# ПЪТИЩА, ПРОХОДНИ МЕСТА, ПЪТНИ И УКРЕПИТЕЛНИ СЪОРЪЖЕНИЯ В ЦЕНТРАЛНИЯ БАЛКАН ПРЕЗ АНТИЧНОСТТА И СРЕДНОВЕКОВИЕТО

***Венелин Бараков***

*(Специализиран музей – Трявна)*

Проблемът за пътищата в района на Централния Балкан е подробно разглеждан от В. Аврамов, К. Дочев и Ив. Христов, като епизодично се среща и в изследванията на Ат. Попов и Ат. Милчев (*Аврамов В*. 1929:40–77; *Милчев А*. 1979:439–448; *Попов А*. 1982:31; *Дочев К*. 1994:61–77; *Христов И*. 2002:68–88). С изключение на В. Аврамов, останалите автори разглеждат проблема за пътищата твърде повърхностно, без да са извършвали необходимите теренни обхождания и наблюдения, което рефлектира върху редица техни изводи и заключения за направлението и трасетата на пътищата в планината, идентифицирането и датирането на крайпътните и укрепителните съоръжения, определянето на техните функции и пр. Настоящата статия, без да претендира за изчерпателност, на основата на нови проучвания на пътната система в планината и разкопки на възлови археологически паметници край някои от най-интензивно използваните пътни трасета в Централния Балкан, внася някои корекции в предишните схващания за пътната мрежа, доуточнява характера и направлението на пътните трасета и, представлява опит за систематизация на основните пътни структури в Балкана и тяхната връзка с компонентите на селищната структура. Специално място е отделено и на естеството на природните дадености и проходите, предвид тяхното огромно значение за пътните комуникации между селищата в изследвания географски ареал, за един широк хронологически период, обхващащ Античността и Средновековието.

Овладяването на планината става организирано едва през ранножелязната епоха (X–VI в. пр. н. е.). Проникването се дължи на засиленото търсене на естествено защитени места или пещери, които предлагат по-голяма сигурност за тракийските селища, изграждането на светилища в планината и подчертаната им връзка с усложняването на тракийското религиозно мислене, при което планината/скалата заема особена роля; търсенето на суровини (желязна руда, дървен материал). За движение се използват долините на реките и седловините между планинските хребети. През ранножелязната епоха тракийските селища са малки по размери, с тънък културен пласт и се характеризират с нетрайност на обитаването. Липсват изградени пътни артерии. Едва през късножелязната епоха се формира трайна селищна мрежа, при която най-големите селища се превръщат в „централни" населени места. Между последните и големите центрове на тракийската култура на юг от планината се създават активни комуникации, чиито цели са преди всичко търговски, а нерядко и военни, особено след нарастването на политическата мощ на одрисите.

## I. Пътни трасета и комуникации в предримската епоха (обр. 4 а)

Запазени трасета с каменна настилка, които категорично могат да се датират в I хил. пр. н. е. няма. Поради липсата на трасирани пътища, възстановяването на пътната мрежа в предримския период е възможно чрез комплексен анализ на следните фактори: разположение на тракийските селищни центрове спрямо проходните места в планината (косвени свидетелства за наличието на пътна мрежа са проучванията на тракийски укрепени селища, които са разположени и изградени на възлови места в проходите, или пред тях); картиране на местата с укрити колективни монетни находки; локализирането на селища или некрополи с импортна продукция, произведена на юг – проникването ѝ северно от Балкана през старопланинските проходи, свидетелства за търговските контакти на местната тракийска аристокрация с занаятчийските центрове на юг от Хемус.

В резултат на археологически разкопки през втората половина на XX в. на удобни и естествено защитени хълмове са разкрити няколко големи тракийски укрепени селища, които принадлежат на тракийските племена кробизи (крепостите при с. Градница и връх Голям Острец до гр. Априлци), гети (селищата при гр. В. Търново, гр. Г. Оряховица и с. Царева ливада) и одриси (крепостта над гр. Шипка).

Селищата при Градница, Велико Търново и Горна Оряховица възникват като търговски центрове (емпории) в близост до гънките на Предбалкана, на удобни места в началото на проходи, от където вносната продукция се е разпространявала на север сред останалите селища на северотракийските племена, като са се използвали реките Янтра (ант. Атрис) и Росица. За това свидетелстват многобройните амфорни печати, открити при разкопки в посочените селища – Градница (непубликувани); В. Търново и Г. Оряховица (*Църов И.* 2007:36). При проучванията на тези селища са установени следи от укрепителна система, жилища, многобройна битова керамика. Разкопките показват, че те постепенно се разрастват по площ и обитаваното им пространство обхваща склоновете на хълмовете до бреговете на протичащите в близост реки (*Чокоев И.*, *М. Станчева*. 1999:54, 68). Тези селища се явяват „централни", по отношение на останалите населени места, които в последствие еволюират в протоградове. Разцветът им през V–I в. пр.н.е. се дължи на стратегическото им място в началото на проходи и контрола над пътните артерии през Балкана.

Крепостите при гр. Априлци (вр. Голям Острец), северно от планинското вододелно било, и гр. Шипка (м. Градишката могила) южно от него, представляват друг модел в селищната организация през късножелязната епоха, свързан с проходите и пътищата. Двете укрепления възникват като военни крепости за осигуряване на контрол над определена територия. Крепостта на вр. Голям Острец е изградена в северното подножие на Русалийския проход като флангово укрепление за защита на племенната територия на кробизите. Една от най-важните му функции е охраната на пътя през прохода. По време на нашествията на келтите през III в. пр.н.е. крепостта се превръща в укрепено убежище за траките от планината (находки: въоръжение, стъклени гривни със син цвят).

Крепостта в м Градишката могила, над гр. Шипка е изградена на възлово проходно място – пътя през Шипченския проход. Археологическите разкопки, проведени през 2000 г., изясниха етапите на функциониране и функциите на крепостта (*Христов И., В. Бараков*. 2002:9–15). Според Ив. Христов тя е сполучлив пример за укрепена тракийска крайпътна станция (*Христов И*. 2002:109–111). Това е мнение, с което не мога да се съглася. То привнася механично един друг модел на организация на пътната система, до който траките в своето обществено развитие не достигат (както е известно римляните имат добре организирана пътна мрежа с крайпътни станции и съоръжения, обслужващи и подпомагащи търговския и военния трафик по пътищата, служещи за смяна на конете, за почивка и пр.).

Крепостта възниква през втората половина на IV в. пр. н. е. като тракийски военен пункт за защита на държавата на Севт III в Казанлъшката котловина. Като военно укрепление от края на IV–началото на III в. пр. н. е., тя контролира движението през прохода между Севтополис – големия тракийския град, резиденция на Севт на юг, и земите на гетите на север, по поречието на р. Янтра, където се намира техния голям търговски център Зикидева – селището на хълма Царевец във Велико Търново. За предназначението ѝ свидетелства археологическият материал от разкопките – тракийски криви бойни ножове – махайровиден тип (*Христов И., В. Бараков*. 2002:11).

Търговският обмен между северотракийските племена и южнотракийските земи и откритата импортна продукция по северните склонове на Предбалкана, са сред основните показатели за локализиране на пътните трасета и проходни места, по които се движат луксозните стоки, предназначени за аристокрацията на гети и кробизи. Друг показател са случайно откритите колективни монетни находки и единични монети, които маркират местата на придвижване и проходите в планината. Тяхното картиране на географската карта очертава трасетата на основните пътища между отделните селища. Тук могат да се посочат монетите на гръцката колония Маронея, открити по поречието на р. Янтра, трасиращи комуникациите през Шипченския проход; бронзовата ситула от Трявна от могилен гроб, маркираща пътя през Тревненския/Мъглижкия проход; скифос и бронзовата хидрия с позлатени дръжки от некропола на с. Градница, колективната находка от хемидрахми на Парион, намерени в кв. Видима на гр. Априлци, трасиращи пътя през Русалийския проход (*Христов И*. 2002:92–99); споменатите по-горе амфорни печати на Родос, Синопе и Тасос, свидетелстващи за търговията с вино и зехтин от двете страни на Балкана.

