

КОРАБОПЛАВАНЕТО В ЧЕРНО МОРЕ ПРЕЗ РАННАТА БРОНЗОВА ЕПОХА

Светлозар Попов

Човек, колкото повече опознава халколитната култура Варна, толкова повече оценява Варненския некропол като връх на праисторическото балканско общество. И колкото по-високо изкачва този връх, толкова по-широк и обобщен поглед придобива върху първата човешка цивилизация. Така обогатява представите си. Това му помага да набележи нови насоки и пътища за по-пълното и задълбочено опознаване праисторията на човека. И го зарежда с творчески импулси.

От тази гледна точка темата за корабоплаването в Черно море през ранната бронзова епоха, представлява само едно продължение на темата за корабоплаването по нашите брегове през халколита. Но тя е интересна и поради наложените през годините щампи, издигнати в догми, че корабоплаването в Черно море започва едва с елинската колонизация по бреговете му. И поради които свидетелствата на античните автори за участие на траките в т.нар. „таласокрация” биваха отнасяни единствено до траките в Егейско море и никой не смееше и да мисли за морски подвизи и на събратята им от крайбрежието на Понта. Коментарите се изчерпваха с разясненията на Страбон за името му от времето на Гомер - Понтос Аксейнос, т.е. „Негостоприемно море”, което се променило в Понтос Евксинос, т.е. в „гостоприемно” едва след проникването на елините в него. Но и тогава най-смелите хипотези не излизаха извън рамките на I хил.пр.Хр. Дълги години единствен „Аргос” бе нарушил спокойствието на „тъмното” море, но историците удобно бяха отпратили събитието в митологията и не си правеха труда да му търсят обяснение.

В последните десетилетие-две постепенно започна да се налага еретичната мисъл за плавания и преди колонизацията. В

тях обаче местното население като по правило биваше изключвано от участие, а изследователите различаваха къде финикийци, къде кари или пък крито-минойци и дори египтяни, съгласно собствените им предпочитания. Във всички случаи обаче събитията не прескачаха II хил.пр.Хр. Не помогна и богатата сбирка на каменни котви от родното крайбрежие – повече от 250 броя, за която се твърди, че е може би най-голямата по рода си. Те бяха разделени в четири самостоятелни групи съгласно типологията си, но всички датирани все за вездесщото II хил.пр. Хр. Откритите медни слитъци у нас също бяха определени за средиземноморски и датирани отново за същото време. И никой не се замисли, кому по земите ни бе притрябвала толкова мед, че да я внася отвън, когато Странджанското ни Черноморие предоставяше медна суровина за най-древната металургия. И защо ли не се откри ни един оловен или пък калаен слитък за леенето на бронз, при целия дефицит на олово и калай на Балканите? Всички автори се надпреварваха един-друг само и само да докажат, че са открили поредното свидетелство за присъствието в Черно море и бреговете ни на поредния чуждестранен плавателен съд.

Така, ден след ден и година след година идеята за самостоятелно корабоплаване в Негостоприемното море бе дълбоко погребана за научни дискусии и обречена на забравя. И единствено хора с търсецо мислене, повече белетристи, отколкото учени, припомняха думите на античните автори за ранни пътувания в Черно море на кари, критяни или финикийци. Някои дори се обръщаха към гръцката или индийската митологии като се позоваваха на далечни плавания към горните течения на реките, които водеха към неизвестни морета с плаващи обледенени

скали и планини или описваха картините на северните и полярни нощи, непознати дотогава на европейца /1/. И тази идилична картина би продължила и днес, ако не бе случайното откритие на багериста Райчо Стоянов и набитото, опитно око на бай Димитър Златарски.

Няма да сбъркаме, ако кажем, че промяната дойде с разкритията около Варненския некропол и културата Варна. Данните за широкомащабна морска търговия на далечни разстояния принудиха археолозите да мислят усилено за корабоплаване и дори да рисуват корабите на халколитните „варненци” като гребно-ветроходни, по подобие образа на кораба, изрисуван върху керамичен съд от Далмация. А Петко Димитров пръв успя да види в силуета на рисунката върху прословутата златна паница от гроб № 4 на Некропола гордата осанка на отплаващия на далечен път ветроход. Тези най-общи и принципни разсъждения и най-вече натрупалите се през годините многобройни свидетелства постепенно разчупиха шаблона и предразсъдъците и издигнаха темата за праисторическото корабоплаване в Черно море в тема на деня – тема, която чака своето решение.

