

Come allora, anche oggi d'inverno la terra rovesciata dagli aratri ha un colore caldo e fecondo.

I nostri contadini, con un arte mai dimenticata, si impegnano con grande devozione su ogni acro di terra perché la semina disegni un esplosione di geometrie verdi di primavera.

Coltivate a grano sembrano onde dorate in estate.

Nei pomeriggi assolati di giugno il vento caldo porta una sorta di ipnosi nell'ovatta di un silenzio misurato.

In quell'aria... respirando quella magia, il più grande poeta Italiano si sentì ispirato a scrivere:

*«Sempre caro mi fu quest'ermo colle,
e questa siepe, che da tanta parte dell'ultimo orizzonte il guardo esclude.
Ma sedendo e mirando,
interminati spazi di là da quella,
e sovrumani silenzi, e profondissima quiete
io nel pensier mi fingo;
ove per poco il cor non si spaura.
E come il vento odo stormir tra queste piante,
io quello infinito silenzio
a questa voce vo comparando:
e mi sovvien l'eterno, e le morte stagioni,
e la presente e viva, e il suon di lei.
Così tra questa immensità s'annega il pensier mio:
... e il naufragar m'è dolce in questo mare. »*

Leopardi ha rappresentato il nostro pensiero e il nostro destino. Noi marchigiani vediamo l'eternità nel disegno del nostro orizzonte e l'infinito nel suo bellissimo cielo.

Venite da noi e anche per voi ... il naufragar sarà dolce nel nostro mare...

УДК 911.3

Смирнов І.Г., Сировець С.Ю.

ДОРОЖНЯ СИСТЕМА ДАВНЬОРИМСЬКОЇ ДЕРЖАВИ ТА ЇЇ ЗАЛИШКИ В УКРАЇНІ ЯК ОБ'ЄКТИ ТУРИСТИЧНОГО ПОКАЗУ

Досліджено дорожню та "логістичну" систему Стародавнього Риму, зокрема її формування та дислокацію головних доріг як у межах Італії, так і в Європі, на Близькому Сході та в Північній Африці (як, наприклад, *Via Ignatia*, Ігнатієва дорога, яка через Аппієву дорогу з'єднувала стародавній Рим з Костянтинополем), особливості проектування та будівництва доріг, їхню інфраструктуру та управління. Зазначено наявність решток давньоримських "військових доріг" в Україні, зокрема в Криму, Закарпатті та на Поділлі.

Investigated ancient Roman road and "logistics" system, including its formation and dislocation of main routs in Italy as well as throuh Europe, Middle East and Northern Africa (like Via Ignatia, which through Via Appia connected ancient cities Rome and Konstantinopol), roads projecting and construction peculiarities, their infrastructure, maintenance and

management. Shown remnants of ancient Romans' "Via militaris" in Ukraine, mainly in Krimea peninsula, Transcarpathia and Podillia regions.

Постановка проблеми. Об'єднана Європа в особі Європейського союзу нині інтенсивно працює над створенням Пан'європейської транспортно-логістичної системи, яка, з одного боку, має забезпечити зростаючі потоки вантажів та пасажирів у межах розширеної до 27 країн-членів Спільноти, а з іншого – надійно зв'язати країни ЄС з сусідніми країнами та регіонами світу, з якими здійснюються зростаючі обсяги торгівлі товарами та послугами, міжнародних інвестицій тощо. З точки зору єврологістики є істотним не тільки окреслення сучасного стану та перспективних напрямків її розвитку, але й дослідження ретроспективних аспектів (джерел) спільної європейської транспортно-логістичної системи. Недарма давньоримський акведук Пон-дю-Гар, зображений на банкноті в п'ять євро, нині перетворено в міст, яким проходить одна з європейських автодоріг. Давньоримський досвід створення високоякісної, розгалуженої та ефективної системи доріг, яка охоплювала майже всю Європу, багато країн Західної Азії та Північної Африки, опоясувала середземноморські береги і навіть досягала сучасних країн Чорноморського басейну, зокрема України, є корисний і цікавий в нинішніх умовах, коли на новій технічній та будівельно-конструкторській базі відроджуються стародавні легендарні торгівельно-транспортні маршрути. Це відноситься зокрема не тільки до Великого Шовкового шляху, але й до давньоримської трансконтинентальної магістралі Віа Ігнатія (Ігнатієва дорога).