Резюмирайки изнесените данни можем да посочим няколко трасета на тракийски пътища активно използвани в предримската епоха в Централен Хемус:

*1. Път Зикидева – Кабиле през прохода Хаинбоаз.* От търговския център при В. Търново пътят се е насочвал на юг към дн. Килифаревски манастир, долината на р. Белица и с. Вонеща вода. Оттам пътят изкачва прохода при селата Пчелиново и Димовци, преваля билото и по течението на р. Радова е излизал на юг в крепостта „Хисаря" при гр. Николаево, откъдето поема към Кабиле.

*2. Път Зикидева – Севтополис през Шипченския проход.* От селището на хълма Царевец във В. Търново пътят се е насочвал към околностите на с. Гостилица, където има голяма концентрация на тракийски селища. Следвайки долината на р. Янтра (Атрис), пътят е достигал пролома, който реката е

издълбала в платото Стражата при с. Янтра, и преминавайки през него, трасето се е насочвало към дн. гр. Габрово. Оттук покрай хълма Градище пътят изкачва м. Киселчова могила и през Етъра и с. Нова махала, следвайки коритото на р. Янтра, е поемал нагоре към върха на Балкана. След преодоляване на вододелното било, пътят се е насочвал на юг към скалистия връх Градишката могила. Върху него е изграден голям тракийски военен пункт за охрана на пътя. От крепостта трасето поема на югозапад и излиза от прохода при гр. Шипка, за да продължи към тракийския град Севтополис.

*3. Път Зикидева – района на дн. гр. Мъглиж през Тревнеския/Мъглижкия проход.* От Зикидева пътят се е насочвал към Дряновския манастир, покрай тракийската крепост в м. Градът, край с. Царева ливада, и по долината на река Дряновска/Тревненска през гр. Трявна и с. Престой, трасето подхожда към Балкана през вр. Ковачка и вр. Кръстец за вододелното било на Стара планина. Оттук през вр. Панагюра и м. Калаянка пътят е превалял прохода и е слизал в тракийската военна крепост Горненския град и се е отправял на юг към околностите на гр. Мъглиж, където в предримската епоха са концентрирани голям брой тракийски селища. Най-голямото от тези селища е разположено на северозападно от гр. Мъглиж и на него е принадлежала прочутата Мъглижка гробница със стенописи.

*4. Път от крепостта при с. Градница – селищния микрорайон при с. Тъжа през Русалийския проход.* От селищния център при с. Градница пътят се е отправял на юг към Предбалкана покрай селата Столът, Ново село и Кръвеник, след което минава покрай вр. Голям Острец, където е изградена тракийска военна крепост за охрана на пътя през Русалийския проход. От вр. Осрец пътя рязко катери нагоре прохода и покрай вр. Марагидик, м. Манастира и вр. Паунов камък слиза в околностите на с. Тъжа – район, наситен с тракийски селища.

Тракийските пътища представляват утъпкани, черни пътища от трамбована пръст. Те следват конфигурацията и гънките на местността, като се придържат към най-малкия възможен наклон. След навлизането в пресечения планински терен трасетата следват долините на планинските реки и седловините между хребетите, след което пътищата рязко се изкачват по ридовете към вододела на Стара планина, спускайки се към южния край на съответния проход. Проучванията показват, че високата и недостъпна Централна Стара планина, всъщност е използвана като комуникационна артерия от дълбока древност и не само че не е разделяла, но е била свързващо звено за контакти между отделните тракийски племена.

**II. Пътна мрежа и пътни съоръжения през римската и ранновизантийската епоха** (обр. 4 б)

Римляните оценяват важното местоположение на областта. Римският военен ред и селищна организация обръщат голямо внимание на заварената пътна мрежа, която поправят и пригаждат за военни и търговски нужди, като паралелно с това прокарват нови пътни артерии. През римската и ранновизантийската епоха в Централна Стара планина се изграждат редица пътни съоръжения. Крайпътните съоръжения е условен термин, terminus technikus, който се използва за означаване на съоръжения, строени на или в близост до пътищата, за да улесняват в мирно време движението и безпрепятственото им преминаване, като осигуряват почивка, охрана и контрол (пътни станции от типа мутацио); във военно време предназначението им е да приютяват военен гарнизон и да възпират вражески войски (укрепления от типа бурги и фрурии (отделни кули).

През I в. от н. е., следствие на римското завоевание, тракийските земи стават римски провинции. Победата на имп. Траян (98–117) над даките (106 г.), измества границите на империята далеч на север и осигурява спокойното съществуване на провинциите Долна Мизия и Тракия. Северно и южно от Централна Стара планина имп. Траян основава двата големи града – Никополис ад Иструм и Августа Траяна (*Иванов Р.* 2006 а:58; *Същият*. 2006 б:35 ). По времето на Марк Аврелий (161–180) е основан емпориумът Дискодуратере върху по-ранно тракийско селище (*Велков И.* 1922/25:127–137). През II–IV в. в териториите на двата града се наблюдава значителна плътност на селищната мрежа (*Владкова П.* 1992:138–139). Градската територия на Августа Траяна през II–III в. е била защитена със специални военни укрепени пунктове, упоменати в надписи от времето на имп. Антонин Пий (138–161), (*Буюклиев Х.*, *Л. Гетов*.1964:29). Освен по границите ѝ, въпросните укрепления, наречени президии, бурги и фрурии, били изграждани основно по пътищата и проходите.

Всички тези фактори обуславят появата на мрежа от пътища с трайни каменни настилки, сред които най-важен е пътя:

*1. Никополис ад Иструм – Августа Траяна през Крънския проход*. Първият проучвател на пътя е В. Аврамов, които сравнително точно определя неговото трасе (*Аврамов В*. 1929:40–77). Пътят излиза от Никополис ад Иструм, пресича р. Росица и поема в югозападна посока, като се движи по долината на р. Бохот (десен приток на Росица). Следвайки направление на юг, постепенно изкачва височините над селата Балван и Еленци, преминава в близост до емпорион Дискодуратере (край с. Гостилица, Дряновско),

откъдето се насочва между селата Геша и Караиванца към м. Стражата. Трасето на пътя пресича карстовото плато над с. Велковци и покрай селата Дядо Страти, Трапезковци и Боженци, край вр. Черни връх, достига до м. Сечен камък (Тревненско). Пътното трасе е изцяло запазено в един участък над с. Трапезковции и над с. Боженци. Ширината на пътя е 3–4 м. Изграден е от два пласта. Долният е от трамбована пръст, настлана с дребни чакълести камъни. Горният пласт, които оформя пътното трасе е от подредени плочести камъни. По краищата на пътя отвесно са изградени бордюри (обр. 1 а). Над с. Боженци, в м. „Манастира“ личат следи от постройка, която според първия изследовател на пътя В. Аврамов представлява пътна станция (*Аврамов В*. 1929:73). Разкопки не са провеждани. На това място са открити тухли и керамика от римската епоха. Подобна следи от градеж има и в м. Сечен камък, където при оран са намирани множество железни предмети (основно пирони), колониални монети от III в., върхове на стрели (наблюдения на автора). Допреди години личаха и основите на правоъгълна постройка, вероятно кула, която е била свързана с пътната станция в м. Манастирището. Сега на терена личат следите от разсипани камъни. След м. Сечен камък пътят продължава на юг покрай вр. Овчар, вр. Мъхченица, и през седловината Пряслапа се отправя към билото на Средна Стара планина, като достига вр. Бедек. В м. Улеите край вр. Мъхченица пътят пресича скалист участък, които изкуствено е изсечен, за да мине неговото трасе. Тук личат следите от древни коловози, които са се получили от преминаването през местността на тежки коли, теглени от животински впряг. От вр. Бедек, през вр. Атово падало пътят слиза в крепостта Градовете (през Късната античност тук възниква голямо укрепено селище върху по-старото тракийско военно укрепление, чийто име е с тракийски произход – Мезидева) и дн. с. Крън ( в околностите е проучена голяма римска вила от II–IV в.), за да продължи към Августа Траяна.

