

---

## ДРЕВНИЕ ВАЛЫ И ДОРОГИ РАЙОНА ПЕРЕПРАВЫ ЧЕРЕЗ ДУНАЙ У ОЗЕРА КАРТАЛ: опыт картографической стратиграфии

---

Игорь Сапожников

*«Такова должна быть военная  
дорога вне города: вольная, прямая  
и совершенно безопасная»*

Л.-Б. Альберти

**Ключевые слова:** переправа через Дунай, озеро Картал, Орловское и Новосельское II городища, оборона переправы, древние валы и дороги, оборонительный укрепленный район, скифы, римляне, готы.

Данную тему автор затрагивал в нескольких работах (Сапожников 2011; 2013; 2017; Дзиговский, Сапожников 1989; и др.), но в последние годы появились новые или неизвестные ранее данные и картографические материалы, анализу которых посвящена эта статья. Некоторые из них оказались настолько информативными, что позволили уточнить и кардинально пересмотреть ряд аспектов, касающихся устройства переправы у Картала в римское время и ее использования для нападения и обороны в иные периоды истории.

Исследуемый район является частью степного междуречья озер-лиманов Кагула и Ялпуга-Кутурлуя, между низовьями которых и руслом Дуная расположено оз. Картал. У его южного берега есть место, удобное для переправы на правый берег реки, где ниже местечка Исакча ее течение омывает участок коренного берега долины<sup>1</sup>. Дальнейшее движение войск, переправившихся на левый берег Дуная, было возможно только в обход оз. Картал слева (через Карталский мыс) или справа (через остров Новосельский). После этого они вынуждены были следовать далее на север до верховьев озер Кагул и Ялпуг, где за пределами межлиманья могли выйти на

оперативный простор<sup>2</sup>. В целом же особенности района давали возможность не только для функционирования более или менее постоянной переправы, но и для организации обороны как на возвышенном правом, так и на более низком левом берегу Дуная.

Из иных характеристик местности отметим наличие между юго-западным краем оз. Картал и течением реки довольно-таки высокой (до 4 м) и широкой (до 300-400 м в сухие периоды) береговой полосы, которая сужается и понижается к середине, где ранее озеро сливалось с руслом Дуная (рис. 1). Между берегом и склонами долины находится пойма (заливные луга с озерами, протоками-гирлами и ериками, которые во время паводков покрывались половодьем, иногда даже вместе с высокими участками берега). Что касается уровней воды на пойме, то ранее в реке и озере они были почти одинаковые (+1,7 м для осени 1940 г.), а в настоящее время, из-за подпора воды шлюзами на протоке Табачелло у бывшего монастыря и со стороны Дуная, в летнее время они превышают естественные почти на 1,0 м.

Важным фактором, который, без сомнения, повлиял на палеоландшафт микрорегиона, является антропогенный, выразившийся в застройке и распашке большей части суходолов и поймы, возведении защитной дамбы вдоль берега Дуная и грунтовой дороги вдоль нее, почти полном срытии каателя Каменная Гора у Орловки и оборонительного вала у городища Новосельское II, устройстве чек рыбных питомников, засыпанию и изменении направления русел проток, а также в прокладке через весь район до Дуная и далее на правый берег нескольких веток газопровода Ананьев-Измаил и линий электропередач. Названные про-

---

<sup>1</sup> Его ориентиром на правом берегу является редут Эски Кале – Eschi Kale (рис. 1).

<sup>2</sup> Лишь в 1940-1950-х гг. были насыпаны дамбы вдоль южного берега Кагула, через Ялпуг (между сс. Новосельское и Новая Некрасовка), и по ним проложена шоссе-ная дорога Рени-Измаил.



Рис. 1. Район переправы через Дунай у оз. Картал (карты 1941 г.).

цессы были наиболее интенсивными в конце 1950-х - 1980-х годах, а потому следы древних валов и дорог следует искать на картах, датированных более ранним временем.

История картографирования Буджака через призму Траяновых валов и иных линейных полевых укреплений более или менее подробно изложена ранее (Сапожников 2011; Сапожников 2013). Здесь скажу, что первые информативные для нашей цели карты и планы района Картальской переправы были сняты в 1770-1771 гг. в ходе российско-турецкой войны. Эти работы выполнили российские гражданские и военные топографы под руководством Ф.В. Бауэра (Сапожников, Кожокару 2001). Из них более всего нас интересуют изображения

двух валов для обороны Картальского и Новосельского II городищ (Сапожников 2011, фото 4, 6; Сапожников 2017).

Следующий этап картографирования района связан с работами Военно-топографической комиссии Бессарабии 1817-1827 гг. под руководством С.И. Корниловича (до 1824 г.), Е.В. фон Руге и др., но большинство созданных тогда карт и планов до сих пор остается неопубликованными (Сапожников 2013, 213-214). Определенный интерес представляет «План переправы российских войск 27 мая 1828 г., но в нем есть неточности в изображении и наименовании проток Кишковая и Табачелло, а на левом берегу Дуная не отмечен ни один археологический объект (Сапожников 2017, рис. 3).

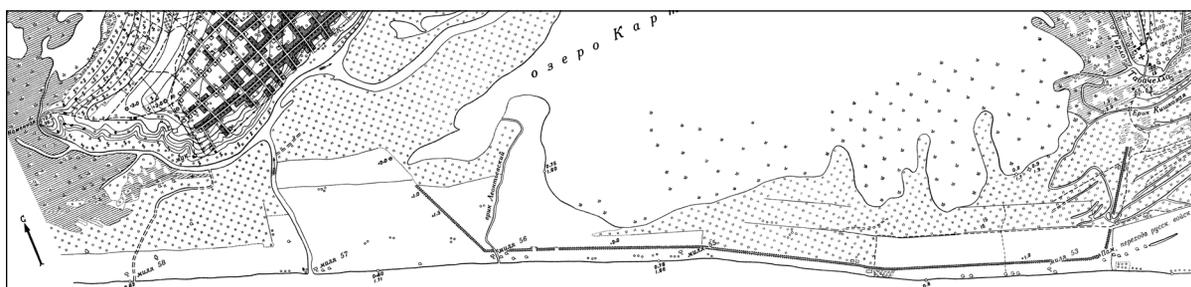


Рис. 2. Вал-дорога вдоль Дуная (карты 1941 г.).

