



ПРОБЛЕМА ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РИМСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В БРИТАНИИ I – II ВВ. Н.Э.

А.В. КЛЕЙМЕНОВА

*Тульский государственный
педагогический университет
им. Л.Н. Толстого*

e-mail: moths@mail.ru

В статье рассматривается римская коммуникационная сеть в Британии как совокупность интенсивно использовавшихся в военных и гражданских целях сухопутных, речных и морских путей сообщения. Параллельная эксплуатация разнообразных коммуникационных линий позволяла компенсировать имевшиеся у каждой из них недостатки. Автор приходит к выводу о том, что, несмотря на сложность этнополитических и природно-климатических условий региона, транспортная система, созданная римлянами на острове, функционировала достаточно эффективно.

Ключевые слова: Римская империя, Британия, транспортная система, романизация.

Наличие развитой дорожной сети, бесспорно, является, одним из неотъемлемых условий контроля территории. Трудно переоценить значение дорог в процессе установления власти в новых землях, так как именно эффективно функционирующая транспортная сеть позволяет объединить разрозненные районы в единое целое. Это прекрасно понимали римляне, которые не случайно сразу после установления своей власти в той или иной провинции приступали к строительству дорог, игравших огромную роль в развитии провинций¹. Степень развитости дорожной сети является одним из показателей интенсивности романизации того или иного региона. Особенности развития коммуникационных сетей римской Британии затрагиваются в работах многих авторов, с разной степенью углубленности изучающих данный вопрос. Из работ отечественных специалистов, уделивших внимание развитию дорог в Британии, следует выделить статью М.С. Садовской «Романизация провинции Британия (I–II вв. н.э.)»². Однако исследовательница не затрагивает в этой публикации целый ряд вопросов, связанных с развитием коммуникационной системы на севере острова.

Когда мы думаем о транспортной системе Рима, то всегда представляем себе развитую сеть дорог, лучами расходящуюся в разные концы империи. Если посмотреть на карту римских дорог в Британии, то мы увидим широкую сеть, охватывающую, главным образом, южную часть страны. При продвижении на север количество дорог сокращается, и их сеть становится гораздо менее разветвленной. Главными дорогами римской Британии по праву можно назвать Уотлинг Стрит (Watling Street), Эрмайн Стрит (Ermin Street), Стейн Стрит (Stane Street) и Фосс Уэй (Fosse Way). Вопрос о том, какое значение имели эти дороги в первые годы оккупации Британии для римлян, был предметом дискуссий еще несколько лет назад, но сегодня никто уже не ставит под сомнение их роль в процессе романизации региона³. Наиболее дискуссионным вопросом в современной английской историографии является вопрос о роли ответвлений этих дорог в формировании приграничной зоны.

Хорошо известен тот факт, что каждая дорога в Британии создавалась римлянами, в первую очередь, для военных нужд. Активное дорожное строительство началось в I в. н.э., причем главной его целью было обеспечение быстрого перемещения войск между фортами и укреплениями. В связи с этим, дороги всегда строились по прямой линии, обозначая наименьшее расстояние между двумя военными базами. Все заботы как по

¹ Wachter J. Britain 43 BC to AD 69 // The Cambridge Ancient History. Vol. X / Edited by A. K. Bowman, E. Champlin, A. Lintott. Cambridge, 2008. P. 513; Tilburg C. Traffic and congestion in the Roman Empire. London – New York, 2007. P. 33.

² Садовская М.А. Романизация провинции Британия (I–II вв. н.э.) // Московский государственный педагогический институт им. В.И. Ленина: Ученые записки: Из истории Древнего мира. М., 1960. С. 61–79.

³ Todd M. The Claudian Conquest and its Consequences // A Companion to Roman Britain / Edited by M. Todd. Oxford, 2004. P. 49.



строительству дорожной сети, так и по её содержанию полностью ложились на плечи местного населения, по территории которого эта дорога проходила⁴. Понимая ценность и значение строительства дорог для дальнейшего покорения Британии, римляне не жалели для этого средств. VI–II вв. н.э. дороги были одной из основных сфер римских расходов в провинции⁵.

Техника строительства британских дорог была различной. Не было какого-либо универсального рецепта, все зависело, в первую очередь, от географических особенностей того района, в котором прокладывалась дорога, и доступности тех или иных материалов⁶. Строительство дорог на территории Британии велось неравномерно. В разные периоды времени, с продвижением в определенные районы страны было связано и создание в их пределах линий транспортных коммуникаций. Так, строительство дорог в Уэльсе происходит в основном в период с 50 по 80 гг. н.э., а в Северной Англии оно начинается только в 70 г. н.э. и продолжается вплоть до 85 г.

