

Нурулла АЛИЕВ,
капитан 1-го ранга в запасе,
доктор исторических наук

Военно-стратегическое значение Дербента в древности и средневековье

Военно-исторические события, происходившие на Кавказе и в Каспийском регионе на протяжении последних двух тысячелетий, отличаются насыщенностью и драматизмом. Это связано с тем, что через регион пролегали удобные транспортные пути в Европу из стран Ближнего и Среднего Востока, а также Индии и Китая. Благодаря этому через регион велась оживленная торговля, привлекая мореплавателей, купцов, завоевателей. **На протяжении веков Азербайджан благодаря своему выгодному географическому и геостратегическому**

положению, природным богатствам привлекал внимание многих крупных европейских и азиатских государств. И в античности, и в средние века Азербайджан часто оказывался в центре острого геополитического соперничества между ведущими державами мира.

Уже в I в. до н.э. Кавказско-Каспийский регион становится одним из главных объектов экспансии Рима на Восток. Походы римских полководцев Лукулла, Помпея, Антония и др. преследовали, помимо установления экономических связей



Дербент. Один из входов в крепость Нарын-кала. Современное фото

с Центральной Азией в обход Парфии, и чисто военно-стратегические цели, а именно стремление укрепиться на западном побережье Каспия, которое входило в состав кавказской Албании. Здесь **стратегическое значение имел Дербентский проход, который именовали «Каспийскими воротами»**. Сюда транзитным путем по реке Окс (Амударья) и далее по Каспию доставлялись товары из Индии и Китая, которые затем по реке Кура и по суше переправлялись в Черное море (1, 100). В целом же Дербентский проход на различных отрезках истории служил важным сегментом Великого Шелкового пути (II в до н.э. – XVI в. н.э) (1, 100).

В течение I в. до н.э. – II в. н.э. римляне предприняли ряд попыток достичь побережья Каспийского моря, закрепившись в «Caspia portae» или же «Caspia claustra» (Тацит). **В 68 г. император Нерон подготовил грандиозный поход, в ходе которого предполагалось, продвигаясь с севера и с юга, охватить клещами Дербентский проход**, и таким образом преградить путь северным кочевникам в страны Передней Азии. Одновременно римляне ставили целью помешать южно-кавказским странам привлекать аланов и другие северокавказские племена для борьбы против Рима и своих соседей (2, с. 84).

Однако осуществить этот план не удалось. Как отмечается в античных источниках, «*Нерон не поплыл к Каспийским воротам*», и войска, отправленные туда для «войны с албанами», он «*вернул с дороги для подавления вспыхнувшего восстания Виндекса*» (римского наместника в Галлии) (3, с. 52).

Ключевое военно-стратегическое значение приобретает западное побережье Каспийского моря, и в особенности Дербентский проход в раннее средневековье, ознаменовавшееся ожесточенной борьбой между двумя могущественными силами – гуннами и Сасанидской империей. Именно в этот период важной составной частью военного дела в Азербайджане становится строительство грандиозных фортификационных сооружений вдоль каспийского побережья.

В V-VI вв., при сасанидских царях Йездигерде II (438-457), Перозе (459-484), Каваде (488-531) и Хосрове I Анушираване (531-579) в Кавказской Албании **на побережье Каспия воздвигаются мощные Бешбармакские, Гильгильчайские и Дербентские укрепления**. По мнению азербайджанского автора Д.А.Ахундова, северные оборонительные сооружения были воздвигнуты значительно раньше, еще до нашей эры каспиями, а позже расширены албанскими властями (4).

Дербент. Ворота "Кырклар". Современное фото



Геополитическое значение северных укреплений для региона осознавалось и позднейшими арабскими авторами. Так, арабский историк X в. Масуди отмечал, что строительство укреплений и размещение в них гарнизонов позволило сасанидским царям противостоять набегам с севера кочевых племен хазар, аланов, савиров, тюрок (5, с. 212-213).

Северные оборонительные сооружения представляли собой глубоко эшелонированную систему укреплений, четко продуманную с военной точки зрения и максимально приспособленную к рельефу местности (6, с. 111). Среди этих укреплений наиболее важным в военно-стратегическом отношении был Дербентский проход, расположенный в албанской области Чора.

