

*С. Б. Сорочан (Харьков)*

**О НОВЕЛЛЕ 575 г. И МОРСКИХ СУДАХ  
ВИЗАНТИЙСКОГО ХЕРСОНЕСА-ХЕРСОНА**

Есть основания полагать, что херсонеситы не утратили навыки деревообработки, связанной с потребностями повседневного быта, строительного дела и судостроения. Они наверняка были в состоянии производить не только мелкие поделки, такие как деревянные гребни, точеные чашки, изредка попадающиеся в немногочисленном, простом инвентаре ранневизантийских вырубных усыпальниц<sup>1</sup>. К примеру, изготовление гробов из твердых пород дерева, особенно из бука и дуба, было достаточно трудоемким и требовало особых навыков<sup>2</sup>. Местным мастерам, тектонам, плотникам и столярам, совмещавшим зачастую обе эти специализации, а также навпигам, калафатам-конопатчикам были по плечу и более серьезные заказы. Иначе невозможно объяснить ни бурный «строительный бум», пережитый городом к концу VI – началу VII в.<sup>3</sup>, ни транспортировку зерна, продуктов на кораблях (плойма эйде) именно в страну лазов, Боспор и Херсон, о налоговой льготе на что говорилось в новелле Юстина II и его соправителя, недавнего комита экскувитов – начальника царских телохранителей, кесаря Тиверия, изданной в ознаменование Пасхи 575 г. (на это определенно указывает предстоящий 9-й индиктион)<sup>4</sup>.

А. Л. Якобсон вслед за А. А. Васильевым по ошибке отнес эту новеллу к уже состоявшемуся на тот момент провозглашению Тиверия соимператором тяжело больного, с расстроенным рассудком Юстина II (событие произошло 7 декабря 574 г.<sup>5</sup>), и эта ошибка привилась, то и дело встречаясь в специальной литературе по истории Таврики. К тому же А. Л. Якобсон полагал, что речь шла не о кораблетранспортируемых продуктах, а об отмене поставки судов и морского снаряжения херсонитов и боспорян в Империю, вызванного «тюркским нашествием на Таврику как раз в это время, вследствие чего выполнение установленной повинности могло быть крайне затруднено, а временами фактически и вовсе прекращаться»<sup>6</sup>. Д.Л. Талис столь же необоснованно связывал новеллу с указанием на освобождение от несения натуральной морской повинности и делал на этом основании вывод о том, что такая важная отрасль местного ремесла, как кораблестроение, «сошла на нет»<sup>7</sup>. Однако стоит обратить внимание, что налоговое благодеяние на кораблетранспортируемые продукты в Херсон, Боспор и страну лазов было увязано с общей мягкой политикой нового соимператора, в частности, с раздачей денег войскам и жителям столицы, отменой пошлин на ввоз в Константинополь вина

и масла, а также с общеимперским уменьшением на четверть годового налога-канона в течение ближайшего четырехлетия<sup>8</sup>, и распространялось на все окраинные северные и восточные Причерноморские владения Византии, которые едва ли могли так дружно лишиться столь развитого прежде судостроения. К тому же ангарии, исполнение государственной извозной повинности, оставались обычным явлением в это время. Об отмене перевозок морскими судами в новелле речь вообще не шла, как не шла и речь об их оснастке и материалах, необходимых для судостроения. Тюрки действительно замыслили захват Боспора, хотя еще и не взяли его (это произойдет через год, в 576 г.), а в Херсонес и на подступах к Херсону силами горожан, местного населения, «энспондов» Империи как раз в это время развернулось интенсивное строительство, в городе – общественное и жилое, а в округе – целого ряда кастра. Поэтому вполне возможно, что «авторы» новеллы – Юстин II и его соправитель Тиверий пытались компенсировать это дополнительное бремя иными льготами, иной помощью. Не следует ли в будущем ожидать открытия следов таких работ на территории Боспора и крепостей Лазики?