Наукові джерела та публікації з даної тематики є одиничними [1; 2; 3], оскільки в такому аспекті (ретроспективному) проблеми єврологістики в логістичній та економічній літературі ще не розглядалися. Разом з тим, стаття продовжує дослідження проблем формування Пан'європейської транспортно-логістичної системи та участі України в цьому процесі, відображені в працях Бакаєва О.О. [4], Цветова Ю. М. [5], Новикової А. В. [6], автора [7, с. 224-291; 8; 9; 10; 11] та інших дослідників.

Метою статті є розкриття особливостей створення та функціонування системи доріг давньоримської держави, яка не тільки заклала підстави сучасної залізничної та автотранспортної мережі країн Західної Європи, але й вже понад дві тисячі років тому практично реалізувала трансконтинентальні транспортні проекти. При цьому головна увага в статті зосереджена на дислокації давньоримської дорожньої мережі, зокрема її залишків в Україні – в Криму, Закарпатті та на Поділлі.

Виклад основного матеріалу. Стародавня Римська держава серед інших видатних пам'яток, що свідчать про найвищий рівень розвитку людської цивілізації на ті часи, залишила нам рештки своєї розвинутої транспортної системи, основу якої становила розгалуджена мережа високоякісних мощених доріг. За великих розмірів території Стародавнього Риму значної важливості набуло оперативне сполучення з віддаленими районами, доставка пошти, торгівельний обмін, переміщення військ та паломників. Всього

давніми римлянами було збудовано понад 100 тис. км високоякісних доріг. Дороги римського періоду в деяких місцевостях збереглися і до наших днів. Це стосується і України, де рештки «Віа мілітаріс» – давньоримської військової дороги нині можна знайти в Криму. Колись, на початку нашої ери (62 рік) Рим захотів використати кримські грецькі колонії як форпости проти войовничих "варварів" - скифів та сарматів. Для цього до Херсону за вказівкою імператора Нерона прибула Равенська ескадра римського флоту, що складалася з 40 кораблів – бойових трирем та везла тритисячний військовий десант легіонерів. Мешканці Херсонесу отримали римське громадянство, а в самому місті розмістився римський гарнізон під командуванням військового трибуна. В зручній гавані Сюмболону (нині Балаклава), що раніше була піратською базою таврів, римляни побудували військові укріплення, а на мисі Ай-Тодор звели фортецю Гаракс. Від цієї фортеці на захід до Херсонесу і була прокладена «Віа мілітаріс». Точкою перевалу римляни обрали так звану «Чортову драбину» (Шайтан Мердвен, як пізніше назвуть перевал татари). І сьогодні, переваливши через Шайтан, можна біля десяти кілометрів пройти справжньою римською дорогою, створеною за всіма правилами шляхового мистецтва Давнього Риму, та вийти до Байдарських воріт, звідки дорога повертала на Херсонес. На мисі аж до Кільсе-Буруна і нині чітко видно колії, врізані в скальну поверхню колесами возів майже дві тисячі років по тому. Римські легіони залишили Крим у кінці III сторіччя н. е. Форт Гаракс був зруйнований самими легіонерами, які не хотіли віддавати його до рук потенційних ворогів. А Херсонес перейшов під владу Візантії. Нині рештки давньоримської дорожньої мережі також спостерігаються на Поділлі (фортечний міст в Кам'янці-Подільському та в Закарпатті). Вони є нині об'єктами туристичного показу.

Шляхова мережа, якою Рим покрити всю обширну територію своїх володінь, була не тільки досконалим технічним досягненням, але й мала величезне політичне і господарське значення. Вона зробила можливим для володарів Риму заснування та втримання найсталішої імперії в історії Європи. Вона створила шляхи, якими купці, жреці та воїни переміщували елементи майбутніх змін у західній цивілізації. Вона визначила положення майбутніх великих європейських транспортних та адміністративних центрів. Тільки багата та потужна держава, влада якої беззаперечно розповсюджувалася на обширні території, могла виконати таке велетенське завдання, змогла збудувати сотні тисяч км доріг, підтримувати їх у належному стані, забезпечити відповідним облаштуванням та надати надійну поліцейську стражу. Коли Римська імперія розпалася на численні незалежні держави, її велика система доріг підлягла поступовій руйнації, оскільки жодна середньовічна держава – спадкоємець Риму не мала ні необхідної організації, ні фінансів. Іспанські, французькі, німецькі вози немилосердно тряслися або грузнули на дорогах, якими півтори тисячі років раніше римські екіпажі котилися гладенькою поверхнею за будь-якої погоди.