Дербент (перс. «дарбанд» – узел, связь, запертые ворота) в силу своего выгоднейшего географического положения **на протяжении многих столетий служил ключевым фактором военно-политических событий, сыграв значительную роль в истории не только Азербайджана, но и обширного региона**. Этот участок служил наиболее удобным проходом как для северных кочевников при наступлении на Кавказ и в страны Передней Азии, так и для государств Передней Азии при походах в просторы Внутренней Азии. Первые укрепленные поселения возникли здесь еще в VIII-VII вв. до н.э. На Дербентский проход претендовали Рим и Парфия, сасанидская Персия и Византия, Арабский халифат и Хазарский каганат, Сельджукское государство и Золотая Орда, Сефевидская держава и Османская империя, и,



Дербент. Рисунок А.Олеария. 1638 г

наконец, Российская империя со времен Петра I.

Дербентский проход – узкая, шириной 3,5 км приморская равнина между морем и горами. Эту местность древние греки и римляне называли Каспийскими или Албанскими воротами; албанские раннесредневековые авторы – *Воротами Чора* (Джора; по названию области), *Гуннскими воротами*, иногда – *Морскими воротами* или *Дарубанди*; византийские – *укреплениями Тзор* (Цур); персы с VI в. – *Дарбанд*; сирийцы – *воротами Торайе*; арабы – *Баб аль-абваб* (Ворота ворот), *Баб аль-хадид* (Железные ворота); монголы – *Кахулга* (ворота), тюрки – *Демир-Капы* (железные ворота); русские – Дербентом или *Железными воротами*. В средневековой восточной литературе широко распространено мнение об основании Дербента и возведении здесь мощных укреплений Александром Македонским (Зуль-Карнайн), хотя эта версия не подкрепляется достоверными источниками (3, с. 14, 18-22, 25; 7, с. 34-39, 217).

Значительно возросло военно-стратегическое значение Дербентского прохода с **появлением в конце IV в. новой грозной силы в лице союза**

кочевых племен – гуннов, представлявшего реальную опасность для стран Среднего Востока, (8, с. 36-37). Поэтому Сасаниды стремились всеми силами сохранить за собой контроль над Дербентом.

Дербентский оборонительный комплекс включает в себя **три элемента: северную и южную стены протяженностью более 3,5 км каждая; крепостную цитадель Нарын-гала, расположенную на высоком холме; Горную стену, протянувшуюся к неприступным вершинам Большого Кавказа более чем на 40 км.** Расстояние между северной и южной стенами, вдававшимися далеко в море, достигало у цитадели около 350 м, у берега – 450 м. Высота стен достигала 18 м., ширина – 4 м. Вдоль северной и южной стен было сооружено в общей сложности 73 мощные башни, из которых 46 приходилось на северную стену. Вдававшиеся в море на 450-500 м стены Дербентских укреплений не позволяли противнику обойти их по мелководью. Между этими участками стен был сооружен порт; **у входа в эту искусственную гавань была натянута цепь,**

Дербент. Рисунок Г.Сергеева. 1795 г.

так что суда могли входить и выходить только по специальному разрешению (9, с. 24-25; 10, с. 36, 138-139). Размеры гавани достигали как минимум 25 га, а по данным некоторых средневековых арабских авторов (Баладзори, Масуди, Хамдаллах Казвини и др.) - от 50 до 300 га (14, с. 135-143; 3, с. 136).

Археологические исследования показали, что между двух городских стен вдоль берега моря, по современной полосе прибоя тянулась стена, облицованная со стороны моря и имевшая небольшие (диаметром до 3,5 м) овальные выемки или разрывы. Возможно, что данное сооружение - фрагмент пристани со своеобразными причалами для разгрузки кораблей, или же укрепление, прикрывавшее город со стороны моря (3, с. 100).

Цитадель высотой 25 м имела форму неправильного многоугольника, имевшего в периметре более 700 м. Северная и восточные стены цитадели тянулись по краю холма с очень крутыми склонами, что делало ее практически неприступной с этого направления. Юго-восточная башня прикрывала доступ к цитадели с юга.

От юго-западного угла цитадели отходила Горная стена (Даг-бары), которая тянулась по краю ущелья и уходила в горы на десятки километров.

Стена была укреплена системой фортов, расположенных в стратегически наиболее важных сегментах. Форты имели прямоугольную или квадратную планировку с круглыми в плане башнями по углам. Кроме фортов, в системе укрепления стены имелись полуфорты-выступы, обращенные на восток - в сторону вероятного нападения (3, с. 76, 100-102).

Горная стена с ее системой фортов и полуфортов составляла вместе с укреплениями Дербента единый оборонительный комплекс, позволявший не только надежно перекрывать проход по каспийскому побережью, но и закрывать обходные дороги, контролируя при этом внутренние коммуникации области.