Пътят е изграден на чист терен през първата половина на II в. като комуникационна артерия, свързваща големите градове на двете съседни провинции – Никополис в Долна Мизия и Августа Траяна в Тракия. Значението му особено нараства през втората половина на II в., когато, край дн. с. Гостилица е основан емпорион Дискодуратере. За охраната му през II–III в. са строени фрурии – кули (м. Сечен камък, вр. Мъхченица). Археологически поддатки за пътни станции съществуват, но на тях все още не са провеждани разкопки. Пътят интензивно използван и в ранновизантийската епоха (IV–VI в.).

*2. Разклонение на основния път Никополис ад Иструм. – Августа Траяна*:

2. 1. *Път Дискодуратере – Августа Траяна през Шипченския проход.* Пътят в общи линии следва трасето на тракийската пътна артерия от предримската епоха (вж. по-горе 2). От емпориума Дискодуратере трасето продължава в югозападна посока по долината на р. Янтра. В пролома на реката в карстовото плато „Стражата” при с. Янтра, пътят започва да катери хълмистата местност и минава покрай малка крепост (бург), изградена през късната античност за охрана на пътното трасе. От бурга при с. Янтра пътят се е насочвал към дн. гр. Габрово в м. Градище. В началото на IV в. на хълма Градище е изграден военен лагер, укрепен със землено съоръжение – вал (*Койчева К*. 1986:149–157). Военното присъствие тук е продиктувано от контрола на пътя през Шипченския проход. От Градище трасето поема на юг през м. Киселчова могила и през Етъра и с. Нова махала, се изкачва по един от хребетите на Шипченска планина. Пътят пресича вододелното било и се насочва към скалистия връх Градишката могила. В началото на IV в., тракийската военна крепост на върха е преизползвана като укрепление за охрана на пътя и прохода. През Късната античност крепостта заема само високата, горна тераса на хълма и представлява военно укрепление от типа бург. Пътят минава през крепостта и излиза от прохода при дн. гр. Шипка. Това разклонение на основния път през римската епоха е слабо използвано. Значението му нараства през Късната античност (IV–VI в.), когато по протежение на пътя, са строени крепости на различно разстояние една от друга, за контрол на движението и охрана на пътя. От този период са открити няколко колективни монетни находки (последни монети на имп. Теодосий II (408–450) при крепостите Градище (гр. Габрово) и Боруна (над Дряновския манастир (*Койчева К*. 1993:под печат), които трасират пътя през Шипченския проход и показват местата на проникване на хуните. През II–IV в. пътят е бил настлан с каменна настилка от разноформатни камъни с различни размери. Ширината му е около 4 м, като в двата края пътното трасе е ограничено с бордюри, изградени от по-големи плочести камъни (обр. 5 б).

2. 2. *Път Дискодуратере – Августа Траяна през Тревненския проход.* Пътят излиза от емпориума Дискодуратере и продължава на югоизток към платото над дн. Дряновски манастир. Трасето преминава през пролома на р. Дряновска и изкачва платото над с. Царева ливада. Тук от двете страни на пътя през пролома, през късната античност са изградени две крепости в м. Боруна и м. Куклите. При археологическите разкопки на крепостта в м. Боруна през 70-те години, освен фортификационните съоръжения от IV–V в., са открити следи от по-ранно строителство от III в. с подчертано военен характер (*Милчев А*. 1979:444). Вероятно става въпрос за строежа на малка крепост (бург), която е охранявала пътя през пролома. От с. Царева ливада пътят изкачва околните височини, като следва посока на юг към

гр. Трявна. Трасето минава през селата Бочуковци, Войници и Бижевци, и се насочва в посока към дн. гр. Трявна. Пътната настилка е много добре запазена в околностите на с. Бижевци. Ширината на пътя е 3–4 м. Изграден е от отвесно побити заоблени камъни. По краищата му са изградени бюрдюри от вертикално забити каменни плочи (обр. 1 б). От гр. Трявна пътят рязко катери височините около града и продължава през м. Даев кладенец в посока към с. Престой. В м. Ковачка, която представлява издължен хълм с два ясно обособени върха, пътят изкачва хълма, като преминава последователно през двата върха от север на юг (обр. 2 а). На билото на северния връх е била изградена стражева кула (фрурия) за наблюдение и охрана на пътя. Следите ѝ личат като купчина струпани камъни. На южният връх на хълма през II–III в. е построено съоръжение, за кратка почивка и приютяване на пътуващите – от типа на малка крайпътна станция. На върха са провеждани археологически разкопки под ръководството на проф. Румен Иванов и автора, които предоставиха много интересни резултати (*Иванов Р., В. Бараков*. 2008:под печат). Откритите материали категорично свидетелстват за предназначението на обекта – основи на зид, монети (I–III в.), над 100 бр. цинтове за войнишки сандали, въоръжение (върхове на копия и стрели). Трасето на пътя е запазено на южния връх и в подножието между двата върха. Пътят е изграден от два пластта (обр. 2 б). Върху предварително подравнения терен и трамбована пръст, се полага настилка от дребни, чакълести камъни. На места се използва здравата скала. От вр. Ковачка пътят изкачва планината към вр. Кръстец, където се разделя на две. Първото трасе се отправя по вододелното било през вр. Виса, през вр. Панагюра, се спуска през м. Калоянка и м. Белия бряг в крепостта Горненския град над дн. гр. Мъглиж. Пътят е използван интензивно през II–III в. Това се доказва категорично от многобройните находки по неговото трасе (основно монети, оръжие), както и от съоръженията, строени за негова охрана. През Късната античност почти не се използва, за сметка на съседните на него проходни места – Крънски и Енински. Второто трасе следва вододелното било на Тревненска планина от вр. Кръстец на запад към вр. Българка. От вр. Българка пътят се отправя на юг по хребета, минава покрай вр. Високата могила, м. Беклемето и се насочва към м. Маркови прегради. В тази местност през Късната античност е издигната преградна стена (дема), която до този момент не е известна в научната литература (срв. *Попов А*. 1982:44–85). Демата е дълга около 80 м. Пътят преминава през средата на преградната стена, през порта, която не е запазена. Портата е била охранявана от правоъгълна кула, изградена от ломени камъни, споени с бял хоросан. Преградната стена е с фронт на север. Предназначението е да спира варварските войски, които са проникнали в прохода. Пътят, които пресича демата е изграден по същия начин, както при съоръжението на вр. Ковачка. От м. Маркови прегради, покрай вр. Саръяр, трасето се отправя на югозапад към крепостта Чилечито над с. Енина.

2. 3. *Път Зикидева – селищния район Крън/Енина*. От ранновизантийския град във В. Търново пътят следва югозападна посока към късноантичните селища при гр. Дебелец, с. Маноя, гр. Дряново и с. Царева ливада. От тук през гр. Трявна, вр. Ковачка – вр. Кръстец по билото достига вр. Българка, и през преградната стена при вр. Саръяр слиза в Енина.