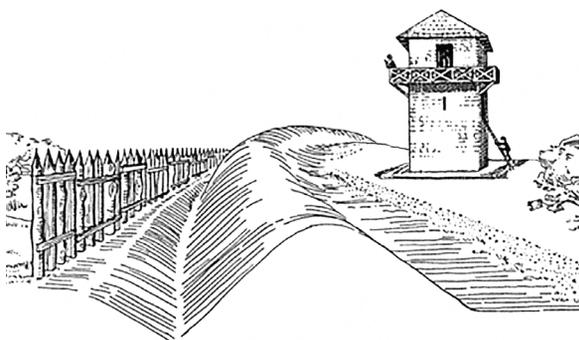


Рис. 3. Конструкция римского лимеса.

По материалам этих работ и рекогносцировок 1853-1855 гг. были созданы бессарабские листы «Военно-топографической карты западной части Российской империи» («трехверстки», М 1 : 126 000), впервые напечатанные в 1856 г. Из них нас интересуют два листа – XXXIII-6 и XXXIII-7, которые не отличаются детализацией, но на втором из них отмечен вал, идущий от монастыря св. Ферапонтия на стрелке Новосельского полуострова до места переправы российских войск через Дунай в 1828 г. и даже сам понтонный мост. Отметим, что на базе этой съемки был составлен целый ряд более поздних карт, например, 1-километровая румынская (лист N-X 1908-1910 гг.).

Правда, еще ранее увидел свет детальный «План древнего поселения близ Картала» (М 200 саж. в дюйме), снятый в 1848 г. экспедицией графа А.С. Уварова, на котором изображен Картальский вал и кафель вместе с другими археологическими объектами (Уваров 1853, лист XXXVIII).

В 1868 г. в Бессарабии провели рекогносцировку, на основании которой в трехверстку внесли исправления, но они не коснулись

многих листов, в том числе и двух «наших». В 1870 г. здесь же начали съемку в масштабе 1 : 21 000, на базе которой в 1880-х - 1935 гг. печатались листы 1-верстовой (М 1 : 42 000) и 2-верстовой (М 1 : 84 000) карты (Сапожников 2011, 215). Не так давно большая часть бессарабских листов второй из них была выложена на сайте «Archiwum Map Wojskowego Instytutu Geograficznego». К сожалению, среди них отсутствуют карты исследуемого нами района, изображенного на листах L-25 и L-26 (сняты в 1884 г.).

После 1884 г. съемки не велись здесь до конца 1940-х - начала 1950-х гг., если не считать рекогносцировок: двух-трех румынских и советской 1940 г. На основании сказанного можно заключить, что из доступных на сегодня топографических источников для наших целей наиболее информативными являются карты Генштаба РККА 1941 года (М 1 : 25 000, кв. L-35: 93-Г-г, 94-В-в, 105-Б-б и 106-А-а), которые были «перечерчены по оригиналам полуверстной съемки 1884 г., обрекогносцированным в 1940 г. и досоставленным по румынским картам издания 1917-1938 гг.». Они также выставлены на польском сайте «Archiwum Map»<sup>3</sup>.

А теперь опишем основные валы и дороги микрорегиона переправы у оз. Картал, упустив оборонительные сооружения Нового времени («турецкие батареи» на городище Орловка, российский редут на правом берегу оз. Ялпуг у восточной окраины с. Новосельское и пр.),

<sup>3</sup>Ее немецким аналогом является серия «Russland - Bessarabien» (М 1 : 25 000; листы 5454 «Luncavița», 5554 «Satul Nou» и 6663 «Isaccea» 1941 г.), но по «археологическому» содержанию она значительно уступает советскому (отсутствует Картальский вал, большинство курганов и пр.), тем более, что в моем распоряжении имеются не сканы, а фотографии не самого лучшего качества.

которые были описаны ранее (Сапожников 2011; Сапожников 2013). Первые два объекта известны в научной литературе лучше других:

### **Вал городища Картал**

Вал ограничивает городище с северо-востока по почти прямой линии С-СЗ - Ю-ЮВ, будучи дополнительной преградой на подходе к кастелю-замку на Каменной горе. Он насыпан между берегами озер Кагул и Картал, ров выкопан с напольной восточной стороны. Его первое картографическое изображение относится к 1770 г., хотя оно не подписано и не отличается точностью. Более детальным является план 1848 г. (Уваров 1853, лист XXXVIII; Сапожников 2011, 217, фото 4 и 5). Заметим, что в текстовом описании объекта сам А.С. Уваров писал не вале, а о рве, у западного края которого он видел остатки стены (Уваров 1851, 183).

В настоящее время значительная часть юго-восточной оконечности объекта занята усадьбами с. Орловка, а на оставшемся участке его высота редко превышает 1,0 м (рис. 1, 7). В 2003 г. его исследовал В.М. Кожокару в составе Нижнедунайской экспедиции ОАМ НАНУ. Поперечная траншея, заложенная в 300 м от берега Кагула, показала, что ширина грунтовой насыпи вала достигала у основания 10-12 м, а рва – до 8 м при глубине до 2-2,6 м (Кожокару 2008).

### **Вал городища Новосельское II**

Сооружен у южной оконечности так называемого «Новосельского полуострова» между берегами озер Картал и Кугурлуй. Перепад высот между крайними точками его основания составляет +5-6 м на восточном, более высоком и даже обрывистом берегу Картала (рис. 1). Впервые отмечен на двух планах 1771 г. В то время к северу от вала располагалось с. Табачель, а с. Новосельское имело название Еникой. Позднее вал не отмечался ни на одной известной мне карте XIX и XX вв. (Сапожников 2011, 217-218, фото 6).

Не исключено, что первым его упомянул И.П. Липранди в 1821-1822 гг. во фразе: «На берегу к Сатунову видны остатки укреплений» (Липранди 1827, 9). Подробную характеристику этому объекту в 1837 г. дал А.Ф. Вельтман по личным наблюдениям, сделанным в мае 1828

г. во время переправы частей российской армии через Дунай: «Спускаясь от Рени, по дороге к Измаилу, проходящей между Дунаем и Карталом... и от селения Сатунова к Дунаю, по тропинке между плавнями, на пути через Дунай, персов (за 508 лет до Рождества Христова) и русских (в 1828 году), есть след подобного же вала, который, как ограда между озерами Карталом и Кугурлуем, перегораживал этот путь; и может быть служил мостовым укреплением Дарию при отступлении его из Скифии» (Вельтман 1837, 235).