Будучи в указанный период крупнейшим портом и единственным укрепленным городом на Каспии, **Дербент являлся основной военно-политической твердыней албанских правителей и Сасанидов на Кавказе.** Здесь постоянно размещался крупный персидский гарнизон (только конницы до 10 тыс. всадников) - такого гарнизона не имел ни один сасанидский марзбан на Южном Кавказе.

Горные пути на северо-западе Кавказской Албании защищала построенная Сасанидами, а



Участок крепостной стены Дербента с воротами "Баят-капы" и "Кала-капы". Почтовая открытка конца XIX века

по некоторым данным, еще раньше Закатальская каменная стена (11, с. 90). Ширина этой оборонительной стены достигала почти 1,5 м, высота – 5 м, диаметр башен – свыше 12 м (12, с. 109).

В VII – первой половине IX вв. Арабский халифат, захватив Азербайджан, установил контроль над торговым путем Каспий – Волга, который до этого находился в руках Византии. Все порты на Каспийском море в том числе и Дербентский порт, оказались в руках арабов и, по свидетельству Ибн Хаукаля, «часто посещались купеческими судами, которые плавали из одного порта в другой» (13, т. 1; 18, с. 60–64).

Вот как описал дербентский порт этого периода Ал-Истахри: «Баб ал-абваб – приморский город. В

Участок крепостной стены Дербента с воротами "Баят-капы". Современное фото



середине его находится якорная стоянка для судов. Между этой стоянкой и морем, по обе стороны, построены две стены, так что вход для судов узок и труден» (3, с. 136). Ибн-Хаукал отмечал, что цепь, которой закрывались ворота гавани, закреплялась замком, ключ от которого хранился у специального наблюдателя, и «судно входит (в гавань) только с разрешения владельца замка, т.е. эмира Дербента». В более поздних сведениях, как в сообщении Абу Гасана ад Джурджани (1476), отмечается, что «стены чем ближе сходятся, тем дальше входят в море, так что проход между ними ничтожен». Сходные данные сообщают Якут аль-Хамави (XIII в.) и Абу-л-Фида (XIV в.), которые указывают на уходящие в море насыпные косы, две плотины и стену, охранявшую подход к ним (3, с. 137). Не случайно Дербент, будучи единственным на Каспии укрепленным городом, по мнению академика В.В.Бартольда, не подвергался в IX–XI вв. нападениям русов с моря (15, с. 39).

На международное значение Дербентского порта указывали многие средневековые авторы. Тот же Ал-Истахри отмечал значение Дербента как центра международной морской торговли: «Это порт на Хазарском море для Серира и других стран неверных. Это также порт для Джурджана, Табаристана и Дейлема» (3, с. 137). Закономерно, что **арабские географы и историки IX–X вв. определяли ширину Каспийского моря по дням пути «от Табаристана до Баб ал-абваба», т.е. по наиболее известной в средние века морской торговой трассе** (3, с. 137).

В дальнейшем, с появлением в IX-X вв. независимых азербайджанских феодальных государств, особенно **с усилением государства Ширваншахов в X-XIII вв. Дербент теряет свою ведущую роль. Параллельно в указанный период возрастает роль Баку как ведущего портового города на Каспии.** С целью обезопасить побережье от нападений с моря, начиная с X века Ширваншахи уделяли особое внимание сооружению военно-фортификационных укреплений, значительно усилив роль Баку, о котором Мукаддаси (985 г.) писал, что *«Баку на море – это единственная гавань области»* (16, с. 70). *«Суда также плавают по нему (т.е. Каспию – авт.), двигаясь между местами, которые мы упоминаем на южном побережье до Баку, где находятся копи (источники) белой нефти и других (минералов)»*, - отмечал арабский автор X в. ал-Масуди (5, с. 201-202).

Значение Баку еще более возросло с переносом сюда столицы государства Ширваншахов после шемахинского землетрясения 1192 года. Именно в этот период, по свидетельству великого азербайджанского поэта XII в. Хагани, **Баку превращается в крупный порт и центр международной транзитной торговли на Каспийском море.** В целом в XI-XII вв. и позже торговые пути, связывающие Азербайджан с Индией и Китаем, пролегали по сухопутной южной магистрали через Среднюю Азию и Иран, а также по северной магистрали, вдоль берега Каспийского моря через Дербентский проход в страну хазар и дальше. Этот путь пролегал вблизи Абшеронского полуострова (16, с. 112-113).

