим започват да се появяват провинциалните флотилии *Classis Alexandrina* (Alexandria), *Siriaca* (Syria), *Perinthus* (Thracia?) и ангажираните в охраната на северните граници *Moesica*, *Pannonica*, *Germanica*, *Britannica*. Малък флот също патрулира и по р. Ефрат.

Classis Pontica

Със създаването и функционирането на *Classis Pontica* са свързани значителен брой неизвестни. Най-ранните данни за постоянен римския флот по югоизточния дял на Черно море се отнасят към 64 г. Две години по-късно Йосиф Флавий подробно описва в реч военната мощ на Рим, в която участва флотилия от четиридесет бойни кораба. По правило именно те се свързват с установяването на *Classis Pontica*. Смята се, че първоначално базата на този флот се намира в Трапезунд.

По-малко от 10 години след създаването си през 69 г. Понтийската флота е почти заличена. *Anicetus*, командирът на *Classis Pontica*, който подкрепя Вителий, изгаря корабите и търси убежище при иберийските племена, за които се твърди, че се занимават с пиратство. Нужно било *Vespasian* да възстанови *Classis Pontica* след хаоса, през годината на четиримата императори.

След средата на III в. следите и започват да се губят. Една от причините изглежда са двете големи готски нашествия през 250 и 269 г. Събитията убедили римляните в необходимостта да се поддържа мощно военноморско формирование в жизненоважния кръстопът на региона. Начинанието добива функционалност с поставянето на постоянен имперски флот базиран в Константинопол от 330 г.

Classis Moesica

Предшестваща римската провинциална флотилия със сигурност е съществувала по данни от *Dimum*, *Novae* и от други места. Данните обаче са от внос и за сега отсъстват преки доказателства за пълното контролиране на долното течение на реката от тракийско или друго бойно речно формирование преди превръщането на тази водна артерия в система от речни бази, обслужвани от специализирани военни плавателни съдове. Римските военни кораби са били повече или по-малко с постоянно присъствие по Дунав

от края на I в. пр. Хр. След завладяването на Дакия се наложило патрулиране и около северните притоци, а освен това вече е необходима охраната на крайбрежието на Черно море - Pontus Euxinus.

Грижата за сигурността на западните и голяма част от северните брегове, остава в задълженията, изпълнявани от *Classis Flavia Moesica*. В 12 г. Дунавската флота участва в римските военни действия при крепостта Егисус. Епиграфските паметници удостоверяват, че първоначално флотът е носил името *classis Moesica*. През управлението на Нерон и най-вече на Веспасиан, ескадрата се отъждествява с постоянно действие и организация. Не е сигурно обаче, кога флотата получава епитета Флавия (*Flavia*). Понастоящем най-ранната известна военна диплома датира от 73 г., като тя все още носи името *classis Moesica*. Кога тя прекратява своите функции и влива ли се в състава на византийския флот също не може да бъде доказано поради липса на данни след последната му реорганизация към края на III, и първата четвърт на IV в. Най-вероятно е след замяната на II *Herculia legion* с *Legio I Iovia Scythica*, военния флот също да е претърпял реорганизация. Седалището му е останало в Новиодунум, но е прието новото име *Classis Ripae Scythicae*.

Самата флота се самоподдържа, като района на действие благоприятства набавянето на материал от близката околна среда. Разработени са корабостроителници, които изпълняват и ремонтни дейности по плавателните съдове и места за стануване през зимните месеци, като в Димум, Трансмариска или Апиария.

Дейност и обхват

Епиграфски данни и исторически съобщения в разглежданата територия поясняват, че транспорта осигуряван с частите на дунавската флотилия може да бъде от всякакво естество. Товари, съобщения, домашни и диви животни, обикновени войници и императори пътували по р. Дунав. По този начин транспорта чрез реката играе водеща роля в създаването на връзката между Централна Европа и Балканския полуостров.

Бойният флот, упражняващ контрол по течението на Дунав, не е затворен само по реката. Контактите между речни и морски кораби продължават в Късната античност. През 326 г. по заповед на император Валентин, чрез началника на префектурата Луксоний били изпратени кораби с хранителни запаси за дунавската флота.