Насыпь вала имела, по-видимому, какие-то конструктивные элементы из рваного «добруджанского камня». Местные жители называли его «Траяновым» и вспоминали, что ранее он имел высоту 5-6 м, а ширину – до 8,5-9,5 м (Карышковский, Кожокару 1992, 174). Вал зафиксирован автором и А.Н. Дзиговским в 1973 г. в ходе работ разведочной экспедиции ОГУ, когда его насыпь достигала высоты 1,5-2,0 м. Есть сведения, что сооружение пострадало в 1960-1970-х гг., когда из него брали землю для насыпи дамбы-дороги, ведущей к Дунаю, а позже при прокладке магистрального газопровода (Кожокару 1990; Кожокару 2008, 155; Бруяко, Ярошевич 2001, 7-8).

Вал раскапывался дважды. Первый раз его исследовала в 1997 г. Нижнедунайская украинско-молдавско-румынская экспедиция, разрезавшая основание каменно-земляной насыпи шириной около 11-14 м и два неглубоких рва с северной (напольной) стороны (Vančugov et al. 1999; Ванчугов и др. 1999, 29-30; Бруяко, Ярошевич 2001, 10, рис. 7; и др.). Вторую траншею у западного края объекта заложили в 2006 г. В.М. Кожокару и С.М. Агульников. В ней были вскрыты остатки вала, но с одним более глубоким (до 2,2 м) рвом с той же стороны, но его ширина не указана. Отмечается, что объемы вынутого из рва грунта были явно недостаточными для сооружения насыпи вала с названной местными жителями высотой (Кожокару 2008, 155; Кожокару 2009). По-видимому, в XIX-XX вв. остатки вала не были настолько внушительными, иначе на это отреагировали бы топографы.

Сегодня считается, что кастелями Орловка и Новосельское II вместе с прилегающими к их городищам валами со рвами и исчерпывалась

оборона Карतालской переправы в древности, хотя некоторые авторы не признали существования Новосельского вала (Сапожников 2011, 216). Но при этом ученые даже не пытались ставить и решать вопрос о том, как именно функционировала система этих укреплений.

### **Вал между городищами Орловка и Новосельское II**

Изучение упомянутых выше карт позволило выявить этот объект на нескольких из них. Впервые он был отмечен в 1856 г. на трехверстке (лист XXXIII-7), но лишь частично (от южной оконечности Новосельского острова до места переправы 1828 г.). В XX в. его рисовали уже на всю длину от указанной точки до левого берега Карतालского полуострова, как, например, на румынской 1-км карте 1938 г., листы 5050 «Vrăila» и 5550 «Tulcea».

На использованной нами советской 250-метровой карте 1941 г. данный вал показан сплошной, слегка ломаной линией из трех участков по левому берегу Дуная, от которой под тупыми углами отходят два прямых отрезка по направлению к южному краю Новосельского острова и Карतालскому мысу в районе. Его длину легко измерить по стоящим вдоль Дуная милевым столбам (от 0-й мили в устье), так как он расположен на участках знаков от 52 до 57 мили на протяжении около 8550-8600 м. Его высота на разных участках была разной – от 1,0 до 2,0 м. Другие параметры, даже наличие или отсутствие одного или двух рвов вдоль вала, установить по карте невозможно, но, скорее всего, вал не перекрывал протоки Каменную и Леонтьевскую у с. Орловка, Кишковую (в двух местах) и Табачелло у Новосельского мыса, через которые, вероятнее всего, были сооружены мосты и переходы на сваях. Заметим, что на использованной нами карте вал не доходит до южной стрелки Новосельского острова на расстояние 820 м, а до коренного склона Карतालского полуострова на 1550 м, хотя наличие там возвышения высотой 2,0 м позволяет приблизить его к склону еще примерно на 300 м (рис. 2).

Очевидно, что отмеченные промежутки между обоими окончаниями вала и коренными берегами были связаны мостовыми переходами на сваях, причем остатки такого перехода у с. Картала сохранились до середины XIX в. Ф.К.

Брун сообщил, что «близ колонии Картал... начинаются ряды свай, образуемых рекой, то есть следы деревянного моста», но связал их с турецкими переправами через Дунай в 1620 и 1789 гг. (Брун 1874, 10).

Как видим, перед нами вал-дорога, которая надежно и во все периоды года связывала место переправы с Карतालским и Новосельским II городищами, а оба названных укрепления друг с другом. Последний факт имеет особое значение, так как по этой тыловой дороге могли беспрепятственно перебрасываться войска с одного участка обороны на другой. Поскольку конструкция римских лimesов хорошо известна (рис. 3), у нас нет оснований полагать, что римляне по каким-то причинам отступили от своих стандартов у дунайского озера Картал. Правда, здесь следует отметить один важный момент. Хотя данный вал, лежащий между Дунаем и оз. Кагул, находился вроде бы в тылу, он не мог не иметь оборонительного значения уже потому, что в зимнее время озеро Картал и все протоки покрывались льдом, по которому при желании можно было выйти к переправе напрямую в обход оборонительных сооружений городищ.

О том, что новосельский отвершек карतालского вала одновременно служил и дорогой, причем задолго до устройства здесь переправы для российских войск в 1828 г., свидетельствуют письменные источники. Так, И.П. Липранди в начале 1820-х гг. записал: «Прежде существовала дорога прямо из Сатунова до места мною предполагаемого удобнейшим для переправы, – по которой турки бежали после поражения их при Кагуле, но дорога сия теперь не удобна потому, что отойдя 5 верст [5,334 км] от Сатунова, надо переправляться через довольно глубокий и до 20 сажень ширины пролив (где мост может легко быть устроен), идущий из озера Картал в пролив Табачинский, за сим проливом, надо еще в нескольких местах проезжать по воде довольно глубокой; в дожди сей путь делается даже весьма трудным» (Липранди 1827, 9). Возникает уверенность, что речь идет именно об этом участке, как по числу форсируемых протоков, так и потому, что вся длина Новосельского острова по карте 1941 г. составляет около 5,3 км.