Баку сохранял значение ведущего портового города на Каспии и позже, во второй половине XV в., в то время как Дербент как портовый город уже утратил былое значение. Характерно, что **начиная с XV в., особенно среди европейских авторов укоренилась практика обозначать Каспийское море как «Бакинское море»** - *«mare di Bachu»*, *«mare di Bachau»*, *«mare*

di Baccu». Венецианский путешественник конца XV в. Анджонелло называет Баку прекрасной гаванью на Каспийском море, служившей портом для Тебриза. Современник Анджонелло Донато да Лезе отмечал, что Баку - *«это город, где ведется большая торговля, по нему и море называется Бакинским. Здесь специи (доставленные из Индии – авт.) погружают на суда и везут в Астрахань (Астрахань – это русифицированная форма Хаджинин-Тархана), татарский город на реке Волге»* (16, с. 120; 17, с. 143).

Таким образом, начиная с середины XV в. Каспийский регион, через который пролегали магистральные караванные пути, соединяющие Индию, Китай и Центральную Азию с бассейнами Средиземного и Черного морей, а также Персидский залив с Поволжскими ханствами и Московским государством, начинает играть одну из ключевых ролей в международной торговле Азия – Европа. Начиная с XVI века, на заглавные роли здесь выдвинулся Баку, крупнейший порт на Каспии. **Сооружение и укрепление фортификационных сооружений как в Дербенте, так и на Абшеронском полуострове, и прежде всего в Баку в период существования государства Ширваншахов и Сефевидской державы** диктовалось острой необходимостью защиты как материковых областей, так и морского побережья от набегов с севера, которые периодически осуществлялись с конца IX в. вплоть до XVII века (18, с. 153, 173). ♦



Один из самых старинных входов в цитадель Дербента. Современное фото



Стены крепости Нарын-кала. Дербент.
Современное фото

Литература

1. Тихонравов Ю.В. Геополитика. М., ЗАО – Бизнес школа «Интел-Синтез», 1998
2. Пахомов Е.А. Римская надпись I в.н.э. и легион XII Фульмината // Известия АН Азерб.ССР, 1949, №1
3. Кудрявцев А.А. Древний Дербент. М.: Наука, 1982
4. Ахундов Д.А. Архитектура древнего и средневекового Азербайджана. Баку: Элм, 1986
5. Минорский В.Ф. История Ширвана и Дербента X-XI веков. М.: Изд-во Восточной литературы, 1963
6. Мамедов С.Г. История войн и военного искусства Азербайджана (очерки) (с древнейших времен до XVII века). Баку: Nafta-Press, 1997
7. Бакиханов Аббас-Кули-Ага. Гюлистан-и Ирам. Баку, 1991
8. Джафаров Ю.Р. Гунны и Азербайджан. Баку, 1993
9. Алиев Н.А. Военно-морская история Азербайджана. Баку: Элм, 2002
10. История Дагестана. Том 1. М., 1967
11. Пахомов Е.А. Закатальская «длинная» стена // Труды АГУ им. С.М.Кирова. Серия историческая, 1950, вып. 1
12. Azərbaycanın hərbi işi tarixi. 1 cild (Ən qədim zamanlardan XX əsrin əvvəllərinədək). Bakı: Hərbi nəşriyyat, 2006
13. Буниятов З.М. Избранные сочинения в трех томах. Том I. Баку: Элм, 1999
14. Əliyeva N. Azərbaycan Yaqut əl-Həməvinin əsərlərində. Bakı, 1999
15. Бартольд В.В. Место Прикаспийских областей в истории мусульманского мира. Баку, 1924
16. Ашурбейли С.Б. История города Баку. Период средневековья. Баку: Азернешр, 1992
17. Петрушевский И.П. Очерки по истории феодальных отношений в Азербайджане и Армении в XVI - начале XIX вв. Л., 1949
18. Нурулла Алиев. Военная история Азербайджана. II часть. Военное дело и военное искусство в Азербайджане в III-XV вв. Баку: AZpoliqraf, 2017

Using literary sources, the article summarizes the military-strategic and economic significance of Derbent, which was the only fortified city on the Caspian Sea, and the Derbent passage during the Middle Ages. It also describes the complex of fortifications of Derbent. It is noted that with the emergence and strengthening of independent Azerbaijani states in the 9-13th centuries, Derbent gradually lost its key role and ceded it to Baku.