Засади обладнання доріг подібного типу римляни запозичили в своїх західних сусідів – етрусків. Цей етнос, який в IX ст. до н.е. оселився там, де тепер знаходиться італійська провінція Тоскана, залишив блискучі докази своїх технічних здібностей, у тому числі у місто- та шляхобудуванні. Саме етруски навчили римлян споруджувати стічні канали, акведуки, зводити мости, споруджувати дороги. Але етруски не вийшли за межі будівництва добре нівельованих, осушених польових доріг з гладенькою поверхнею. Щодо римлян, то вони, в порівнянні з етрусками, зробили важливий крок вперед у шляховому будівництві, оскільки до всього вище наведеного вони додали дорожнє покриття, яке було здавна відоме, зокрема на Близькому Сході, але застосовувалося там тільки на коротких ділянках шляхів у обраних місцях. Римляни облаштували це покриття кілометр за кілометром на всіх головних дорогах імперії.

Таблиця 1. Головні (консулярні) дороги Стародавнього Риму

№ з/п	Назва дороги	Роки будівництва	Початковий, проміжні та кінцевий пункти (або регіони)	Довжина (км)
1	Латинська	334 р. до н. е.	Рим - Кальві (біля суч. Неаполя)	200
2	Аппієва	312 р. до н. е. - 200 р. до н. е.	Рим - Капуя - Беневент - Бріндізій (Бріндізі)	500
3	Северова	312 р. до н. е.	Відгалуження від Аппієвої дороги до Неаполю	100
4	Доміцієва	312 р. до н. е.	Відгалуження від Аппієвої дороги до Помпеї	100
5	Аврелієва	144 р. до н. е.	Рим - Генуя	360
6,7, 8	Кассієва, Клодієва, Цимінова	300 р. до н. е.	Рим - Етрурія	200-300 кожна
9	Фламінієва	3268 р. до н. е.	Рим - Арімін (Ріміні)	300
10	Емілієва	3187 р. до н. е.	Плаценція (П'яченца) - Парма - Бононія (Болонья) - Арімін (Ріміні)	300
11	Емілієва (продовження на північний захід)	360 р. до н. е.	Плаценція (П'яченца) - Медіолан (Мілан) - Августа Преторія (Аоста)	60

Тільки від Риму відходило більше 30 основних доріг (табл.1). Найвідоміші з них були Латинська, Аппієва, Фламінієва, Емілієва та Аврелієва. Вже в наприкінці II ст. н. е. Італійський півострів мав декілька доріг першокласного рівня, які проходили по всій довжині півострова та перетинали його в низці місць. Однією з найстаріших була Латинська дорога, що в 334

р. до н. е. з'єднала Рим з м. Кальві (сучасна провінція Кампанья). Ця дорога прислужилась як римлянам, так і їхнім супротивникам – Піррові, царю Епіру та Ганнібалу. Найбільш жвавою була Аппієва дорога, яку називали «царицею доріг». Її будівництво почалося в 312 р. до н. е. за цензора Аппія Клавдія та тривало понад сто років. Спочатку дорога з'єднала Рим з м. Капуя та проходила в східному напрямку. Її поверхню почали укладати камінням з 295 р. до н. е. Як і більша частина консулярних доріг (які будувалися під наглядом найвищих магістратів Риму), вона будувалася поступово, відповідно до ступеня політичної експансії Риму та зростання його торговельних потреб. За Горація, який описав свою поїздку цією дорогою, її продовжили на південь півострову - до Бедевенту та далі - до порту Бріндізію (нині - Бріндізі), в якому спорудженням двох колон сповістили, що це буде Аппієва Траянова дорога. Від Аппієвої дороги відгалужувалися Северова та Доміцієва дороги (в напрямку до Неаполю та Помпеї).

На північ від Риму вели Аврелієва, Кассієва, Фламінієва та Емілієва дороги. Аврелієва дорога була збудована не пізніше 144 р. до н. е. та проходила вздовж західного узбережжя Тірренського моря до Генуї, де з'єднувалася з дорожною мережею річки Падус (По) та закінчувалася в Арелаті (нині Арль) в Південній Галлії. Кассієва дорога разом з дорогами Клодія та Циміна були першими трасами від Риму до сусідньої Етрурії. Скоріше всього вони виникли внаслідок з'єднання між собою створених етрусками ділянок доріг.