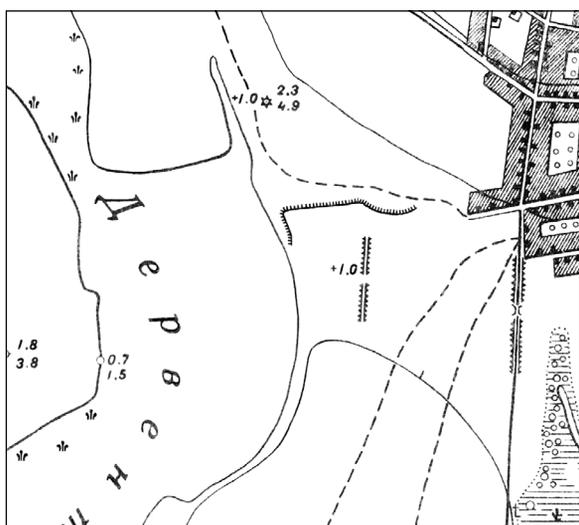


Рис. 4. Дамба и оборона у северного края о. Новосельского (карта 1941 г., растительность снята).

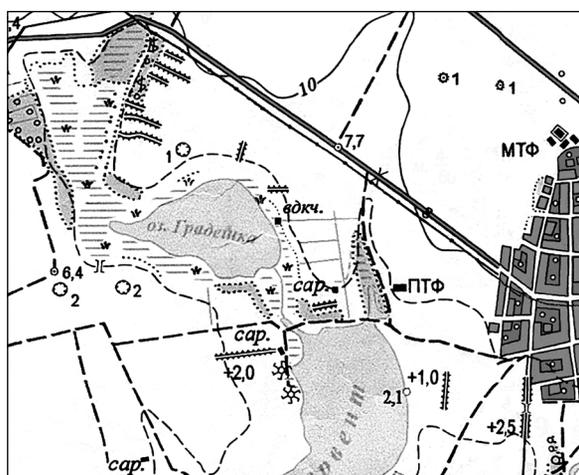


Рис. 5. Участки валов к северу от о. Новосельского (карта конца 1940-х гг., растительность снята).

Предвидя критические замечания по поводу датировки придунайского вала, заметим, что он присутствует на картах съемки 1884 г., когда ни в указанном микрорегионе, ни в соседних местах никто даже не задумывался о строительстве защитных дамб вдоль Дуная. Более того, его конструкция (а именно – наличие значительных промежутков между валом и коренными склонами) на выполнение такой задачи и не была рассчитана (рис. 1-2). Искать же других авторов и исполнителей такого хорошо продуманного военно-инженерного проекта среди более ранних или, наоборот, более поздних обитателей региона, по-моему, было бы пустой тратой времени.

Более 20 лет тому назад было написано о том, что «стационарную трассу от переправы к римской крепости у с. Орловка еще предстоит найти» (Шукин, Бейлекчи 1994, 257). Сейчас можно сказать, что нами найдена стационарная трасса к обоим римским кастелям, а исследованный этими авторами участок недостроенного аггера как раз и был не основной дороги, но к нему мы вернемся ниже.

Что касается перспектив археологического исследования данного объекта, то они, конечно же, существуют, хотя позднее на одних его участках (вдоль Дуная) вал наверняка неоднократно досыпался, а на других (на пойме у с. Орловки) планировался.

### Оборона северной части о. Новосельского

Насколько мне известно, ранее никто, даже известные соавторы экскурсов «Ландшафтно-географическая характеристика местоположения городища Новосельского II» и «Транскультурный феномен “дунайского замка”» (Бруяко, Ярошевич 2001, 14-26), не обратили внимание на то, что так называемый Новосельский мыс или полуостров по своей геоморфологии является полноценным островом, который еще сравнительно недавно был отделен от материка протокой между озерами Дервент и Кугурглуи (нижняя часть Ялпуга). До сих пор половина этого понижения шириной до 400 м наполовину заполнена водой даже в сухое время года, не говоря о периодах половодья (рис. 1).

Изучение изображений его северной части на картах показало, что ранее через эту протоку существовала дамба с мостом, которая в 1940 г. имела высоту 1 м. Она находилась в 520 м к востоку от аналогичного современного объекта, а на карте выглядит как два участка насыпи длиной 120 и 130 м в одну линию с перерывом до 20 м. На той же карте к северу от нее отмечено полевое укрепление неправильной в плане формы с выгнутым фасом, направленным на север (рис. 4).

На 500-метровой карте конца 1940-х годов остатки дамбы также представлены, но уже одним сплошным отрезком. Однако на ней, в основном на участке между северной частью острова Новосельского и верхней частью оз. Дервент (местное название Градешка), отме-

чено еще 10 отрезков валов разной протяженности. Шесть из них составляют одну группу, связанную с левым берегом оз. Градешка: они параллельны, имеют ориентацию примерно по линии СЗ - ЮВ и теоретически могут быть связаны с защитой северного побережья оз. Кагул от проникновения противника на него в зимнее время (см. выше). Остальные отрезки, очевидно, в какую-либо систему не вписываются, но все эти объекты нуждаются в детальном осмотре и, возможно, в исследованиях путем проведения раскопок.

### Дороги района Каргальской переправы

Как уже говорилось, во время функционирования римской переправы через Дунай одной из главных коммуникаций микрорегиона являлась дорога между двумя городищами, которая могла быть проложена по описанному выше валу и (или) вдоль него (рис. 2; 3). Однако в картографических источниках есть сведения о других путях, которые с этим и другими валами не связаны.

На использованной выше карте конца 1940-х гг. в между Дунаем и Новосельским островом отмечено несколько местных дорог, одна из которых вела от переправы не на южную стрелку названного острова, а в обход проток Кишковая и Табачелло слева, причем первую из них также можно было пересечь по броду глубиной всего 0,8 м с твердым дном (рис. 6).