Позицията на гръцките градове по крайбрежието на Черно море им вменява ангажимент в дипломатическия трафик и търговията, както и ролята на пунктове за събиране на разузнавателни данни и докладване за движението на степните народи. Епиграфски доказателства предполагат, че военноморски станции трябва да са съществували в Истрия, Томи, Калатис, Олбия, Дионисополис, Одесос, Анхиало и Деултум.

Особености на дунавските мостове и предмостия

Впечатление прави отсъствието на мостови конструкции. Самата река представлява своеобразен вид бариера, защитаваща в не малка степен римските земи на юг. Издигането на мостове, дори с грандиозни размери за времето си, позволяващи преминаване под сводовете им, при лоши природни условия също са напълно в състояние да осуят действията на подразделенията на флота. Както изглежда в периодите на Принципата и Късната античност са предпочетени понтонните мостове за отсрещното преминаване на р. Дунав, за чието временно конструиране са били нужни значителен брой кораби и екипажи.

Обозначени като „предмостие“ се появяват двойки укрепления разположени паралелно на двата дунавски бряга. Самото съществуване на подобна система от укрепления освен, че подпомагат придвижването на инвазионните сили от Долна Мизия в Дакия още от 101 г., показва, че те по всяка вероятност са построени, за да съществуват паралелно и свързано през реката.

Назначения във флота

Флотата заедно с легионите, помощните части и др. образували *exercitus provinciae* – провинциалната войска. Неин главнокомандващ е бил провинциалният управител, в случая например този на Долна Мизия - *legatus Augusti pro praetore*. В по-късно време отговарящ за флотата станал местния висш военен командир дукс (*dux Moesiae secundae, dux Daciae Ripensis, dux Scythiae*).

Моряците войници не се разграничавали по задължения от сухопътните си колеги, когато е било необходимо да се изпълняват строителни или други дейности на сушата. Набираните в този род войска произхождали от ниските социални слоеве свободни хора

или peregrini, а само при изключителни ситуации и роби. Голямата част от работната сила на флота е била съставена от източните провинции. Епиграфските паметници показват, че в по-голямата си част *classarii* били назначени, където имало дълга в мореплаването традиция, най-вече в гръцко-говорящите провинции, като например Египет, Мала Азия, Пафлагония, Тракия и Сирия.

Свидетелства за тактиките на флота

Трудно е да се установи капацитета на флотския състав и многостранните задачи в различните среди на морето и реката. За разлика от повечето антични автори, макар също да не е бил пряк свидетел на събитията по р. Истър, Зосим ни показва значително по-подробна картина на маневрите на флота. Командирът Промот изглежда е командир на флотската част. Стратегията се изразява в подредбата на два реда големи бойни кораби с разположение на носовите им части едни срещу други. В дълбочините и по протежение на брега са ангажирани по-малки кораби. Постигнатата организация на екипажите, поставя под съмнение патрулиращата функция на групата военни съдове.

Колоната на Траян изготвена по повод триумфа на императора е друг паметник с основно значение, представящ сюжети от военните действия срещу даките. Фризовете се отличават със свои специфични особености. Тълкуването им е обект на особени научни предположения. Интересуващите ни сцени отразяват военните операции предприети по преноса на сухопътната войска, заедно с необходимото оборудване и животни от Мизийската флота. Разбира се, внедрен е религиозен елемент с присъствието на речния бог, който наблюдава събитието и чрез това осигурява спокойното преминаване през водната бариера. Последователността на сцените може да описва стратегическите етапи в предприемането на маневри за построяването на така наречения понтонен мост.

Бойни кораби

От своя страна бойните кораби са били класифицирани като *biremi*, *triremi*, *quadrimni* и *quinquiremi*. Макар да отстъпват приоритетно на наземните части, редица предимства са валидни единствено в процеса на водна комуникация. Корабите са единствените инженерни средства във времето преди и по време на античността, които са в състояние да преодоляват огромни разстояния. Транспортирането с плавателни средства става много

по-бързо, отколкото с всеки колесен или животински транспорт. Средата на използването им предлага сама по себе си много по-малка амортизация, сравнено с всяко друго транспортно средство.