Строительство дорог в южной части острова не встретило больших проблем, несмотря на тот факт, что после создания дороги вполне могли использоваться не только римлянами, но и проживающими там племенами. Есть свидетельства, доказывающие, что благодаря именно римским дорогам Боудикка со своим войском могла передвигаться достаточно быстро⁷. Понимая стратегическую значимость транспортных путей, и римские войска, и бритты боролись за контроль над ними в периоды восстаний. Так, решающее сражение при восстании Боудикки произошло на стратегически важной дороге Уотлинг Стрит⁸. Также стоит отметить и тот факт, что дороги не только способствовали быстрой переброске сил, как самих римлян, так и их противников, но отчасти подсказывали бриттам основные направления ударов римских войск и маршруты их сосредоточения. Видимо, эта предсказуемость действий римского командования стала одной из причин больших потерь IX Испанского легиона, попавшего ночью в засаду в ходе уже упоминавшегося восстания Боудикки⁹.

Иначе дела обстояли на севере провинции. Строительство дорог здесь в значительной мере осложнялось географическими и климатическими особенностями региона, характером взаимоотношений римлян с местным населением. Большой проблемой для римских военных стало обеспечение безопасности северных дорог, главной из которых была Диэ Стрит, соединившая между собой вначале Йорк (Эборак) и Корбридж (Кория), а после строительства вала Антонина и две главные пограничные линии северных укреплений. До сооружения Адрианова вала Диэ Стрит имела некоторые ответвления, наиболее значимым из которых являлась Станегейт или «каменная дорога»¹⁰, построенная за 30 лет до Адрианова вала и проходившая параллельно будущей линии укреплений. Станегейт соединяла такие важные военные центры как Корбридж (Кория) и Лигвалиум. Севернее вала Адриана, на всем протяжении до вала Антонина, подобных ответвлений у Диэ Стрит уже нет. Очевидным представляется вывод о том, что данная дорога была проложена исключительно в военных целях, полностью обеспечивая их выполнение и без расширения дорожной сети на приграничных территориях. Однако общее значение строительства Диэ Стрит было все же велико, так как она соединила между собой северную часть провинции с такими важными центрами как Йорк (Эборак), Честер (Дева) и Линкольн (Линдум)¹¹.

Со временем проложенные в военных целях британские дороги нашли более широкое применение, так как стали использоваться для торговых нужд. Дороги связывали

⁴ Wachter J. Britain 43 BC to AD 69. P. 513; Садовская М.А. Указ. соч. С. 72.

⁵ Fulford M. Britain // The Cambridge Ancient History. Vol. XI / Edited by A. K. Bowman, P. Garnsey, D. Rathbone. Cambridge, 2008. P. 575.

⁶ Fields N. Rome's Northern Frontier AD 70-235: Beyond the Hadrian's Wall. Oxford, 2005. P. 12-13.

⁷ Wachter J. The Towns of Roman Britain. Los Angeles, 1975. P. 30.

⁸ Дандо-Коллинз С. Легионы Рима. Полная история всех легионов Римской империи / пер. с англ. Н.Ю. Живловой. М., 2013. С. 188.

⁹ Appleby G.A. The Boudeican Revolt: Countdown to Defeat // Hertfordshire Archaeology and History. Vol. 16. 2009. P. 59; Тинебекова М.Н. Восстание бриттов под руководством Боудикки в Римской Британии // Московский областной педагогический институт им. Н.К. Крупской: Ученые записки. Т. 189, вып. 9. М., 1967. С. 127-128.

¹⁰ Throne J. Battle, Tactics and the Emergence of the *Limite* in the West // A Companion to the Roman Army / Edited by P. Edk amp. Oxford, 2007. P. 232.

¹¹ Садовская М.А. Указ. соч. С. 72.



между собой важнейшие торговые центры, такие как Ричбург, Довер, Фишборн, Колчестер и т.д. Это способствовало увеличению числа торговцев, привлеченных в Британию новыми рынками сбыта¹². Большинство современных британских специалистов отмечают, что развитие дорожной сети положительно сказывалось не только на развитии городов, но и на развитии сельскохозяйственной деятельности в районах, по территории которых прокладывались дороги¹³. Постепенно стали появляться и такие дороги, строительство которых было связано исключительно с гражданскими, а не военными целями. Примером этому может служить Стейн Стрит. Эта дорога, протяженность которой составляла приблизительно 93 км, соединила между собой прибрежный Регнум (современный Чичестер) и Лондиниум¹⁴. Исследователи отмечают, что если до начала строительства дороги насчитывалось всего несколько сельских поселений, расположенных в относительной близости от места строительства, то спустя всего несколько лет произошло резкое увеличение количества поселений, причем населенные пункты стали появляться даже на расстоянии 40 км от дороги¹⁵.