Като начало следва да признаем, че не разполагаме с преки свидетелства за кораби от ранната бронзова епоха. Това не е толкова трудно за обяснение предвид отдалечеността във времето и това, че като изделия от дърво, няма как да са се запазили до наши дни. По-лошото е, че не разполагаме и с изображенията на такива, оставени върху скали, култови предмети и керамични изделия, ако изключим златната паница от гроб № 4. И така, да обобщим – кораби няма. Имаме ли все пак някакви аргументи, подкрепящи тезата за корабоплаване?

Да започнем от първото сигурно нещо, което знаем – пристанищата. Ролята на такива в праисторията са изпълнявали т.нар. „наколни селища”. Днес, известни под името „потъналите селища”, археолозите ги приемат за пристанищата на халколита от V хил.пр.Хр. и ранната бронзова епоха (РБЕ) /2/, датирана

по земите ни в периода 2800-2100 г.пр.Хр. Обикновено се приема, че те са се появили за пръв път през късната каменно-медна епоха (КМЕ), но селищата при Дуранкулак, Шабла I и Шабла II, свидетелстват, че такива със сигурност е имало и в средата на епохата, а може би и още по-рано. Разбира се, има ги и през РБЕ и дори тогава те са и повече на брой, и по-големи. Така например, в някогашния Варненски залив халколитните наколни селища са осем, а тези от ранния бронз – тринадесет, без тук да включвам останалите четири-пет селища, непроучени досега. И ако първите достигат на дължина до 350 м, вторите са вече по около 400 м. /3/ (фиг.1).

Такова е положението в случая с наколните селища от Варненските езера, но подобна е картината и по южното ни крайбрежие. Тук на мястото на единственото установено засега халколитно селище, при Созопол, през РБЕ се появява ново, а освен него наколни селища са открити и на други места: при Атия, на устието на р.Ропотамо, при Китен (Урдовиза) и в залива Стомопло (фиг.2).

Като цяло находките от наколните селища не се различават съществено от тия в кое да е друго селище от РБЕ, но се отличават от халколитните. На първо място това касае керамиката, която е загубила своя финес и съвършенство и е по-груба и некачествена. Откриването на кости от домашен кон се смята за сигурно свидетелство, че обекта е функционирал след появата на конните племена на Балканите, скоро след опитомяването на коня в степите по северното Черноморие в края на V-то хил.пр.Хр. Така е в случаите със селищата при Езерово /4/ и Урдовиза /5/, като при второто е открит и „цял рогов *псалий* (ограничител на наустник за конска юзда) с жлеб (а не с дупки) и 3 заготовки за псалии.” Определен интерес представляват двата комплекта каменни матрици за отливане на метални брадви – пряко свидетелство за извършването на металургична дейност в селището.

Все пак най-интересен за работата ни си остава открития през 1987 г. „глинен модел

на плавателен съд с широк плоскодънен корпус, подобен на открития при разкопките на потъналото къснохалколитно и раннобронзово селище при Созопол”. За този плоскодънен плавателен съд авторът допуска, че „несъмнено репликира реално съществували кораби”. Дали глинени модели от Созопол и Урдовиза репликират действително съществуващи кораби или представляват лодки, нека не спорим. Важното е, че става въпрос за модел на плавателен съд, изваден от останките на наколно селище от РБЕ. Важно е, че това не е изолирана находка, а подобна на друг модел на съд, изваден обаче изпод останките на друго наколно селище, това при Созопол.

И така, наличието на повече от 20 пристанища (наколни селища) по българското Черноморие, в това число и непроучените досега и на двата глинени модела на плавателни съдове от РБЕ няма как да бъде подминато с мълчание и с констатации от рода, че нямало как да се каже, съществувало ли е корабоплаване в Черно море през тази епоха. Затова автори, които гледат по-задълбочено на проблема, съпоставяйки данните за халколитната култура Варна с тези от РБЕ стигат до заключението за съществувала морска цивилизация по западното Черноморие. По този повод Калин Порожанов отбелязва: „Морска е и цивилизацията по крайбрежията на ЮИ.Европа, СЗ Мала Азия и островите в Егеида от Ранната бронзова епоха – РБЕ (средата/края на III-то - началото на II хил.пр.Хр.) За това свидетелства не само установената циркумпонтийска и североегейска археологическа общност, но и изключително голямото разпространение на крайбрежни морски селища през тази епоха. Локализираните селища от днешното Българско Черноморие, което е основна част от Западното Черноморие през РБЕ се увеличават около два пъти, а риболовът като поминък, свързан с морето, сега заема много по-значително място в стопанския живот на населението. ... Очевидно е, че центровете на раннобронзовата цивилизация по