При липса на други данни корабостроителниците са места, за които може да се предполага доставка и съхранение на специализиран дървен материал, който е разделен в състава на различните корабни части, например препоръчаните за направа на мачти – ела и бор, а за кил използването на дъб. Констатацията на корабостроителници в близост до Виминациум, Егета и Рациария е много вероятно да говорят за развит дърводобив в района, а също и за транспорт по вода.

Корабната технология се обуславя от многослойността на стратегическите маневри. От Теодосиевия кодекс научаваме за следните речни съдове: *lusoriae*, *naves ludicianae* и *naves agrarienses*. Двата типа лузурии се различавали по развиваната скорост. Първият тип са по-бързо движещите се и изпълнявали разузнавателна функция. Предимно патрулиращите лузурии се използват освен за тази си отговорност и за предотвратяване на изненадващи атаки, превоз на пратеници и малки количества храна до отделните пунктове по река Дунав.

Към военните спадат още и речните либурни (*liburnae*) от типа на *naves longae fuminales*. Либурните не се числят особено към речните плавателни съдове. В структурата на мизийския флот също така взимали участие морски кораби, както е видно от надпис от Новиодунум в който се споменава за тип съд с името *Liburna Armata*.

Можем да добавим още ратис (*ratis*) или рациария (*ratiaria*), *musculi* и леките бойни кораби пристес (*pristes*) или пистес (*pistes*). Ратис е вид плоска малка лодка от raft (захранвани с гребла), с които могат да бъдат изградени за речни преминавания понтонни мостове. Типът *pristes* някои антични автори отъждествяват с корабите лембус.

Друг вид боен съд - дромон (*dromon*) плавал в моретата. През Късната античност той взел дейно участие дори във военните действия по р. Дунав.

5. Транспортна система

По-ниските транспортни разходи предполагат по-големи количества, което неминуемо води до повече потенциални търговски изгоди. По тази причина в допълнение към режима на сухопътен транспорт неделима част е възможността за речен и морски пренос.

Храната е главен обект на пренос. Системата за снабдяване, използвана от римската армия и начина на събиране на доставките в рамките на по-големите центрове за доставки са показвали, че количеството зърно, произведено в провинция Горна Мизия не е било достатъчно за всички жители и войници, разположени на нейна територия. Тази липса е била покрита с вноса от съседните провинции, включващи районите около Черно море и Дакия, но също така и от далечни краища на империята.

От крепостите Халмирис и Новиодунум има данни, които свидетелстват за мащаба на използване на прибрежията от икономическа или социална гледна точка. Набор от складови помещения и пристанища са били открити на десния бряг на река Дунав в сектора на "Железни врата".

Друг предмет на търговия, разкриващ пътищата и интензитета на търговските връзки между съответния търговски център и потребителя са саркофазите. Многобройните копия на саркофази от Рациария, Ескус и Дуросторум позволяват да се посочи Дунав като воден път използван за внос. Според наличните данни вносет на саркофази в тази територия от Мизия и Тракия попадаща в границите на съвременна България може да се проследи от средата на II до към 60-70-те години на III в. От своя страна връзките с Мала Азия в ареала и съответните каменоделни стилове се изразяват и в архитектурните детайли от Рациария, Нове, Ескус и др. Макар продукцията да следва обработка в местни работилници, отново се застъпва използването на модели взаимствани от територии често без пряка връзка по суша.

Докато р. Дунав е транспортен коридор, който е част от връзките Рейн - Дунав - Черно море - Северна Мала Азия, тракийските реки образуват най-пряката връзка от крайбрежието към вътрешността. Около Одрин при сливането на реките Тонзос и Хеброс е най-значимата точка за търговията по реките с Егейско море.

Районът, през който тече р. Марица се отличава с мек климат и плодородна земя. Тези два фактора способстват възникването на голям брой селища през всички исторически епохи.