3. *Път Зикидева (В. Търново) – Цуида (Сливен) през прохода Хаинбоаз.* Трасето на този път съвпада с път 1 от предримската епоха, описан по-горе. С разрастването на ранновизантийския град на хълма Царевец във В. Търново, този път заема важно място като основна комуникационна артерия през късната античност. За негова охрана са построени крепостите при дн. Килифаревски манастир от северната, и гр. Николаево от южната страна на прохода. По средата на прохода е изградена малка крепост (Градището) и свързана с нея преградна стена (Преградата) в м. Зли дол. По този начин е осъществена особено типичната за ранновизантийската епоха (V–VI в.) максимална и ефективна отбрана на пътя и прохода в дълбочина. През Късната античност едно разклонение на този път минава от Килифарево в посока долината на р. Белица, през вр. Белновръх, м. Килиите, където е издигната кула (фрурия) за наблюдение и охрана на пътя, откъдето се насочва за вр. Кръстец и Дъбовския проход. В южната част на прохода, след с. Яворовец, е построена малка крепост (бург) на площ от 2 дка. Стените ѝ са градени в opus implectum, от обли, речни камъни, споени с бял хоросан, примесен със счукана керемида.

*4. Път селищния район на с. Градница – селищния район на с. Тъжа през Русалийския проход.* Трасето повтаря това на пътя от предримската епоха. Поради липсата на големи градски центрове на север и на юг в тази част на Балкана, пътят през римската епоха е слабо използван. Значението му нараства през късната античност, когато на север по течението на р. Видима и Росица, на естествено защитени хълмове възникват множество укрепени селища (с. Градница, с. Батошево, с. Столът, гр. Севлиево, с. Кормянско и др.). От късноантичната крепост в м. Пречиста при с. Градница пътят се е отправял през вр. Голям Острец (късноантична крепост за охрана на пътя) към вр. Марагидик на билото на планината. През V в. северно от билото, в м. Табиите, е построена преградна стена с порта и правоъгълна кула, с фронт на север (*Попов А*. 1982:83–84). Устройството на демата е идентично с това

на тази в м. Маркови прегради в Енинския проход. Пресичайки стената и върха на планината пътят се отправя в м. Манастирчето, където в резултат на археологически разкопки са открити основите на малка постройка от IV–VI в. (обр. 3 а). Идентификацията ѝ като крайпътно съоръжение е приемлива (*Христов И*. 2002:155–156). Освен функциите на сграда за краткотраен отдих, съоръжението е било свързано с преградната стена северно от него, и е приютявало малък гарнизон за охрана на прохода и пътя през него. От крайпътното съоръжение в м. Манастирчето пътят се спуска на юг покрай вр. Паунов камък и м. Манастира, където през ранновизантийската епоха са изградени съответно малка крепост (Паунов камък) и самостоятелна кула (фрурия) за охрана на пътя в южната част на прохода (обр. 6). По този начин по цялото трасе на пътя през прохода е подсигурено с фортификационни съоръжения, позволяващи отбрана в дълбочина и затрудняващи придвижването на евентуален противник, проникнал в прохода. Пътят излиза от прохода в околностите на с. Тъжа – значим селищен район през Късната античност. В землището на селото са открити още три укрепени късноантични селища (*Попов А*. 1982:74–82).

През римската епоха и късната античност в Централен Хемус настъпват осезателни промени в организацията на пътната система, които се изразяват в няколко аспекта:

♦ наблюдава се приемственост с предримската епоха по отношение на основните направления на пътните трасета и проходни места в планината;

♦ изграждат се трайни каменни настилки върху старите тракийски пътища;

♦ прокарват се нови пътни артерии, отговарящи на военните и икономическите нужди на римската администрация и войска, и на нарасналия брой и разнообразие на селищни форми, възникнали през II–III в., които са обвързани с пътна мрежа през проходите в Балкана, позволяваща активни комуникациите и връзки между тях.

♦ за улесняване на движението по пътищата и преминаването на проходите са строени крайпътни съоръжения за краткотраен отдих от типа мутацио (м. Манастира над с. Боженци; м. Ковачка над гр. Трявна; м. Манастирчето на върха на Русалийския проход и др.).

♦ за контрола и охрана на пътищата и проходите през II–IV в. са изграждани малки крепости от типа фрурии (вр. Голям Острец и м. Манастира в Русалийския проход; вр. Ковачка над Трявна в Тревненския проход; м. Градището при с. Маноя; вр. Сечен камък и вр. Мъхченица в Крънския проход; м. Килиите в Дъбовския проход и др.) и бурги (м. Градището в м. Зли дол в прохода Хаинбоаз; крепостта при с. Янтра и крепостта на вр. Градишката могила в Шипченския проход, при с. Яворовец в Дъбовския проход и др.).

♦ през Късната античност (IV–VI в.) в Централния Балкан се появяват първите укрепителни съоръжения, преграждащи проходите – преградни стени (деми) – Хаинбоаз (м. Преградата), Енински проход (м. Маркови прегради) и Русалийски проход (м. Табиите), чийто предназначение е да затрудняват и спират преминаването на голяма варварска войска и обоз от север – първо на готи и сармати, а по-късно на хуни, авари и славяни;

♦ наред с укрепителните съоръжения през IV в. се строят и военни крепости, упражняващи контрол над определена територия, проходните места и пътищата през тях военния лагер в м. Градище (гр. Габрово), крепостта Боруна над Дряновския манастир в Шипченския проход; военния лагер в м. Хисаря (гр. Николаево) в прохода Хаинбоаз. Те са резултат от реформите във военната и фортификационната система на Долна Мизия, при която се предприема и осъществява т. н. „отбрана в дълбочина". В тях са дислоцирани по-големи военни части. През V–VI в. те загубват чисто военния си характер и заедно с други, новопостроени крепости (с. Царева ливада, с. Батошево, с. Градница, Килифаревския манастир, с. Тъжа, с. Крън, гр. Мъглиж), и се превръщат в укрепени селища. Включването на тези крепости в някаква въображаема укрепителна линия по Стара планина е остаряла теза в нашата историография и не отговаря на историческата действителност от визирания период.

При трасирането на римските пътища в Централния Балкан се наблюдават някои специфични особености, които са подчинени както на римските технически принципи, така и на характера на пресечения терен в планината. Пътищата през римската и ранновизантийската епохи не се съобразяват с наклона; винаги следват възможно най-високите части на местността и търсят най-преките възможности за свързване между отделните селища и крайпътни структури. При избиране на по-преки маршрути, с цел по-бързо придвижване са избягвани естествени препятствия като реки, речни завои, пресечени местности, естествени скали; съзнателно са търсени била и височини, през които да бъде трасиран пътя, което позволява околния терен да бъде наблюдаван и да бъдат предотвратени изненадващи нападения.

При строежа на пътища през римската епоха са спазвани следните принципи в устройството на пътната настилка:

– полагане на каменна настилка от типа на т. нар. калдаръм – наименованието произхожда от римския термин – calea d'armata – път на войската. Тя е предшествана от изравняване на терена между

две точки или местности, които трябва да бъдат свързани чрез пътна настилка. Преди полагането на каменната настилка задължително се предприемат операции по трамбоване на пръстта или допълнително настилане на пътя с пръст. Римските пътища в Централния Балкан обикновено се състоят от два пластта: долен – от трамбована пръст и ситни, чакълести камъни, и горен – от подредени камъни с различна форма и размери. Пътищата са с ширина 3–4 м и имат бюрдюри в двата си края, които ограничават ясно пътното трасе.

– от съображения за икономия на труд и строителен материал (камък), често трасето на пътя е използвало здравата скала, която на места е била изсичана за да премине пътя (м. Улеите под вр. Мъхченица; м. Маркови прегради над вр. Саръяр).