Несмотря на тенденцию к сокращению размеров морских судов до 6-12 рег. т (1-2 тыс. модиев), их строительство и ремонт не могло обойтись без наличия верфей-неориев<sup>9</sup>. Оснастка даже таких небольших кораблей требовала удовлетворения потребностей в полотняной ткани для парусов и в волокнах конопли для витя канатов. И то, и другое, равно как и различные железные части, поставляло, конечно, не домашнее ремесло, а специальные мастерские, которые должны были быть в городе хотя бы для ремонта кораблей, проходивших через порт Херсонеса. Однако, действительно, следует учесть, что основная масса таких судов-транспортов, очевидно, принадлежала не херсонеситам, а предпринимателям, навклирам южного берега Малой Азии, поскольку именно оттуда издавна, традиционно в течение веков шли основные поставки зерна, вина, продуктов и иных товаров<sup>10</sup>. Именно суда Понта и Пафлагонии могли наиболее активно участвовать в перевозках в византийский Херсон кораблетранспортируемых товаров, о которых шла речь в новелле.

---

<sup>1</sup> Репников Н.И. Дневник раскопок херсонесского некрополя в 1908 году // Херсонесский сборник. – 1927. – Вып.2. – С.175, рис.33 (склеп №2787 с материалом VII в.); с.181 - 182 (бесформенный склеп №2815 без лежанок и с грудой костяков).

<sup>2</sup> Об остатках раннесредневековых пиленых и долбленых гробов, железных гвоздей от них см.: Извлечение из отчета К.К. Косцюшко-Валюжинича в

Херсонесе в 1902 году // Известия Археологической комиссии. – 1904. – Вып. 9. – С.19 - 20; Репников Н.И. Дневник раскопок херсонесского некрополя в 1908 году // Херсонесский сборник. – 1927. – Вып. 2. – С.153, 168; Лепер Р.Х. Дневники раскопок херсонесского некрополя // Херсонесский сборник. – 1927. – Вып. 2. – С.195, 215, рис.7; Якобсон А.Л. Раннесредневековый Херсонес // МИА. – М., 1959. – №63. – С.255, 261; Суров Е.Г. К истории северозападного района Херсонеса Таврического // АДСВ. – Вып. 3. – Свердловск, 1965. – С.127.

<sup>3</sup> См.: Сазанов А.В. Города и поселения Северного Причерноморья ранневизантийского времени: Автореф. дис. ... докт. ист. наук / МГУ. – М., 1999. – С.37; Завадська І.А. Християнство в ранньовізантійському Херсонесі (за культовими пам'ятками): Автореф. дис. ... канд. іст. наук / Інститут сходознавства ім. А. Кримського. – К., 2000. – С.8-9, 14-15; Романчук А.И. Очерки истории и археологии византийского Херсона. – Екатеринбург, 2000. – С.65-71.

<sup>4</sup> Corpus juris civilis. – Berolini, 1904. – Vol. 3: Novellae / Rec. R. Schoell. Opus Schoellii morte interseptum absolvit G. Kroll. - № 163, cap. 2; Васильев А.А. Готы в Крыму. II // ИГАИМК. – 1927. – Т.5. – С.183; Vasiliev A.A. The Goth in the Crimea. – Cambridge, Massachusetts, 1936. – P.74; Серов В. В. Новелла Тиберия Константина об уменьшении налогового бремени // Иресиона. Античный мир и его наследие. – Белгород, 2015. – Вып. 4. – С.219-226. Благодарю К. Цукермана за его ценные комментарии по поводу содержания этой новеллы.

<sup>5</sup> Дашков С.Б. Императоры Византии. – М., 1997. – С.81.

<sup>6</sup> Васильев А. А. Готы в Крыму. Ч. 2: Время византийского, хазарского и русского влияния (с VI до начала XI в.) // Известия Гос. Академии истории материальной культуры. – Л., 1927. – Вып. 5. – С. 183; Якобсон А.Л. Раннесредневековый Херсонес. – С. 31, прим. 1.

<sup>7</sup> Талис Д.Л. Вопросы периодизации истории Херсона в эпоху раннего средневековья // ВВ. – Т.18. – 1961. – С.63.

<sup>8</sup> Treadgold W. A History of the Byzantine State and Society. – Stanford, Calif., 1997. – P.225.

<sup>9</sup> Сорочан С.Б. К вопросу об уменьшении вместимости византийских грузовых кораблей в “темные века” // Древности, 1996. – X., 1997. – С.74-82.

<sup>10</sup> Подр. см.: Кадеев В.И., Сорочан С.Б. Экономические связи античных городов Северного Причерноморья в I в. до н.э. – V в. н.э. (на материалах Херсонеса). – X., 1989. – С.11-76.