Важно, что начало этой дороги от реки по месту и ориентации почти совпадает с остатками римской дороги, выявленной В.М. Кожокару и исследованной рядом археологов в 1989-1993 гг. Из итоговых работ об этих раскопках видно, что было исследовано 6 участков дороги (два рядом не в линию) длиной 532 м на протяжении 811 м, ориентированных по линии ЮЗ - СВ (рис. 7). Крайняя ЮЗ точка объекта располагалась в 650 м от берега Дуная и в 3,05 км от стрелки Новосельского острова. Насыпь дороги имела наименьшую ширину около 5 м, высоту 0,15-0,35 м и состояла из двух-трех слоев обломков ракушечника, битой плитки, черепицы, керамики и даже архитектурных деталей. Определимые обломки амфор датируются рубежом эр и III-IV вв. н.э. Высказана мысль, что это была дорога-аггер (насыпная дорога, вал), «проложенная легионерами Ва-

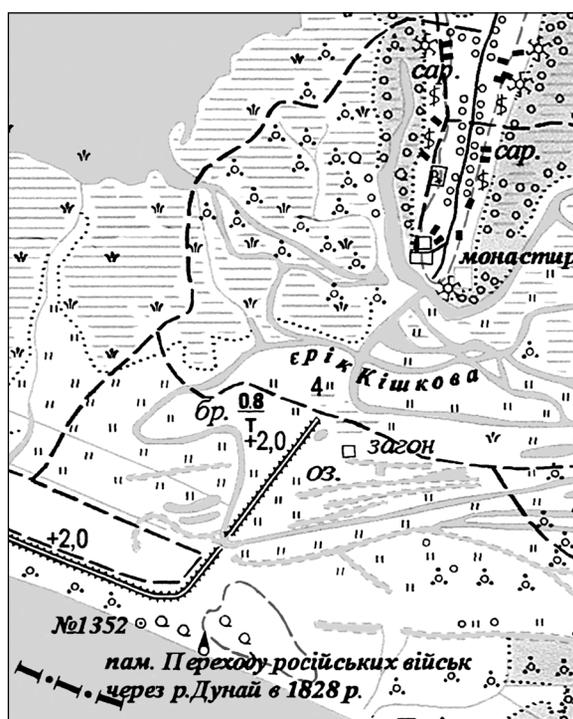


Рис. 6. Грунтовая дорога от Дуная (карта конца 1940-х гг.).

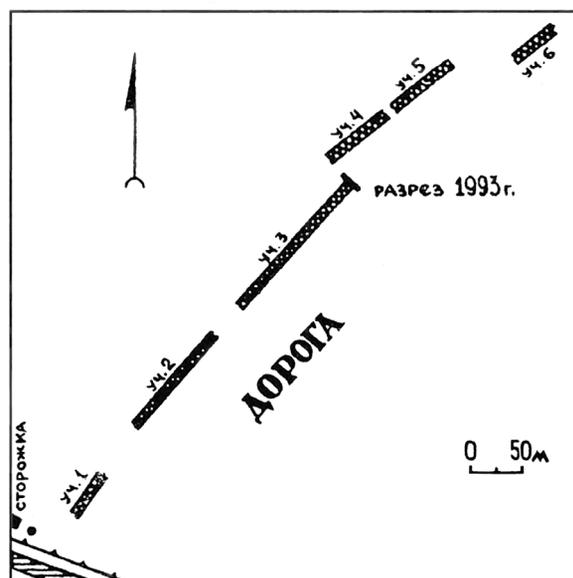


Рис. 7. Участки недостроенной римской дороги от Дуная (по Щукин, Бейлекчи 1994).

лента [переправившимися через Дунай по наплавному мосту в 369 г.] через плавни левобережной поймы для выхода на кореной берег в районе необнаруженного пока римского сторожевого поста» (Щукин, Бейлекчи 1994; Щукин и др. 1995).

Не отрицая определения этого объекта как дороги, сразу же замечу, что, судя по ее плану (рис. 7) и конструкции (разрезам), она, скорее всего, насыпалась одновременно на разных участках и не была завершена. Кроме этого, ориентация прослеженного участка позволяет допустить ее дальнейшее направление как по маршруту упомянутой выше грунтовой дороги, так и на стрелку острова (рис. 6). Сами авторы раскопок увидели в ней ряд отличий от классических римских дорог (Шукин, Бейлекчи 1994, 257), а прослеженные на ней следы колеи от повозок имели ширину около 1,6 м, в то время как римские стандарты составляли 1,43 м.

Но главной проблемой этой дороги является вопрос, откуда происходят материалы, составляющие ее насыпь, и на него пока нет внятного ответа. Отправной точкой в поисках является факт, что в середине III в. кастель на Каменной Горе был сожжен и прекратил свое существование (Бондарь 1973, 155). Этот факт напрямую перенесен на городище при переправе на основании умозаключения, что при этом «автоматически отпадает надобность и в пока что виртуальном укреплении на мысу южнее Новосельского». Далее допускается, что солдаты Валента могли разбирать руины бывших крепостей, «наводя переправу и оборудуя подступы к ней», но шансы открытия на Новосельском II «фундаментальной фортификационной постройки» оценивались скептически (Бруйко, Ярошевич 2001, 71-72).

А теперь обратимся к первоисточнику, а именно к книге Аммиана Марцеллина «Римская история», в которой, как оказалось, переправа через Дунай у Картала упоминается еще раз в 376 г. в связи с переселением визиготов во Фракию. Цитируем:

«Когда дело стало выясняться в его истине и слухи были подтверждены прибытием посольства варваров, которое настойчиво просило о принятии бездомного народа на правый берег реки, приняли это скорее с радостью, чем со страхом. Поднаторевшие в своем деле льстецы преувеличенно превозносили счастье императора, которое предоставляло ему совсем неожиданно столько рекрутов из отдаленнейших земель, так что он может получить непобедимое войско, соединив свои и

чужие силы, и государственная казна получит огромные доходы из военной подати, которая из года в год платилась провинциями. С этой надеждой *отправлены были разные лица, чтобы устроить переправу диких полчищ...* Получив от императора разрешение перейти через Дунай и занять местности во Фракии, переправлялись они целыми толпами днем и ночью на кораблях, лодках, выдолбленных стволах деревьев. А так как река эта – самая опасная из всех и *уровень воды был выше обычного вследствие частых дождей* [курсив мой], то много народа утонуло, как те, кто при крайней переполненности судов слишком решительно плыли против течения, так и те, кто бросался в воду» (Амм. Марцеллин XXXI, 4, 4-5; Брун 1874, 9-10).

Поясню, что на левом берегу Дуная готы оказались в сложнейшем положении: продовольствия для долгого ожидания итогов переговоров им не хватало, с востока нависали гунны, а Валент дал согласие только осенью (Копавев 2012, 98-99). Только после этого началось «устройство переправы» и сам процесс перевоза через разлившийся Дунай нескольких десятков тысяч визиготов, что заняло еще немало времени.