крайбрежията на Черно, Мраморно, Егейско море и неговите острови се развиват от общества, чиито носители са хора, които познават, ценят морето и умело плават по него. Тоест това са прояви на морска цивилизация.” А основна причина за корабоплаването през бронзовата епоха е доставката на мед, с каквато земята ни изобилства /6/.

Близка позиция изказва и Илка Змейкова: „В заключение има възможност културата Варна да бъде определена и като морска култура. ... Подобен феномен по черноморското крайбрежие се наблюдава през ранната бронзова епоха (РБ II), когато тук е документирана културата Езерово II – Урдовиза. Тя също като културата Варна е засвидетелствувана само по крайбрежието.” /7/.

Да обобщим. По мнението на някои наши автори през РБЕ в Черно море е налице корабоплаване, подобно на това през предхождащия го халколит. За жалост засега липсват преки свидетелства за такова. И в това отношение положението е почти същото като през халколита и едно от малкото свидетелство за корабоплаване на Балканите си остава рисунката на ветрохода от Далмация. Като свидетелство за корабоплаване през РБЕ К.Порожанов сочи т.нар. „нож от Дорак” - експонат на нож-меч открит в Дорак – селище от Троадската култура, разположено наблизо до южния бряг на Мраморно море. Интересното е, че върху ножа са изобразени 17 кораба с гребла, мачти за платна и рулеви гребла на кърмата за управление. Ножът е открит в гробница от III хил.пр.Хр. /8/.

Третото хил.пр.Хр. е РБЕ, ако и учените да се притесняват да говорят за толкова ранно корабоплаване. Аз обаче не се притеснявам, защото историята знае и по-стари кораби, като кораба изрисуван върху съд от Далмация (около 4000 г.пр.Хр.) /9/, като многобройните изображения на кораби върху скали и плочки от слонова кост от преддинастичен Египет (втората половина на IV хил.пр.Хр.) /10/ и петроглифите от Каспийското крайбрежие (V хил.пр.Хр.) /11/. Забележете, всички те са един вид - гребно-

ветроходни морски съдове. И обобщавайки, няма да сгрешим ако приемем, че дори и оскъдни, все пак има данни за кораби и корабоплаване през ранната бронзова епоха.

Преките данни за наличието на праисторически кораби са оскъдни и това е логично. Би било наивно да се надяваме да попаднем на такива защото няма как да очакваме дървената част от корабите да се е запазила до наши дни. Затова пък котвите на първите кораби и дори на античните, чак до VII в.пр.Хр. са били каменни. А камъкът е вече устойчив и каменни котви от хилядолетията, морето трябва да е запазило.

Разглеждайки откритите по крайбрежието ни каменни котви К.Порожанов изброява 11 морски селища, играли ролята на древни пристанища и обръща внимание на обстоятелството, че в повечето случаи (при Шабла, Яйлата, Калиакра, Каварна, Несебър, Созопол, Маслен нос и Урдовиза) каменните котви и щоковете (каменни или оловни) се откриват в различни райони. Това според авторът означава, че корабите с каменни котви са ползвали за котвени места различни от корабите с дървени котви с каменни или оловни щокове. Причината за това е, че първите се оказват по-близо до брега, в по-сигурни и добре защитени от ветровете и морските вълни места. За разлика от тях, котвените места на корабите с дървени котви и щокове са отдалечени от брега, в открити за ветровете акватории. И обобщавайки тези данни авторът отбелязва: „Този извод, извлечен от местоположението на намиране на котвите и щоковете, показва, че корабите с каменни котви са влизали в заливите и са акостирали почти до самия бряг. Това е било възможно само ако те са били гребно-ветроходни. За разлика от тях корабите с дървени котви (които са имали каменни и оловни щокове) задължително е трябвало да хвърлят котва на открити места, сравнително далеко от пристана – от брега. Това те са правели, защото са били ветроходи (или ветроходно-гребни), защото са разчитали основно на силата на вятъра, а не на греблата. ... Следователно каменните котви са

били притежание на един вид кораби – гребно-ветроходни, а каменните и оловните щокове – на друг вид кораби – ветроходни (или ветроходно-гребни).” /12/.