Несмотря на широкую сеть римских дорог в Британии, особенно густую в южной её части, где только главных дорог без учета их ответвлений насчитывается шесть, активное использование сухопутных путей было возможным только в летний период¹⁶. Созданная римлянами система дренажа не спасала дороги от природных особенностей Британии, в связи с чем использование дорог в зимнее время значительно осложнялось из-за грязи и выбоин. Свидетельства, найденные на табличках в архиве Виндоланды, содержат информацию о том, что дорожную сеть до лета практически невозможно было использовать для обозов и вьючных животных, так как была угроза порчи упряжи¹⁷. Несмотря на большое количество недостатков сухопутных дорог, существует и целый ряд преимуществ, которые обеспечивали необходимость их строительства. Во-первых, сухопутные пути являлись более безопасными с точки зрения сохранности перевозимого зерна. Отсутствие бурь и штормов исключало возможность потери провианта в непогоду, а также повышало вероятность сохранить зерно сухим. Во-вторых, наличие сухопутных дорог в условиях проведения военных компаний давало армии гораздо больше вариантов для маневров¹⁸.

Тем не менее, ввиду наличия у дорог римской Британии существенных недостатков, римляне активно использовали средства речной и морской коммуникации. Географические условия Британии вообще были благоприятны для их развития. Британия – это остров, побережье которого изрезано устьями рек. Основные морские маршруты, по видимому, были открыты в период морской экспедиции вокруг Британии, позволившей римлянам окончательно удостовериться в том, что покоряемая ими территория представляет собой остров (Tacitus. Agr., 10). Особое значение приобрели морские пути, соединившие между собой две далеко расположенные части острова – юго-западную Англию и Шотландию (Каледонию). Такими центрами стали два порта – Корнуолл на юге и Оркни в Шотландии¹⁹. Такие центры широко использовались не только в военных целях, но и для торговли. Местом сосредоточения морской торговой коммуникационной системы был, видимо, Ла Манш²⁰. В Британии насчитывался и один из самых крупных морских флотов Римской империи. Во II в. н.э. остров оставался второй важной базой римского флота с центром в Дувре, Лиме и время от времени в Ньюкасле²¹. О значении и развитии флота свидетельствует и тот факт, что в нем проходил и службу чиновники высо-

¹² Wachter J. Britain 43 BC to AD 69. P. 514.

¹³ Taylor J. Rural Society in Roman Britain // Britons and Romans: advancing an archaeological agenda / Edited by S. Hames, M. Millet, York, 2001. P. 58; Fulford M. Britain // The Cambridge Ancient History. Vol. XI / Edited by A. K. Bowman, P. Garnsey, D. Rathbone. Cambridge, 2008. P. 569, 571.

¹⁴ Lindsay J. The Romans were here: the Roman period in Britain and its place in our history London, 1956. P. 128.

¹⁵ Lindsay J. Op. cit. P. 128.

¹⁶ Wachter J. Britain 43 BC to AD 69. P. 513.

¹⁷ Цит. по: Ireland S. Roman Britain: A Sourcebook. London – New York, 2008. P. 228.

¹⁸ Roth J.P. The Logistic of The Roman army at war (264 B.C. – A.D. 235). Leiden – Boston – Köln, 1999. P. 199.

¹⁹ Haselgrove C. Society and Polity in Late Iron Age Britain // A Company to Roman Britain / Edited by M. Todd. Oxford, 2004. P. 20.

²⁰ Rippon S. Coastal Trade in Roman Britain: Investigation of Crandon Bridge, Somerset, a Romano-British Transshipment Port beside Severn Estuary // Britannia XXXIX. 2008. P. 85.

²¹ Lindsay J. Op. cit. P. 122.



кого ранга²². Исследователями определено, что большинство моряков, служивших в римском флоте в Британии, были выходцами из Галлии, Испании или Восточного Средиземноморья²³. В создании римского флота в Британии участвовали и местные жители (RIB, 91). Большое значение флот имел для проведения военных операций. Римляне настолько часто использовали его как средство быстрой переброски военных сил во время военных действий с местным населением²⁴, что применение сухопутных армий без поддержки флота вызывало удивление противника (Tacit., Agr., 18).