На мой взгляд, ситуация, описанная А. Марцеллином, гораздо лучше объясняет незавершенную попытку строительства дополнительной дороги от городища Новосельское II к переправе, прерванную паводками. Очевидно, что в ходе нее тысячи готов просто снесли большинство построек римского кастеля, который вдруг стал никому не нужным. Это укрепление и городище, судя по датам амфор с дороги, имели не менее двух основных периодов существования – на рубеже эр и в III-IV вв. н.э. (Шукин, Бейлекчи 1994, 257), но до 376 г. от РХ. Во время второго из них кастель у Новосельского и вся система переправы функционировали без замка на Каменной горе, возможно, потому что в районе первого имелась более эшелонированная оборона, включающая в себя естественную преграду и укрепления у северного края острова (рис. 4).

Существенным аргументом в пользу высказанной точки зрения является наличие на городище Новосельское II материалов чер-



Рис. 8. Линейная полевая оборона между оз. Кагул и Ялпуг (западный участок; карта 1941 г., растительность и полевые дороги сняты).

ныховской культуры, выявленных в раскопах 1986 и 1988 гг. (Бруяко, Ярошевич 2001, 69).

А ищущим второй ключ от дунайского замка можем посоветовать изучать классические письменные источники, в которых внимательный читатель может найти простые ответы на самые сложные вопросы.

### Оборонительный район между озерами Кагул и Ялпуг

А теперь перейду к характеристике комплекса объектов, с которыми я лично столкнулся впервые. Речь идет об очень необычной линии обороны, отмеченной на трех листах той же 250-метровой советской карты, кв. L-35 (93-Г-г, 94-В-в и 105-Б-б). Она отмечена линиями разной длины (от 60-100 до 700-800 м) с перпендикулярными черточками с одной стороны, которые в справочниках условных обозначений топографических карт значатся как «окопы». Подавляющее число этих знаков обращено черточками к югу – юго-вос-

току<sup>4</sup>, и они занимают пространство между левым берегом оз. Кагул и правым берегом оз. Ялпуг длиной около 8,6 км (рис. 1). Скорее всего, они представляли собой валы со рвами со стороны черточек, высота и глубина которых на момент съемки в 1884 г. не превышала 1 м, иначе это было бы отражено на карте<sup>5</sup>.

Детальный планиграфический анализ показал, что перед нами целиком продуманная система несплошных полевых линейных укреплений, сооруженные в две двойные линии, проложенные согласно рельефу местности, с учетом высот и наличия двух балок, ориентированных с севера на юг. Первая от Дуная линия была выкопана на абсолютных высотах от 21 до 29 м с повышением на левом фланге (к югу от кургана Чауш) до 42-44 м. Вторая

<sup>4</sup> Несколько отрезков линий с иной ориентацией (не более 6) сосредоточены на правом фланге обороны, к северу от с. Орловка (рис. 8).

<sup>5</sup> Возле одного окопа к ЮЗ от кургана Чауш нарисована выемка или яма глубиной – 1,2 м (рис. 9).

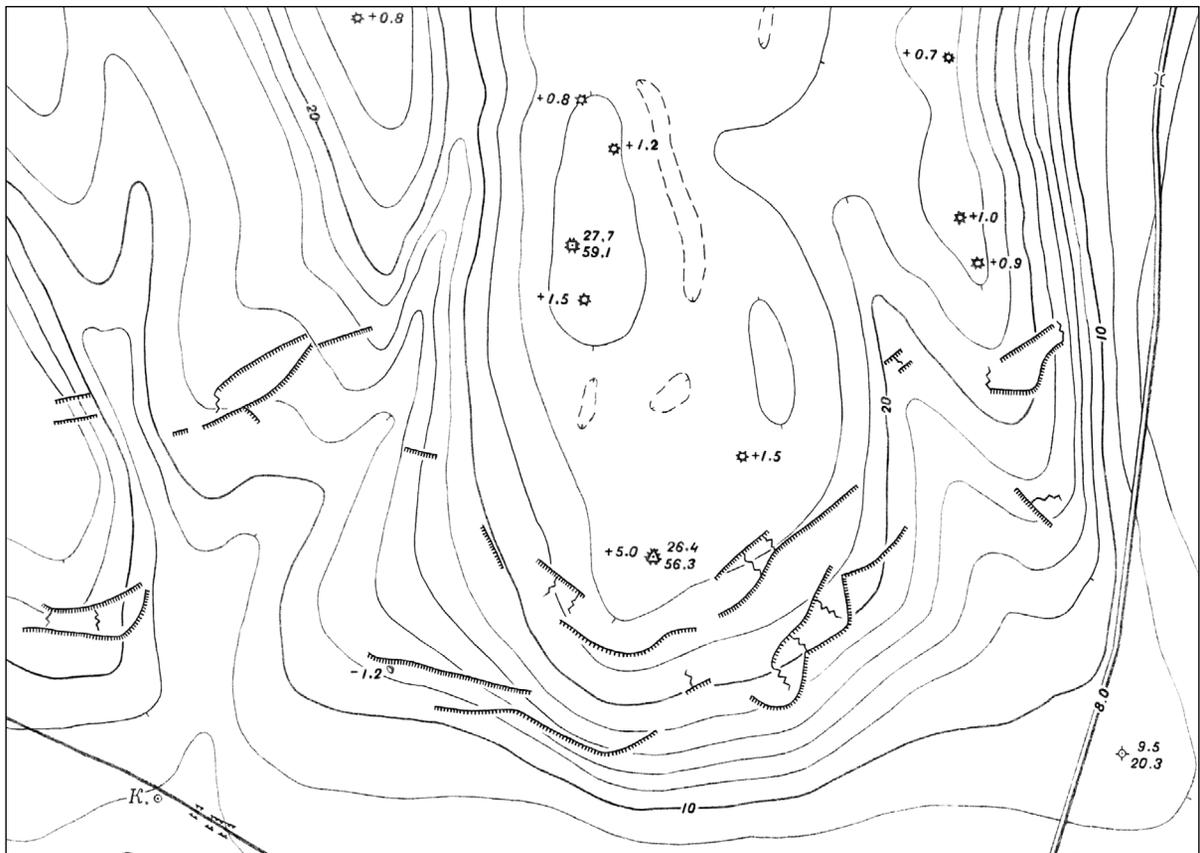


Рис. 9. Линейная полевая оборона между оз. Кагул и Ялпуг (восточный участок; карта 1941 г., растительность и полевые дороги сняты).