Фламінієва дорога будувалася з 268 р. до н. е. Вона закінчувалася на Адріатичному узбережжі в Аріміні (нині Ріміні), де з'єднувалася з Попілієвою дорогою, яка вела далі на північ - до Паннонії (теперішні Австрія та Угорщина). Емілієва дорога (з 187 р. до н. е.) була однією з небагатьох доріг, що не відходила від Риму. Вона з'єднувала Плаценцію (П'яченца) через Парму і Бононію (Болонью) з Аріміном (Ріміні). За імператорів її продовжили на північ від Плаценції до Медіолану (Мілан) та Августа Преторії (Аоста) в Альпах.

В міру того, як Рим збільшував свої володіння, наступним кроком розвитку його транспортної (дорожньої) інфраструктури було спорудження доріг за межами Італії (табл. 2). Це відповідало насамперед меті забезпечити безперервний доступ військовим з'єднанням, а також різноманітних указів з столиці до командирів легіонів та чиновників у всіх кінцях Римської держави. Хоча давньоримські чудові дороги активно використовувалися численними торговцями та подорожуючими, вони були побудовані воїнами та, в першу чергу, мали військове призначення.

У володіннях на схід від Італії найважливішою та найвідомішою була Ігнатієва дорога (або *Via Ignatia*). Вона починалася в порту Діррахій (нині Дуррес в Албанії) і через Македонію та Фессалоніку (Салоніки, Греція) доходила до Костянтинополя. Побудований між 146 та 120 рр. до н. е., цей шлях мав довжину 860 км. Дорожня мережа в Греції та на Близькому Сході була свого часу створена еллінами, до них персами, а ще раніше - ассірійцями. Тому римляни в цих районах лише відремонтували та зміцни-

ли дороги, що існували до них. У I ст. н. е. подорожуючі, що прибули Ігнатієвою дорогою до Візантії, перепливши через Боспор (нині Босфор), могли розраховувати на гарні дороги, які вели через Малу Азію та Сирію до Олександрії Єгипетської.

Таблиця 2. Дорожня мережа Давньоримської держави в Європі, Азії, Африці

№ з/п	Назва дороги	Роки будівництва	Початковий, проміжні та кінцевий пункти (або регіони, країни)	Довжина (км)
I. Європа				
1	Ігнатієва (Via Ігнатіа)	146-120 рр. до н. е.	Дірахій (Дуррес, Албанія) - Фессалоніка (Греція) - Костянтинополь (Стамбул, Туреччина)	860
2	Попілієва	3 268 р. до н. е.	Арімін (Ріміні) - Аквілея (біля Венеції) Паннонія (Австрія, Угорщина)	~600
3	Аврелієва (продовження на північний захід)	3 144 р. до н. е.	Генуя - Арелат (Арль, Франція) - Лугдун (Ліон) - Дурокортор (Реймс) - Лондиній (Лондон)	~800
4	Аврелієва (продовження на північний схід)	3 144 р. до н. е.	Генуя - Массілія (Марсель, Франція) - Цезароавгуста (Сарагоса) - Кордуба (Кордова) - Гаде (Кадіс, Іспанія)	~1550
5	10 доріг через Альпи (через перевали Мон-Женевр, Великий та Малий Сен-Бернар, Шплюген, Юлійський та інші)	2 ст. до н. е.	5.1. Італія (Августа Преторія, суч. Аоста) - Галлія, Гельвеція (суч. Франція, Швейцарія)	~300
			5.2. Італія (Аквілея) - долина Данубія (Дунаю)	~450
6	Via Мілітаріс на території сучасної України (Кримський пів-в)	62 р. н. е.	Херсонес - Сьомболон (Балаклава) - перевал Шайтан-Мердвен - фортеця Гаракс на мисі Ай-Тодор (біля Ялти)	100
II. Південно-Західна Азія (Близький Схід)				
7	-	1 ст. до н. е.	Костянтинополь - Пергам - Ефес - Апамея (суч. Туреччина) - Антіохія (Сирія) - Петра (суч. Йорданія) - Олександрія Єгипетська	~2000
III. Північна Африка				
8	-	1 ст. до н. е.	Олександрія Єгипетська - Карфаген - Тевесту - Сірту - Костянтину в Мавританії (суч. Туніс, Алжир, Марокко)	~3000

Щодо західних володінь Риму, то тут існували дороги, що використовувалися галльськими племенами. Але доведення їх якості до рівня римських дорожніх стандартів вимагало чималої праці. Так прибережна дорога з Генуї (Аврелієва) була продовжена через Массілію (Марсель), Нарбон та Таррагону аж до Гадеса (Кадіс) на крайньому півдні атлантичного узбережжя Іспанії (до Геркулесових стовпів).