**III. Пътища през Средновековието** (обр. 5 а)

През средните векове в Централния Балкан има археологически свидетелства за използването на старите римски пътища в периода XII–XIV в. Няма данни за изграждането на нови пътни трасета. Някои пътни артерии и проходи, които с местоположението си не отговарят на новата обществена и политическа действителност, през Развитото средновековие са изоставени постепенно запустяват. Емблематични примери в това отношение са пътищата през проходите Хаинбоаз и Шипченски, основни комуникационни артерии през ранновизантийския период, които западат за сметка на Крънския, Енинския и Мъглижкия и Дъбовския проходи. По на запад през Второто българско царство е използван и Русалийският проход. Данни за движението по пътищата и проходите през ВБЦ се откриват в някои официални документи, в които се споменава за наличието на куриери и пощенска служба. Други писмени свидетелства са сведенията за пренасянето на свети мощи през проходите – събития, придружавани от съответните церемонии и литийни шествия, в които участвали както духовници, така и обикновен народ. Най-обективни и точни остават археологическите паметници и обекти, свързани с пътната мрежа. През Второто българско царство като основни, доминиращи селищни форми се налагат укрепените селища върху естествени хълмове и възвишения. На север и на юг от Централния Балкан се наблюдава струпване на крепости около един по-голям, селищен център, който в представите на хората от Средновековието, е представлявал град. Тези селищни агломерации са ориентирани към съответните проходни места и са използвали за комуникации пътищата от римската епоха. Според данните от археологическата карта на средновековните крепости, могат да бъдат обособени няколко селищни района:

***Северно от Балкана*:**

♦ Столицата на Второто българско царство – Търновград и нейният хинтерланд с укрепените селища при гр. Горна Оряховица, гр. Килифарево (м. Градът), крепостта над дн. Килифаревски манастир, крепостта над с. Маноя, крепостта над с. Царева ливада).

♦ Районът на гр. Севлиево – средновековният град Хотел (в м. Дживизли бунар, над дн. гр. Севлиево и р. Росица); крепостите при с. Крамолин (м. Градът), Здравковец (м. Витата стена), с. Градница (м. Пречиста), Дебнево (Калето).

***Южно от Балкана*:**

♦ Районът на с. Ветрен – гр. Мъглиж. В тази област прави впечатление наличието на големи крепости – м. Калето при с. Ветрен (10 дка) и крепостта в м. Горненския град над Мъглиж (15 дка).

♦ Областта между селата Крън – Енина. Над двете посочени села, през Второто българско царство са издигнати големи укрепени селища – Калето (Крън) и Чилечито (Енина).

Особено убедително доказателство за това кои проходи и пътища през тях са използвани през Второто българско царство са локализирането на построените в края на XII–XIII в., преградни стени (деми) с фронт на юг, високо в планината, непосредствено под вододелното било. Тези археологическите обекти са описани подробно от Ат. Попов през 70-те години на миналия век (*Попов А*. 1982:51–53).

Пътищата през Централния Балкан през XII–XIV в. са свързвали столицата Търново със селищните центрове, разположени по южните склонове на планината. Те са използвани за придвижване на хора, стоки и войска и между посочените по-горе укрепени селища в обособените селищни райони.

През Второто българско царство като основни са използвани следните пътища:

1. *Път Търновград – Мъглиж през Тревнеския/Мъглижкия проход – Берое.* От столицата Търново пътят се отправя в посока към с. Маноя и с. Царева ливада (крепост в м. Градът), като следва поречието на Дряновска река. В района на с. Царева ливада и Дряновския манастир е открита колективна монетна находка от билонови корубести номизми, трасираща пътя, в която последните монети са на имп. Теодор Комнин (1224–1230). Згубването или укриването на находката се отнася към 1230–1231 г. (*Дочев К.*, *К. Койчева*. 1992:105–106). От с. Царева ливада пътят набира височина и преминава през днешните села

Бочуковци, Войници и Бижевци, през гр. Трявна и с. Престой за вр. Кръстец. От тук през вододерното било, пътят се насочва към седловините Марков ток и Хайдушки преслап и продължава покрай вр. Панагюра. В подножието на върха в м. Калаянка е изградена преградна стена с фронт на юг (*Попов А*. 1982:52–53). Дължината и е около 100 м. Стената не е запазена във височина. На терена личи като ивица разсипани камъни. От демата пътят стръмно се спуска на юг и през седловината Пастовански преслап, през м. Ръта, вр. Остра могила, излиза северно от вр. Побък над средновековната крепост Горненския град (Средновековен Мъглиж).

Едно разклонение на пътя идващ от Търново върви в посока към крепостта над дн. Килифаревски манастир, откъдето поема по поречието на р. Белица. В околностите на дн. с. Белица при редовни разкопки през 1980 г. Ат. Милчев и Ив. Бонева (директор на Тревненския музей) разкриват основите на мост, изграден от дървена скара, обилно залята с бял хоросан, върху която са положени камъните, изграждащи конструкцията на моста. На 300 м южно от него проучвателите разчистват трасето на пътя, които е изграден от два пласта: долен – от по-дребни, чакълести камъни, и горен – от по-големи, подредени камъни. От поречието на р. Белица пътят изкачва вр. Белновръх и през м. „Килиите се отправя към вр. Кръстец, където се съединява с описаното по-горе трасе.

2. *Път Търново – крепостта при с. Ветрен през Дъбовския проход – Берое.* От Търново пътят се насочва на юг, като минава над дн. гр. Килифарево и Килиферевския манастир (крепости в м. Градът и м. Стражницата), изкачва височините при селата Габровци, Деветаци и Фъревци и по поречието на р. Белица изкачва вр. Белновръх за вр. Кръстец. От тук пресича вододелното било и по хребета преминава през вр. Купена и м. Конарското за да достигне до голямата преградна стена, изградена в м. Царската могила, над с. Борущица. Демата е с фронт на юг и има впечатляваща дължина 305 м. По трасето ѝ личат следи от кули (*Попов А*. 1982:51–52). Пътят пресича преградната стена и поема на юг през стеснения вододел на р. Борущенска, през рида Леска достига до т. н. римски мост, изграден през Късното средновековие. Пътят продължава на юг по вододелния хребет през м. Ада баир (крепост за охрана на пътя) и достига равнината между селата Дъбово и Ветрен. Тук е открита колективна монетна находка от 38 монети на имп. Исак II Ангел (1185–1195), която е свидетелство за използването на пътя през XII–XIII в.

3. *Път Търново – селищния район Крън – Енина през Крънския/Енинския проходи – Берое*. От Търново пътят следва трасето на път 1. От с. Царева ливада е използван старият римски път през Трявна, с. Престой, вр. Ковачка – за вр. Кръстец – вр. Българка – вр. Саръяр – средновековната крепост Чилечито над с. Енина. Едно разклонение на пътя от Трявна по долината на р. Тревненска през с. Енчевци, изкачва седловината Пряслапа под вр. Мъхченица, от където поема по трасето на стария римски път за вр. Бедек – вододелното било – вр. Атово падало, и слиза в средновековната крепост Калето над дн. с. Крън.

4. *Път Крепостта при с. Градница – Подбалканската котловина през Русалийския проход.* Селищният район на дн. Севлиевско поле представлява значим кръстопът, където се събират пътища от укрепените селища и крепости, разположени по околните хълмове. От Средновековния Хотел (Севлиево) е тръгвал път в посока крепостта при с. Градница, който е пресичал Балкана през Русалийския проход и е излизал в равннините полета в околностите на с. Тъжа. Пътят свързва града при Севлиево със средновековния Копсис при дн. гр. Сопот. За целта се използва старият трако-римски път. Свидетелство за използването на трасето през Русалийския проход се открива в преустройството на два обекта от късната античност. Това са крайпътното съоръжение на върха на Русалийския проход (обр. 3 б), което през XII–XIV в. било преустроено за нуждите на средновековната поща и комуникации (*Христов И*. 1999:18). Допълни преустройства (надзиждане над стария градеж и използването на сантрачна система) са извършени и на кулата в м. Манастира над с. Тъжа, която по този начин е пригодена за самостоятелна отбрана, редом с функциите ѝ за охрана на пътя и южната част от прохода.