линия возвышалась на правом фланге на высоту 25-34 м (кроме склонов Картальской балки), а на левом – до 47-61 м (кроме склонов балки Каменной). Замечу, что в этом районе наивысшие точки водоразделов достигают на правом фланге 40 м (курган к С от Орловки), а на левом – 58-61 м (курганы Чауш и Циганка). Примечательно, что вокруг двух последних курганов был сформирован своеобразный укрепленный район, выступающий фас которого имел ориентацию на юг. Подобная, но менее выраженная конструкция прослеживается и на правом фланге у северо-восточной окраины Орловки (рис. 8; 9).

Из особенностей планиграфии укрепленного района отметим полное отсутствие окопов между правым берегом оз. Ялпуг и дорогой между сс. Новосельским и Плавнями (рис. 9), что можно легко объяснить традиционным использованием местным населением северной части данного участка под виноградники, требующие более глубокой распашки (рис. 1).

Понятно, что теперь первоочередной задачей являются исследования описанного нами объекта традиционными археологическими и геофизическими методами, а также поиски тех его частей, которые не были отмечены на картах по тем или иным причинам.

Так или иначе, сегодня следы данной обороны можно интерпретировать как защиту от войск (в первую очередь, конницы), переправившихся на левый берег Дуная. Исходя из исторических фактов и наличия в районе более или менее значительных масс населения, способных соорудить такой внушительный укрепленный район, можем предположить, что он принадлежит скифам, построившим его в 331 г. до н.э. против войск Зопириона – полководца Александра Македонского, которые оставили в междуречье Кагула и Ялпуга целый ряд могильников и курганов IV в. до н.э.

Впрочем, если говорить строго, нельзя исключить, что описанную линию обороны устроили готы, ожидавшие переправы легионов Валента в 368-369 гг. Вот что написал об этом А. Марцеллин: «С таким же рвением сделал он [Валент] попытку проникнуть на вражескую территорию и в следующем [368] году. Но, встретив препятствие в виде более широкого разлива Дуная, оставался на одном месте до глубокой осени в постоянном лагере, который разбил близ одного селения карпов. Так как вследствие сильнейшего разлива вод нельзя было ничего предпринять, он вернулся оттуда в Маркианополь на зимние квартиры. Проявляя ту же настойчивость и на третий год, Валент воздвиг у Новиодуна мост на судах для переправы через реку, прорвался в землю варваров и после продолжительного похода напал на воинственное племя гревтунгов» (Амм. Марцеллин XXVII, 5, 5-6).

В любом случае, оба варианта, как и эпизод с недостроенной визиготами дорогой, следует проанализировать историкам на основании всей массы письменных источников.

## Выводы

Главный вывод статьи заключается в том, что, как было показано, ученые еще не исчерпали всей совокупности археологических источников, которые в данном случае были найдены не в полях, а на листах старых топографических карт. В данном случае удалось выявить не известные ранее составляющие римской обороны – переправы через Дунай у оз. Картал, вал-дорогу между кастелями Орловка и Новосельское II, укрепления у северного края острова Новосельского, а также мощную полевую оборонительную систему между оз. Кагул и Ялпуг. Кроме того, нам удалось уточнить дату незавершенной позднеимперской дороги, ведущей к переправе. И хотя теперь все эти объекты предстоит найти и исследовать на месте, опыт применения метода картографической стратиграфии для изучения сравнительно небольшого, хотя и неординарного микрорегиона показал свою высокую эффективность и перспективность.

Автор благодарит за исторические консультации и ценные советы д.и.н. А.Н. Дзиговского.

## Библиография

- Аммиан Марцеллин 1994:** Аммиан Марцеллин, Римская история (Санкт-Петербург 1994).
- Бондарь 1973:** Р.Д. Бондарь, Некоторые проблемы истории нижнедунайского лимеса. ВДИ 3, 1973, 144-159.
- Брун 1874:** Ф. Брун, Черноморские готы и следы долгого их пребывания в Южной России (Санкт-Петербург 1874)
- Бруяко, Ярошевич 2001:** И.В. Бруяко, Ю.И. Ярошевич, Городище у с. Новосельское на Нижнем Дунае (Одесса 2001).
- Ванчугов и др. 1999:** В.П. Ванчугов, И.В. Бруяко, В. Сырбу, И.Т. Никулицэ, Раскопки Нижнедунайской археологической экспедиции в 1997-1998 гг. В сб.: Охрана и исследования памятников археологии в Одесской области, вып. I (Одесса 1999) 28-33.
- Вельтман 1837:** А.Ф. Вельтман, Воспоминания о Бессарабии. Современник, т. 7, № 3, 1837, 226-249.
- Дзиговский, Сапожников 1989:** А.Н. Дзиговский, И.В. Сапожников, Особенности пространственного распространения сарматских памятников Северо-Западного Причерноморья. В сб.: Проблемы скифо-сарматской археологии Северного Причерноморья. Тезисы докладов конференции (Запорожье 1989), 39-41.
- Карышковский, Кожокару 1992:** П.О. Карышковский, В.М. Кожокару, Следы римского укрепления на юго-восточном побережье озера Картал. Древности степного Причерноморья и Крыма 3, 1992, 174-177.
- Кожокару 1990:** В.М. Кожокару, К изучению оборонительных валов Бессарабии. В.: Проблемы истории и археологии Нижнего Поднепровья. Тезисы докладов конференции, ч. II: Археология (Белгород-Днепровский 1990), 42.
- Кожокару 2008:** В.М. Кожокару, Ещё раз о древних оборонительных сооружениях на территории Бессарабии. В: Краткие сообщения ОАО (Одесса 2008), 153-159.
- Кожокару 2009:** В.М. Кожокару, Раскопки оборонительного сооружения городища Новосельское в 2006 г. Старожитності степового Причерномор'я і Криму XV, 2009, 69-70.
- Кобаев 2012:** М.Ю. Кобаев, Варвары на Истре: начало Готской войны (375-377 гг.). Вестник ВГУ. Серия: История. Политология. Социология, № 2, 2012, 97-100.