За интензивността на стокообмена, извършван по Западното черноморско крайбрежие, красноречиво говори разпределението на обектите по дължината на бреговата ивица. Като главни позиции на товаро-разтоварни процеси предимно за износ се издигат редица големи градове-пристанища. В резултат на движението на стоки и транспортирането на хора се засяга облика на тези градове. Търговските дейности от износ до внос на стоки от разнообразни дестинации създават градски центрове с необходимата инфраструктура: пристанищни съоръжения, магазини, контролни станции, места за настаняване на пътниците, бани, места за пренощуване, публични домове, както и пътни мрежи. Такъв е случаят с Хриstopулос, Лименас, Созополис, Месимврия, Одесос, Томис, Истрия и Херсон. В този модел, всички пристанищни обекти са свързани с всички съседни места в рамките на определено разстояние. По този начин се стимулира режима на търговията и транспорта с кораби, пътуващи от едно пристанище до друго, следвайки най-често модела на каботажа. Откриването на потънали кораби от различни периоди по едни и същи маршрути, е показателно за степента, по която моряците следват безопасни предварително определени маршрути.

След като Константинопол е провъзгласен за столица на империята комуникациите през Босфора към Черно море, по-специално тези на запад и юг, придобиват достъпност. Осезателно това се чувства в Несебър, Аххиало, Томи, Одесос.

По иконографски път е засечена практика за рекламиране на пристанищата и възможността им за търговски пренос в градовете, като например Бизантион, Аххиало и др. Според иконографския репертоар на градските монетарници се установява, че в Одесос и особено в Дионисополис са популярни ограничен кръг традиционни типове на божествени покровители на земеделието и търговията. В тази връзка не трябва да се подценява икономическата роля на природната среда. От основно значение е риболовът.

По археологически път във Византийската крепост на Новиодунум са открити над 160 000 кости от различни по вид риби. Ранните данни от Нове представляват по-ограничени възможности за консумация на риба - около 20 % от изследваните кости. Северозападно от с. Гарван (Dinogetia) (IV-VI век) рибата представлява 15,5% на всички животински останки. Дори цели структури се сочат за като депа за съхраняване на риба.

От друга страна продължителният и богат опит в едрата презморска търговия осигурява добра среда за икономически подем и препитание. Добива на сол и риболова са пряко свързани с разглежданите водоеми.

Рибните продукти са били един от основните ресурси на Черно море в древността. Полибий пише подробно за стоките от първа необходимост за съществуване. Това са едрия рогат добитък и робите, които идват от областите около Понта. За същия район се коментира снабдяването с луксозните стоки, като мед, восък и солена риба в големи количества.

В науката вече назрява понятието за специализирани типове амфорни контейнери, предназначени за пренос на рибни продукти от района на Северна Африка, Западното Средиземноморие и Западното Черноморие. Понтийските амфорни контейнери за риба се отличават с по-големи размери и тегло от средиземноморските. Най-големият от този тип е откритият в Добруджа в Греци (Greci). Самият съд има максимален диаметър 62 см и височина от 138 см.

Товарни кораби

Търговските кораби от своя страна имали добра за времето си товарместимост. Дължина от 19-20 м, ширина от 7-8 м и товарносимост от около 250 т. на римски търговски кораб носи определението среден по размери за времето на I в. Първоначално транспортните съдове влизат в състава на *naves rotunda* (кръгли кораби).

По-късните византийски товарни кораби от своя страна са по-малки и по-бавни от корабите на Късната империя с вместимост достигаща до 70 хиляди модия.

Морските кораби, извършващи превози в региона на Одесос и Анхиало, са изобразени върху реверса на монети от Анхиало, саркофази в Одесос и на рисунка-графит отново в Одесос. Направеният анализ до голяма степен изхожда от изобразен на фреска ветроходен кораб с гротмачта, рея, четириъгълно платно, шкоти от подвижния такелаж, вдигнат рул, три потопени весла и буксирна лодка, изобразен в термите на Одесос в края на II – началото на III в. сл. Хр.

Насочвайки внимание към реките се забелязва, че на Траяновата колона ясно се отличават съдовете, предназначени за пренасяне на товари.

Към транспортните кораби се твърди, че могат да бъдат причислени таламегус (thalamegus = cubiculata navis), каудикария (caudicaria), корбита (corbita), naves flumentariae, pontonium и др.