Реки в Британии выполняли роль важных транспортных артерий и, наряду с дорогами, связывали между собой крупные города и военные форты. Флот в Британии строился таким образом, чтобы можно было беспрепятственно попасть из каждой реки в океан (Panegirison Maxomaiian, 12). В российской историографии присутствует мнение, что реки были одним из главных препятствий для строительства дорог²⁵, но совершенно не рассматривается аспект использования римлянами рек как транспортных артерий. Речной транспорт и речные перевозки были значительно дешевле и удобнее для торговцев, чем сухопутные. Реки использовались не только для торговых целей, но и для обеспечения армии провиантом. Так, одному легиону ежедневно требовалось 7,5 тонн пищи²⁶. Ежегодно для размещенных в Британии римских войск требовалось приблизительно 14 424 тонны зерна²⁷. Естественно, такие перевозки значительно проще было совершать, используя реки. Недаром все крупные форты в Британии, такие как Кингсхолм (Глостер), Йорк (Эборак), Честер (Дева) были расположены на судоходных реках: Глостер – на реке Северн, Йорк – на реке Уз, Честер – на реке Ди. Это в целом соответствовало стандартной римской военной практике, согласно которой провиант для войск доставлялся преимущественно по воде²⁸. Примечательно, что Фосс Уэй – одна из основных сухопутных дорог в Римской Британии – была построена Авлом Плавтом с таким расчетом, что соединяла в трех точках три реки – Трент, Эйвон и нижний Северн²⁹. Известный по археологическим материалам образец римского речного судна, использовавшегося в Британии, имел грузоподъемность до 9 тонн: при относительно небольшом тоннаже подобное судно могло перевезти столько же груза, сколько 18 повозок или 72 вьючных животных³⁰. Водные перевозки в среднем были дешевле организации сухопутных поставок в 40–50 раз³¹. Римляне использовали не только естественные водные ресурсы, но и строили каналы самостоятельно. Так в период правления Нерона в Британии были выстроены канал, проходивший из Питерборо до Линдума, и из Линдума до Трента. В тот период времени данная линия служила зоной, выполнявшей функции границы, и именно там было сосредоточено наибольшее количество римских войск³².

Подводя итог, отметим, что в период римского присутствия в Британии на острове активно развивались, использовались сухопутные и водные пути сообщений. Вместе с тем, дорожная сеть в Британии, по всей видимости, не была столь хорошо развита как в других провинциях империи, что, в первую очередь, было связано с природно-климатическими условиями острова. Наибольшее количество пригодных для использования дорог было в юго-восточной, юго-западной и центральной части острова, где большее развитие получила торговля. На севере провинции – в районе валов Адриана и Антонина – дорожная сеть не была так развита. Если в районе Адрианова вала от ответвления от главной дороги еще существовали, то связь с валом Антонина по суше проходила только по одной дороге, не имеющей ответвлений на всем своем протяжении. Такая ситу-

²² Saddington D.B. *Classes. The evolution of the Roman imperial Fleets // A Companion to the Roman Army* / Edited by P. Edk amp. Oxford, 2007. P. 213.

²³ Lindsay J. *Op. cit.* P. 122.

²⁴ Elton H. *Military forces // The Cambridge History of Greek and Roman Warfare. Vol. 2* / Edited by P. Sabin, H. Wees, M. Whitby. Cambridge, 2007. P. 273; Whitby M. *War // The Cambridge History of Greek and Roman Warfare. Vol. 2* / Edited by P. Sabin, H. Wees, M. Whitby. Cambridge, 2007. P. 323.

²⁵ Садовская М. А. Там же. С. 72.

²⁶ Throne J. *Battle, Tactics and the Emergence of the Limites in the West // A Companion to the Roman Army* / Edited by P. Edk amp. Oxford, 2007. P. 230.

²⁷ Khene P. *War and Peacetime Logistics: Supplying Imperial Armies in East and West // A Companion to the Roman Army* / Edited by P. Edk amp. Oxford, 2007. P. 326.

²⁸ Roth J.P. *Op. cit.* P. 189; Southern P. *The Roman Army: Social and Institutional History*. Oxford, 2006. P. 222–223.

²⁹ Webster G. *The Roman invasion in Britain*. London – New York, 1993. P. 123.

³⁰ Roth J.P. *Op. cit.* P. 197.

³¹ Roth J.P. *Op. cit.* P. 199.

³² Lindsay J. *Op. cit.* P. 124.



ация может быть связана с недостаточным экономическим освоением региона, сложностью обеспечения защиты дорог от нападений местных племен, а также с активным использованием морских маршрутов, позволяющих в кратчайшие сроки без лишних затрат доставлять все необходимое для войск. Недостатки сухопутной транспортной системы римской Британии компенсировались активной эксплуатацией речных и морских путей сообщений для военных и торговых нужд.

Таким образом, несмотря на сложность как этно-политических, так и географических условий Британии, транспортная система Рима на острове была достаточно эффективной.

ROMAN BRITAIN TRANSPORTATION SERVICES IN I – II AD: THE PROBLEMS OF EFFECTIVE OPERATION

A.V. KLEYMEONOVA

*L. Tolstoy Tula State Pedagogical
University*

e-mail: moths@mail.ru

The roman transportation services in Britain are under consideration in the article. The author shows transport system as the complex of land, sea and driver communications which had an intensive used. Using different transportation services allowed to compensate some negative attributes each of them. There were a lot of ethno political and natural and climatic problems but the system of transportation services were effective.

Key words: Roman Empire, Britain, transportation services, Romanization.