Більше десяти доріг перетинали Альпи через перевали Мон Женевр, Великий та Малий Сен-Бернар, Шплюген (назви сучасні) та Юлійський перевал у Галлію та Гельвецію (нині Швейцарія), а з Аквілеї через декілька низько розташованих перевалів дороги вели в долину Данубія (Дунаю). За якихось нам невідомих причин римські дорожні інженери проігнорували декілька перевалів, найбільш підходящих з сучасної точки зору. Так до останніх років II ст. до н. е. не було дороги через найбільш відомий нині перевал між Австрією та Італією Бреннер; жодна дорога не була побудована через Мон-Сені, Симплон, Сен-Готард. У Північній Африці протяжна дорога вела з Олександрії на захід у Мавританію (до сучасних Алжиру та Марокко).

Таким чином, вже на початку нашої ери, тобто понад 2000 років тому, Середземне море було охоплене кільцем майже безперервних доріг вздовж своїх дуже неоднорідних за рівнем розвитку узбережь. Головні дороги та відгалуження, як промені, розходилися вглиб Європи та Азії, натомість у Північній Африці вони не заходили глибоко всередину материка. В кожній римській провінції два-три міста ставали вузловими центрами місцевої дорожньої мережі. В подальшому більшість таких міст перетворилися в центри колісних, а потім і залізничних шляхів. У них і сьогодні під асфальтом або рейками можна знайти бруковану поверхню римської дороги. В Іспанії подібними центрами були Цезароавгуста (нині Сарагоса), Кордуба (Кордова) та Емерита (Мерида). В Галлії транспортними перехрестями були (і залишаються нині у Франції) Лугдун (Ліон), Дурокортор (Реймс). У Британії це був Лондиній (Лондон), в Італії - Рим, Медіолан (Мілан) та Аквілея (остання після падіння імперії поступилася місцем сусідній Венеції). В численних розвинених грецьких державах у Малій Азії вузловими центрами стали Пергам, Ефес і Апамея, в Північній Африці - Карфаген (у нинішньому Тунісі), Тевесте та Сірту-Костянтину (теперішній Алжир). Занепад античної цивілізації в Малій Азії та Північній Африці перетворив більшість цих центрів у сьогоднішні міста - привиди або занедбані поселення.

1. Биржаков М. Б., Никифоров В. И. Индустрия туризма: перевозки.- Спб.: Изд. дом Герда, 2007.-528 с.;
2. Грицкевич В. П. История туризма в древности. – Спб.: Изд. дом Герда, 2005.-310 с.;
3. Литвинова Т. Сработано еще рабами Рима // Газета 24.-2008.-26 янв.;
4. Бакаев О.О., Пирожков С.І. та ін.. Міжнародні транспортні коридори України: мережі та моделювання. Ч. І.- К.:КУЕТТ, 2004.-604 с.;
5. Цветов Ю. М. та ін. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України. - К.:КУЕТТ, 2003.- 604с.;
6. Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.:НДІПМБ, 2003.-494 с.;
7. Смирнов І.Г. Логістика просторово-територіальний вимір: Моногр.- К.: Обрії, 2004. - 335 с.;
8. Смирнов І. Г. Єврологістика як напрям євроінтеграційної стратегії України // Актуальні проблеми міжнародних відносин. Вип. 66. Ч. II.-К.: КІМВ КНУ ім. Тараса Шевченка, 2007.- С. 84-93;
9. Смирнов И. Г. ЕС: без логистики не въехать // Logistics. - 2007. - №6. - С.28-30;
10. Олійник Я. Б., Смирнов І. Г., Шум І. В. Єврологістика та Україна: площини взаємодії в XXI ст.// Зовнішня торгівля: право та економіка. - 2007. - №6(35). - С.6-12;
11. Смирнов И.Г. Украина в системе еврологистики: новейшие направления интеграции // Logistics. - 2008. - №1. - С.8-12.