Корабите, изобразени върху монети от Тракия, по принцип не се различават. Широко разпространени са кораби от рода *Navis actuaria* с платна и гребла, които са в състояние да отговарят както на военни, така и за транспортни задачи.

6. Заключение

Провинциалните териториални разширения представят добре организирана мрежа, чиято основната цел е усвояване на местните ресурси. Процеса се облагодетелства от изпълнимата комуникация с крайбрежните пристанища, а чрез тях се осъществява достъпа до пазарите на големите градове и град Рим. Проследявайки развитието и мащаба на подобна система от комуникации се добива представа какви са рамките на възможностите в този сектор. Това предоставя редица доводи да се предположи, че организацията на връзката суша-пристанище-река-кораби е възприета трайно в по-голямата си част на юг и в по-малка на север от р. Дунав. Независимо от липсата на монументални съоръжения или сложни системи от канали, ако изключим беленските, тук може да се извършва интензивно движение посредством плавателни съдове.

Разграничаването по вид и функция в съвкупност със сухоземните артерии, сградите за съхранение на храни, търговските зони, митниците и местата за добиване на различни по естество ресурси, създава една видима картина на системна подредба на използването на прибрежията. Във военна обстановка или от икономическа гледна точка те често могат да се превръщат в единствения използван ресурс за придвижване между различни територии.

Прегледа на физико-географските условия е едно от условията да се изясни, че физически пристанища могат да се разположат на близки отстояния, което при затишие от военни конфликти е икономически изгодно. Това позволи да се разгледат повече обекти в тази светлина. Разгледани по отделно със сигурни и косвени доказателства, макар и без те да са специално изследвани от учените се стигна до заключението, че има достатъчно предпоставки този модел на комуникация да е със значителни и основни параметри във военно, социално и икономическо отношение за римските кампании в изследвания период.

Постепенното приобщаване на градовете от Западното Черноморие ги свързва в една система от морски мрежи. В следствие по време на Късната античност се формира активна и силна връзка между процъфтяващите градски центрове. Тъй като района се превръща в една относително спокойна зона, нападена най-вече от нашествията на степните народи, се развива търговския потенциал на пристанищата.

Във вътрешността на ареала р. Марица е път използван за пренос, който включва търговия и снабдяване. Причините да смятаме, че по р. Марица се извършва значителен

пренос са плодородните земи на Тракия и изображенията върху различни парични номинали. Филипопол заедно с Хадрианопол (Hadrianopolis), който също се намира на Хеброс, са единствените градове във вътрешността, използващи представянето на кораби върху монети. В някаква степен можем да добавим, че пристанищата се използват и с съобщителна цел, но да се говори за военно значение, на този етап от проучванията е напълно спекулативно.

Стратегическа активност и използване на войскове части се наблюдава най-вече по двата бряга на р. Дунав. Напрегнатите отношения в една външна военна граница вероятно тласкат римляните към по-малки, бързо конструирани и не причиняващи големи загуби при разрушаване пристанищни съоръжения. Това в разглеждания район от дясната страна на Долен Дунав се отнася за всички обекти с благоприятни физико-географски белези. Разбира се при разрастващите се функции и броя на флотата са облагородявани флотски бази, като Сексагинта преста, Димум, Новиодунум, Халмирис и т.н.

Имперската политика е насочена в защита от варварите не само по дунавския лимес, но и по бреговата ивица на Западния Понт. Пристанищата на Истрия и Томи са едни от първите с вменени функции по обслужването на военния мизийски флот към втората половина на II в. На юг военния характер на пристанищата се изразява най-вече в полицейска функция и осигуряване на бойни кораби при нужда от градове като Одесос, Анхиало и Созопол, както и в транспорт на Императорите, техните фамилии и други високопоставени лица.

За обектите представени с непреки и косвени доказателства смятаме, че изграждането на пристанищни съоръжения в близост, не биха били застрашени по никакъв начин от гледна точка на единично превземане и преексплоатация. По пътя на това мислене те се явяват рентабилни. Доказа се особено чрез предмостията, броя на пристанищата и разнообразието от различни по-вид плавателни средства, че главната цел при строежа на дунавските укрепления е взаимовръзката им чрез водата.