При условие, че използват старите римски пътища, от направените наблюдения е видно, че на места трасетата на средновековните пътища се отклоняват от римските и избират по-удобен, макар и по-заобиколен маршрут. За тази цел пътищата слизат от височините и билата в долините на планинските реки, заобикалят високите хълмове и преминават през удобни седловини, след което отново се изкачват, за да продължат по утъпканите римски трасета. За доброто и ефикасно функциониране на пътната мрежа старите пътища са поправяни – изграждани технически пътни съоръжения с оглед съхраняването на пътната настилка – това са мостове, отводнителни съоръжения, подзиждания и укрепвания на пътищата чрез каменна зидария и др. През Средновековието основните крайпътни структури са преградните стени, чийто предназначение е да спират движението на големи армии (конница) и техния обоз (тежките дървени коли, теглени от животни, превозващи храна и муниции). Укрепените селища и крепостите се строят в началото на проходите или в тяхна близост, но задължително на естествено защитен хълм или възвишение.

Това обезсмисля ранновизантийската тактика и система, целяща „отбрана в дълбочина" на всеки проход и защитаването му по този начин от варварските нападения. При средновековната политическа действителност всеки отделен голям селищен център – град или крепост – организира самостоятелно своята отбрана, разчитайки на естествено защитения терен и на мощните си укрепителни съоръжения, и на помощта чрез сигнали, подавани на съседните укрепления, с които е поддържана визуална връзка.

## ЦИТИРАНА ЛИТЕРАТУРА


***Аврамов В*. 1929**. Войната на България с Византия през 1190 г. и погромът на император Исак Ангел при гр. Трявна. – София.

***Буюклиев Х., Л. Гетов*. 1964**. Два нови епиграфски паметника за укрепителната дейност на Антонин Пий в Тракия. – Археология, 1, 29–33.

***Владкова П*. 1992**. Проучвания на римската и ранновизантийската култура във Великотърновския регион. Резултати и проблеми. – ИИМВТ, VII, 135–146.

***Велков И*. 1922/1925**. Антични паметници из България. – ГНМ, София, 127–137.

***Дочев К., К. Койчева*. 1994**. Колективна находка с корубести (XIII в.) от района на град Дряново. – ГМСБ, XVIII, 105–118.

***Иванов Р*. 2006 а**. Римски градове в България, 1. – София, Български Бестселър.

***Иванов Р*. 2006 б**. Римски градове в България, 2. – София, Български Бестселър.

***Иванов Р., В. Бараков*. 2008**. Археологически разкопки на крайпътно съоръжение на вр. Ковачка през 2008 г. – АОР, под печат.

***Койчева К*. 1986**. За поселищното развитие на Долна Мизия през късната античност. – В: Поселищен живот в Древна Тракия, II, Ямбол, 149–157.

***Койчева К*. 1993**. За характера и развитието на късноантичните укрепления по горното течение на реките Янтра и Росица. – В: Сб. Иван Велков, под печат.

***Милчев А*. 1979**. Габрово и неговия окръг през праисторическата и античната епоха. – ГСУ-ИФ, 68, 388–424.

***Попов А*. 1982**. Крепости и укрепителни съоръжения в Крънската средновековна област. – София, БАН.

***Христов И*. 1999**. Русалийският проход в Централна Стара планина. Проучвания и материали. – В: Старопланински проучвания, I, 15–22.

***Христов И*. 2002**. Пътища и крайпътни съоръжения в Хемус. – В. Търново, Фабер.

***Христов И., В. Бараков*. 2002**. Античната и средновековна крепост до град Шипка. – Минало, 4, 9–15.

***Църов И*. 2007**. Траките край Атрюс. Търговски контакти с гръцкия свят през елинизма. – ИРИМВТ, XXII, 21–38.

***Чокоев И., М. Станчева*. 1999**. Към въпроса за поселищния живот през тракийската епоха на територията на Велико Търново (по данни от разкопките на църквата „Св. Четиридесет мъченици" и некропола към нея през 1992–1995). – ИИМВТ, XIV, 50–77.


## ROADS, PASSES, AND ROAD AND FORTIFICATION STRUCTURES IN THE CENTRAL BALKAN MOUNTAINS DURING THE ANTIQUITY AND THE MIDDLE AGES


Venelin Barakov


(*Summary*)


This article, without claiming to be exhaustive, on the basis of new research of the mountain road system and excavation at crucial archaeological monuments near some of the most intensively used routes in the Central Balkan Mountains, aims at making some amendments of the previous assumptions about the road network. It also clarifies the character and direction of the road permanent ways and attempts systematization of the main road structures in the Balkan and their relation with the components of the settlement structure.

The Thracian roads were black paths of beetled earth. They were laid down in accordance with the configuration and curves of the terrain and they follow the smallest possible gradient. After entering the broken mountain area, the routes follow the mountain river valleys between the ridges and then roads sharply ascend the banks towards the Stara Planina, descending to the south slope of the corresponding pass. The research shows that the high and inaccessible Central Stara

Planina was in fact used as a main line of communication since ancient times and it did not divide but played the role of a connection between the separate Thracian tribes.

In the Roman times and during the Late Antiquity there were considerable changes of the road system in Central Haemus:

There was continuity from the pre-Roman period in relation to the main directions of the roads and passes in the mountain;

Long-lasting stone pavement was constructed over the old Thracian roads;

There were new road lines which met the military and economic needs of the Roman administration and army, as well as the needs of the increased number and diversity of settlements that emerged in the 2nd–3rd century, which were integrated with a road network going through the mountain passes, which assured their communications;

To make things easier for moving on the roads and going through the passes there were structures which were built near the roads and those were meant for places to rest (*mutacio)*

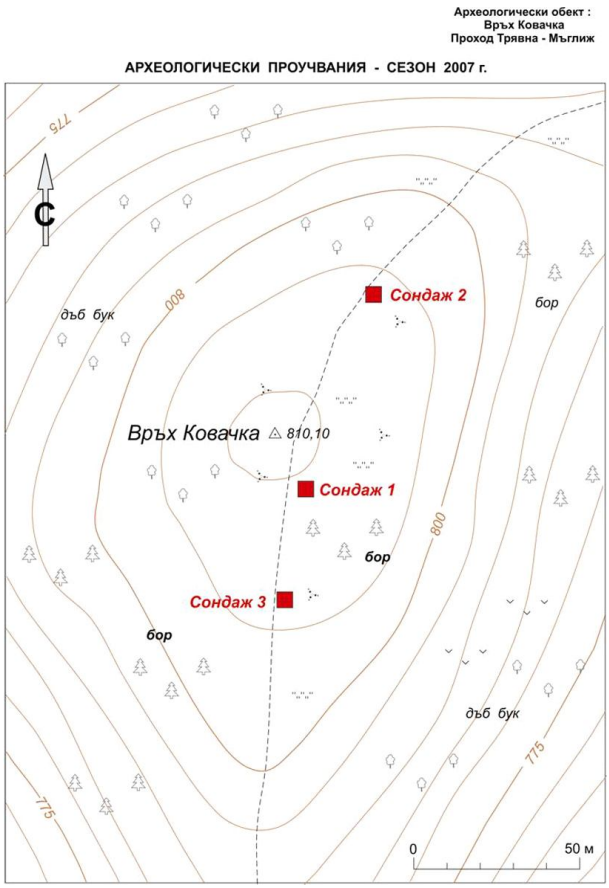
In order to keep the control and guard the roads and passes in the 2nd–4th century small fortresses were built (*phrouria*);

In the Middle Ages the Roman roads remained also in use. The old roads were repaired and new technical structures, such as bridges, dykes, stone walls, etc., were built to keep the road pavement. In the Middle Ages the basic structures near the roads were walls used to hide the movement of large armies. The fortified settlements and fortresses were built at the beginning of the passes or in their proximity yet it was necessary that they were built on naturally defended hills. In the context of the medieval political life every single large settlement, a town or a fortress, organized its defense independently, relying on the naturally protected area and on its mighty defensive structures as well as on the system of warning through light signals, transmitted to the neighboring fortresses by means of the visual contact.