- Липранди 1827:** И.П. Липранди, Некоторые сведения о правом берегу Дуная, собранные в 1826 году (Санкт-Петербург 1827).
- Сапожников 2011:** И.В. Сапожников, Древние валы Бессарабии или Буджака: из истории картографирования в XVIII-XIX вв. МАСП 12, 2011, 206-236.
- Сапожников 2013:** И. Сапожников, Новые картографические материалы о древних валах Бессарабии. *Turgetia s.n.* VII/1, 2013, 345-354.
- Сапожников 2017:** И. Сапожников, Османские крепости Добруджи: описания и обзор источников 1820-х годов. *Scriptorium nostrum* 1 (7), 2017, 291-341.
- Сапожников, Кожокару 2001:** И.В. Сапожников, В.М. Кожокару, Российские карты земель Юго-Западной Украины и Молдовы времен войны 1768-1774 гг. В: Наукові записки Інституту української археографії та джерелознавства НАНУ, т. 6 (Київ 2001), 189-194.
- Уваров 1851:** А.С. Уваров, Исследования о древностях Южной России и берегов Черного моря, вып. 1 (Санкт-Петербург 1851).
- Уваров 1851:** А. Уваров, Собрание карт и рисунков к исследованиям о древностях Южной России и берегов Чёрного моря (Санкт-Петербург 1853).
- Щукин, Бейлекчи 1994:** М.Б. Щукин, В.В. Бейлекчи, Римская дорога у с. Новосельское. В.: Древнейшие общности земледельцев и скотоводов Северного Причерноморья V тыс. до н.э. - V в. н.э. Материалы докладов II международной конференции (Тирасполь 1994), 254-257.
- Щукин и др. 1995:** М.Б. Щукин, В.В. Бейлекчи, В.М. Кожокару, Следы переправы императора Валента через Дунай в 369 г. В сб.: Фортификация в древности и средневековье. Материалы методологического семинара ИИМК (Санкт-Петербург 1995), 65-66.
- Vančugov et al. 1999:** V.P. Vančugov, I.V. Brujako, V. Sîrbu, I.T. Niculiță, Cercetările de la Novosel'skoe - Satu Nou. Campaniile 1997-1998. In: Cercetări arheologice în aria nord-tracă, vol. 3 (București 1999), 223-277.

### **Valuri și drumuri antice în regiunea trecerii peste Dunăre de lângă lacul Cartal: experiență de stratigrafie cartografică**

*Cuvinte-cheie:* trecerea peste Dunăre, lacul Cartal, fortificațiile Orlovka și Novosel'skoe II, apărarea trecerii, valuri și drumuri antice, spațiu fortificat, sciți, romani, goți.

*Rezumat:* În articol sunt expuse rezultatele utilizării metodei stratigrafiei cartografice pentru un spațiu restrâns – regiunea trecerii peste Dunăre de lângă lacul Cartal. Autorul, folosind vechi hărți topografice, a identificat o serie de construcții (valuri, diguri, drumuri) necunoscute anterior, precum și un spațiu fortificat ce consta din patru linii de apărare, datat cu anul 331 a. Chr. A fost trasă concluzia că elementul de bază al apărării romane în regiunea trecerii era valul-drum de-a lungul Dunării. De asemenea, autorul pune în legătură drumul roman nefinisat din preajma fortificației Novosel'skoe II cu locul trecerii vizigoților în Tracia în anul 376.

*Lista ilustrațiilor:*

Fig. 1. Regiunea trecerii peste Dunăre de lângă lacul Cartal (hartă din anul 1941).

Fig. 2. Valul-drum de-a lungul Dunării (hartă din anul 1941).

Fig. 3. Elemente ale limesului roman.

Fig. 4. Digul și linia defensivă de lângă marginea de nord a insulei Novosel'skoe (hartă din anul 1941, fără vegetație).

Fig. 6. Sectoare ale valurilor la nord de insula Novosel'skoe (hartă de la sfârșitul anilor 1940, fără vegetație).

Fig. 6. Drumul de țară dinspre Dunăre (hartă de la sfârșitul anilor 1940).

Fig. 7. Sectoare ale drumului roman nefinisat de la Dunăre (după Щукин, Бейлекчи 1994).

Fig. 8. Linia de apărare dintre lacurile Cahul și Ialpuș (sectorul de vest; hartă din anul 1941, fără vegetație și drumuri de țară).

Fig. 9. Linia de apărare dintre lacurile Cahul și Ialpuș (sectorul de est; hartă din anul 1941, fără vegetație și drumuri de țară).

### **Ancient defensive walls and roads around the Danube crossing near Lake Kartal: Experience of cartographic stratigraphy**

*Keywords:* the Danube crossing, Lake Kartal, Orlovka and Novoselsky II hillforts, defense of the river crossing, ancient walls and roads, defensive fortified area, Scythians, Romans, Goths.

*Abstract:* The article is devoted to the results of the application of cartographic stratigraphy to a single micro-region – the Danube crossing area near Lake Kartal. The author, using old topographic maps, has identified several previously unknown structures (walls, dams, and roads) and a defensive area consisted of four lines of field fortifications (dated 331 BC). It is concluded that the core of the Roman defense of the Danube crossing was a ramparts along the banks of the river. In addition, the author linked an unfinished late Roman road near the Novoselsky II hillfort with the penetration of the Visigoths into Thrace in 376.

*List of illustrations:*

Fig. 1. The the Danube crossing area near Lake Kartal (maps of 1941).

Fig. 2. The wall-road along the Danube (maps of 1941).

Fig. 3. The construction of Roman limes.

Fig. 4. Dam and defense near the northern edge of Novoselsky Island (map of 1941, vegetation removed).

Fig. 5. Fragments of walls to the north of Novoselsky Island (map of the late 1940s, vegetation removed).

Fig. 6. A ground road from the Danube (map of the late 1940s).

Fig. 7. The segments of the unfinished Roman road from the Danube (after Щукин, Бейлекчи 1994).

Fig. 8. Line of field fortifications between the lakes of Cahul and Yalpug (western section, map of 1941, vegetation and field roads removed).

Fig. 9. Line of field fortifications between the lakes of Cahul and Yalpug (eastern section, map of 1941, vegetation and field roads removed).

05.04.2017

*Др. хаб. Игорь Сапожников*, Институт археологии, Национальная Академия наук Украины, пр. Героев Сталинграда 12, 04210 Киев, Украина, e-mail: igors@gcn.ua