Военната речна комуникация се проследява отчетливо чрез изследването на флотата. Налична е достатъчна информация да се приеме, че към края на I в. присъствието на провинциален флот се счита за постоянен. Той се състои от две ескадри – първата съсредоточена на Черно море, втората разположена на р. Дунав, като те са използвани в помощ на имперските флотилии и на наземните части.

Близките граници на съставяне на своеобразните провинциални и до голяма степен гранични флотилии на р. Дунав и Черно море показват, че за задържането на речните и морски брегове, а освен това и вътрешните територии, е нужно едно доминиращо формирование, съставено от бази и пристанища. В тази насока е още по ясно, че се осъществяват контакти са не само в долнодунавския басейн, а и с Черно море, което прави връзките между водоемите в разглежданата територия отворени.

Анализите относно социалния състав на политическото управление идентифицира произхода на флотските части с местното население. По този начин се доказва прякото управление над водните пътища. При разбора на провинциалната флота са разпознати дейностите на префекти, командири, легионери и др. В ареала резултатите отразяват тенденции във формиране на организирана стратегия надхвърляща възприятията за чисто патрулна дейност. Във времето между IV и VI в. се забелязва най-пряко подема на флотските формирания, в следствие на което изглежда и персонала зает тук се увеличава. Безопасността на този вид транспорт явно е в необходимите положителни граници. Императори активно и лично използват речния и морски вид придвижване. От друга страна императорските посещения ясно привеждат този род комуникация като един от аспектите на управлението на административните зони.

Недостатъчни са данните за обучаване на войниците-моряци. Надгробни паметници обикновено показват, къде е завършило военното лице кариерата си. Трудно е да се докаже дали вече подготвени кадри в цялостната система на корабоплаването са в основата на формирането на *Clasiss Flavia Moesica* на р. Дунав и в следствие на Западното и части от Северното Черноморие. Движението на легионите и помощните части, охранявали или използвани във военни действия при речните и морски флотски бази, позволяват подобна хипотеза. Независимо от това различните условия, не само между реката и морето, а и между водоемите на Адриатическо, Мраморно и Черно море, налагат наемането на местен и опитен персонал, често с тракийски произход. По този начин правилното оборудване на корабите, освен за военни цели, а и съобразено с природните условия е бележело маршрута на водните пътища. На лице са достатъчно предпоставки да се предполага, солиден брой в плавателния парк от кораби, както и значителен брой на заетите командири, войници-моряци и моряци в частите на *Clasiss Flavia Moesica*. Сезонността на плаването не намалява условието за назначаването в този

род войски, тъй като те имат задължения и на сушата. По-скоро по този начин основната квалификация се явява оперирането на плавателно средство, но не и единствена компетенция.

Целите на това изследване са обърнати и към корабната технология, превозваните стоки и някои обществени потребности като риболова и извличането на ресурси. В ареала качествата им са в състояние да се конкурират с други зони от римския свят. Широка гама от технологии е нужно да бъдат използвани за функциониране на всички последващи процеси. Търговските отношения и политическия контрол също влияят интензивно в изследвания период. Съвкупността от множеството различни процеси изискват да се вложат в тях немалко средства и усилия, за да се поддържат и още повече, при развитието им между IV-VI в.

Като общо заключение може да се каже, че пристанищата, разположени на р. Дунав, западния бряг на Черно море, както изглежда близостта на р. Марица с участъци от пътя Виа Диагоналис и в обратна посока на тракийските реки, представляват отличен пример за интегриране на сезонна мобилност, което стимулира икономическия обмен и пренасянето на информация.

Списък на публикациите по темата

1. Манов, П. 2013: Пристанища в провинция Долна Мизия през периода на Принципата; Годишник на Департамент Археология, т. VIII.
2. Манов, П. 2013: Показатели на плаваемост по долното течение на река Дунав през времето на Античността (под печат).
3. Манов, П. 2013: Долно дунавската Флотилия (под печат).
4. Манов, П. 2014: Организиран флотски части в Мизия и Тракия (I – VI в.) (под печат).