*а*

*б*

*Обр. 1. а. Римският път Никополис ад Иструм – Августа Траяна*
*през Крънския проход, б. Римски път през Тревненския проход*
*Fig. 1. a. Roman road Nicopolis ad Istrum-Augusta Traiana through the Kranski pass,*
*б. Roman road through the Trevnenski pass*

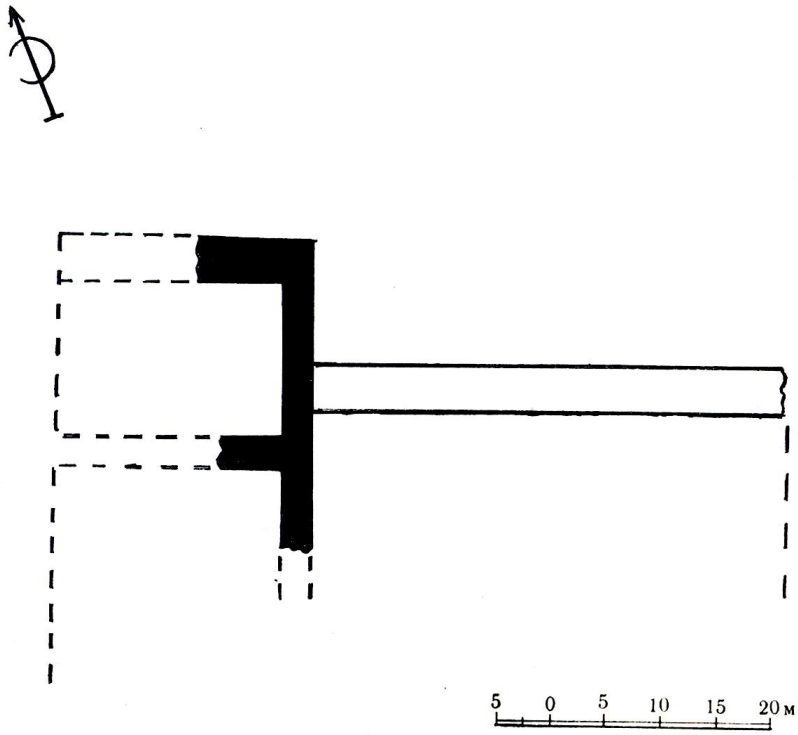



*а*

*б*

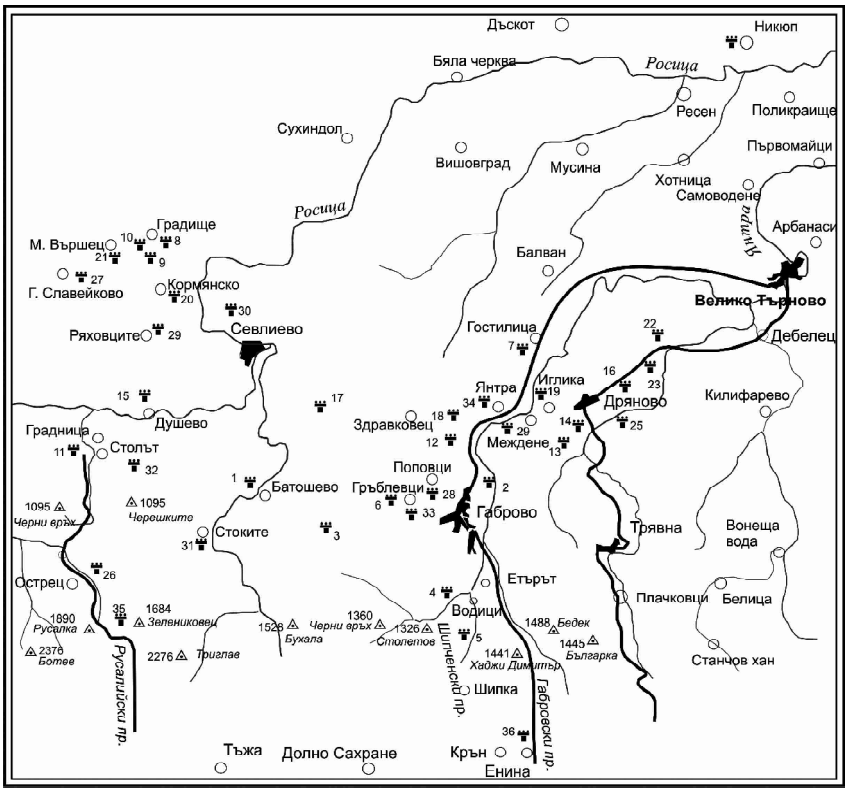
*Обр. 2. а. Ситуация на пътното трасе в района на вр. Ковачка, Тревненски проход,*
*б. Път в района на вр. Ковачка, Тревненско*
*Fig. 2. a. Layout of the road in the area of Kovachka peak, Trevnenski pass,*
*б. Road in the area of Kovachka peak, Tryavna region.*

*а*

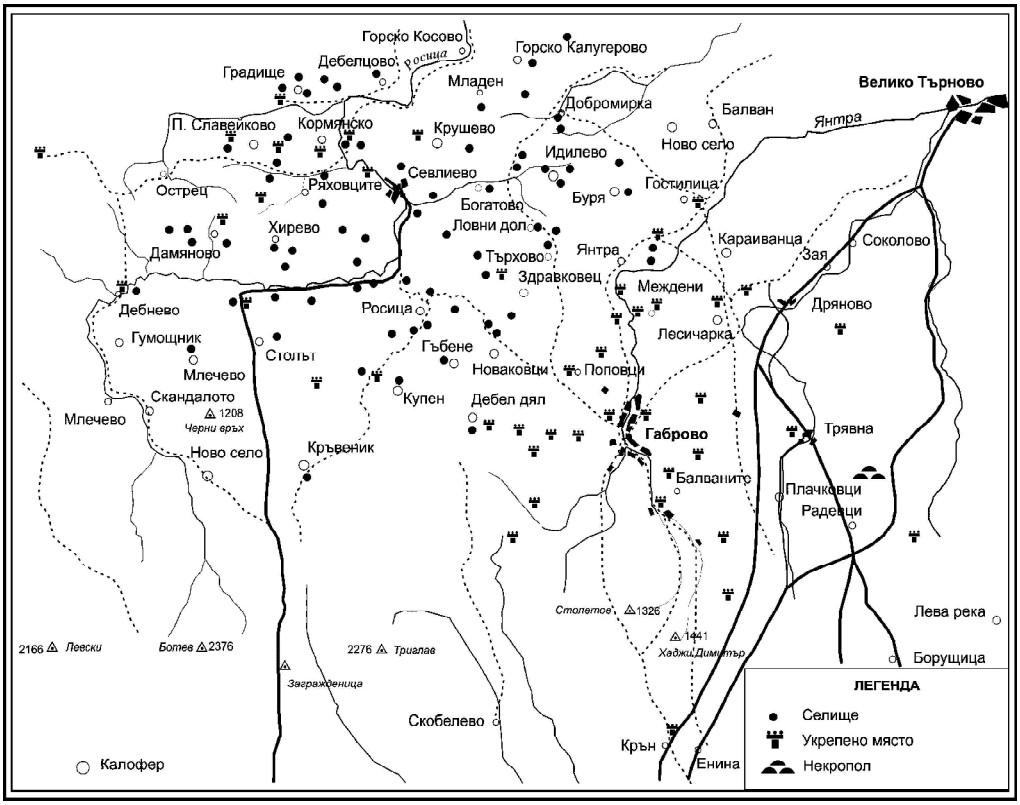



*б*

*Обр. 3. а. Пътна станция от типа мутацио в м. Манастирчето в Русалийския проход,*
*б. Крайпътно съоръжение от Средновековието в Русалийския проход*
*Fig. 3. a. Road station of the mutacio type in the locality of "Manastircheto" in the Rusaliyski pass,*
*б. Roadside structure from the Middle Ages in the Rusaliyski pass.*

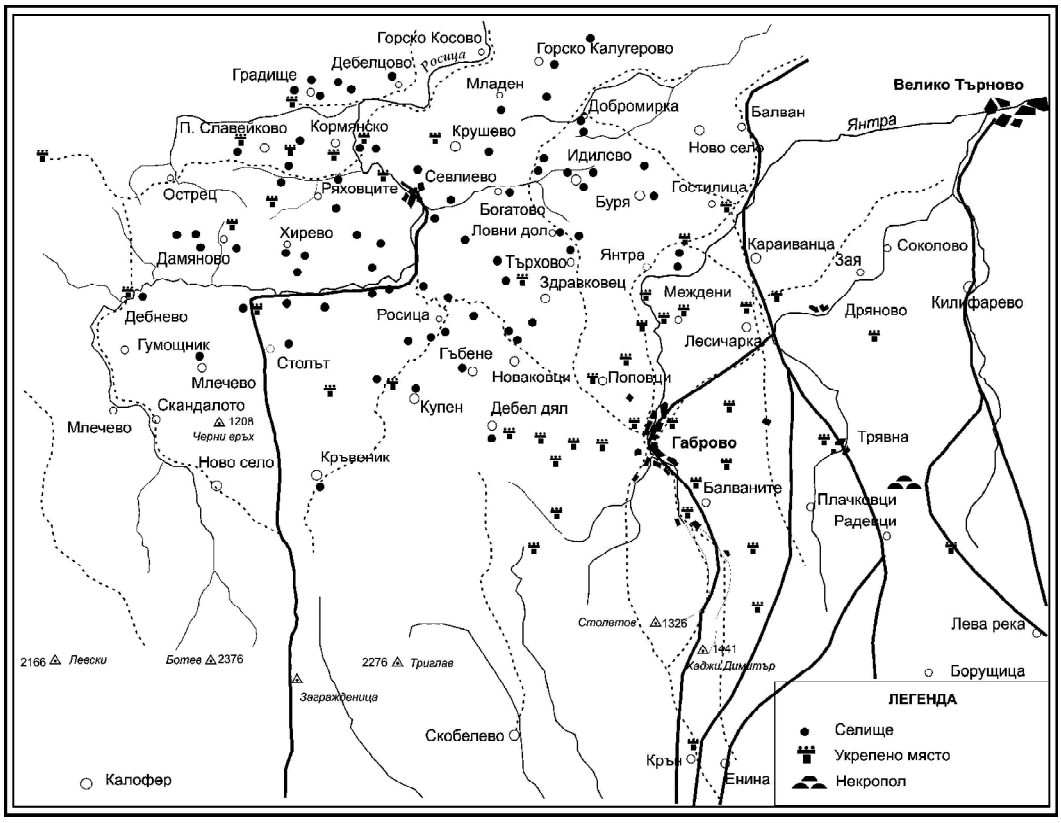



*а*




*б*

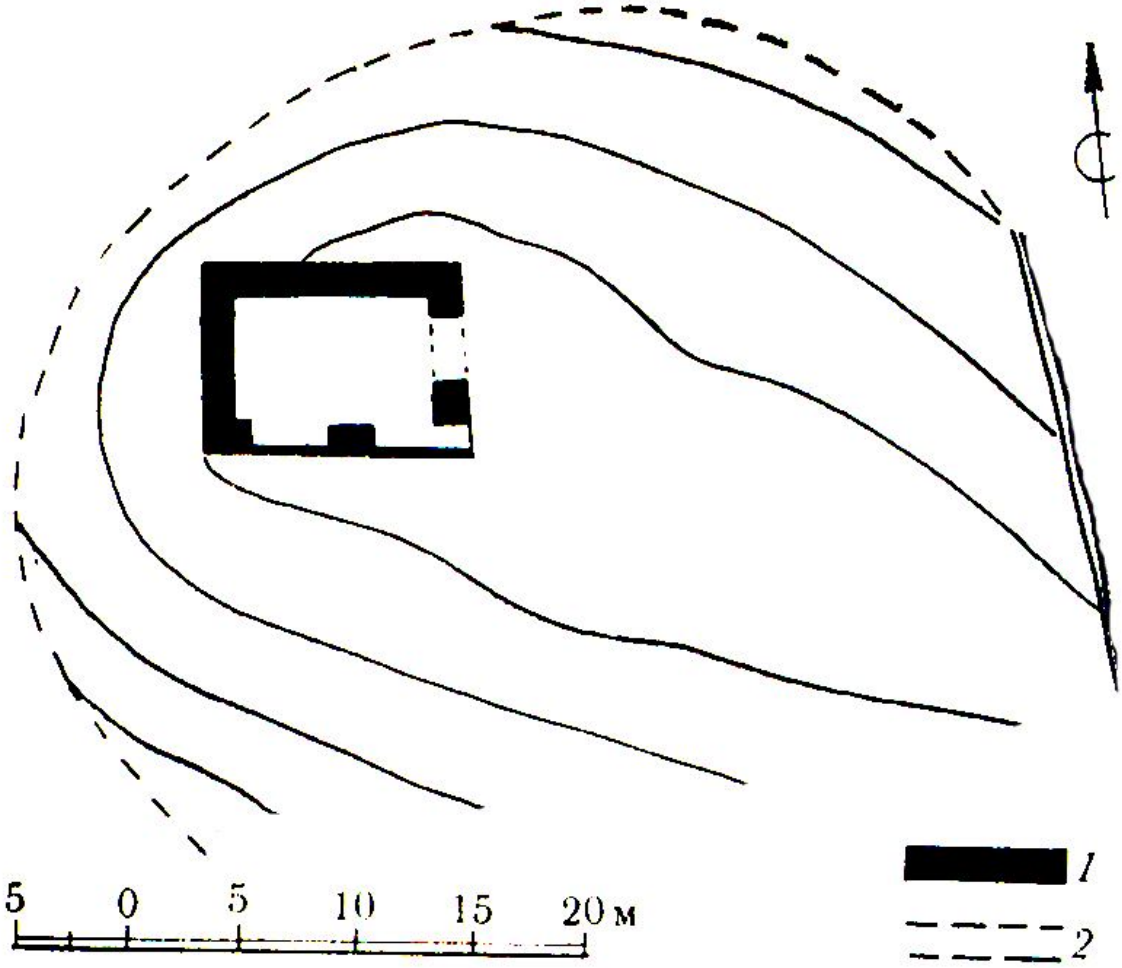
*Обр. 4. а. Карта на пътищата от предримската епоха в Централния Балкан,*
*б. Карта на пътищата през римската и ранновизантийската епохи в Централния Балкан*
*Fig. 4. a. Map of the roads from the pre-Roman period in the Central Balkan,*
*б. Map of the roads in the Roman and Early Byzantine period in the Central Balkan*




*а*

*б*

*Обр. 5. а. Карта на пътищата през Средновековието в Централна Стара планина,*
*б. Римски път през Шипченския проход*
*Fig. 5. a. Map of the roads in the Middle Ages in the Central Stara planina,*
*б. Roman road through the Shipchenski pass*




*Обр. 6. Самостоятелна кула (фрурия) за охрана на пътя през Русалийския проход*

*Fig. 6. Self-defending tower (phrourion) for guarding the road of the Rusaliyski pass*