По-надолу К.Порожанов акцентира, че гребно-ветроходни са били корабите от Крито-Микенската култура, разполагали с едно четвъртито платно, но разчитали основно на силата на гребците. Докато котвите с щокове са се появили през VII в.пр.Хр. и могат да се свържат с гръцката колонизация по Черноморското крайбрежие. Така авторът стига до заключението, че каменните котви по крайбрежието ни трябва да се отнесат към III-II хил.пр.Хр. и най-вече към периода XVI - XII/XI в.пр.Хр. Това е времето на бронзовата епоха в тракийските земи, когато все още се е използвал арсенов бронз и калаят не е бил познат. А тракийските земи открай време са основен източник на медна суровина и като такива трябва да са били износители, а не вносители на мед. Тъй или иначе анализът на К.Порожанов показва, че кораби и корабоплаване в Черно море е имало и преди елинската колонизация на бреговете му.

Така, първият мит за липсата на корабоплаване преди появата на гърците отпада и ние трябва добре да съзнаваме и помним това. Тогава кой е ползвал каменните котви преди появата на гърците? Нали по думите на Страбон (I в.) по времето на Гомер, преди елинската колонизация гърците наричали Черно море с името Понтос Аксейнос т.е. „Негостоприемно море”, защото морето било бурно и опасно, но още по-опасни били крайбрежните племена. А е било и трудно достъпно поради срещуположното течение в Босфора, бихме допълнили днес. И едва след като те проникнали, то станало Понтос Евксинос, т.е. „Гостоприемно море”.

Явно, преди колонизацията си през VII-VI в.пр.Хр. гърците няма как да са били редовни обитатели по земите ни. Тогава, чии са били корабите с каменните котви, останали по морското дъно? И ако за гърците морето е било негостоприемно, то за кои ли е било гостоприемно, за да разполагаме с най-богатата колекция на каменни котви?

Отговорът ни дава петрографското изследване на котвите, което е повече от показателно. Оказва се, че от общо изследвани към 1982 г. 150 каменни котви 139 са изработени от скални породи, характерни за района на Българското Черноморие. Т.е. цели 93% от всичките каменни котви са били правени от местни скални породи и в местни работилници и едва 7 % са с чуждоземен произход /13/. Как да си обясним ситуацията? Че чуждите кораби – критски, кипърски, гръцки или други са идвали в негостоприемното Черно море, за да си правят тук котви? Или, че основното корабоплаване, засвидетелствано от каменните котви, е било дело на местни мореплаватели? Логиката налага и няма да сгрешим ако отдадем предпочитанията си на втората алтернатива. А с това отпада и втория мит, че племената и народите, обитавали през ранната бронзова епоха по нашето крайбрежие не са имали корабоплаване в Черно море.

Каква е обаче истината за каменните котви? Естествено е, че след като котвите с щокове се появяват едва през VII-VI в.пр.Хр., то все пак дотогава са били ползвани каменни котви. Това обаче не ни помага да се ориентираме за времето на най-ранните котви и ние не разполагаме със сигурни аргументи, че сред срещаните у нас има и по-стари – такива от РБЕ. Колкото и да е правдоподобно, но все пак, неубедително звучи и обобщението, че „Каменните котви от тракийските брегове са могли да бъдат произведени и използвани през VI, III и II хил.пр.н.е. във връзка с местното производство и износа на мед.” /14/.

Тук притеснително е не условното наклонение, което автора използва. То е проява най-вече на коректността му като изследовател. Казаното е логично и правдоподобно, но е само едно предположение. Липсват доказателства и това прави несигурно предложеното датироване. Все пак, стигнали до темата с каменните котви, струва си да потърсим и някаква допълнителна информация, която да ни послужи за по-точното им датироване. Ценна в

това отношение се оказва статията на Михаил Лазаров „Древните каменни котви и загадъчното второ хилядолетие” (2001 г.)

След като въвежда някои изкуствени ограничения относно външния вид, големината и оформянето на един каменен блок, за да бъде приет за котва, авторът разглежда богатата колекция от над 250 каменни котви, извадени по нашето крайбрежие. Така той подразделя всички котви в пет групи. В група А включва примитивни тежести от грубо обработен камък, наподобяващи цилиндри със стеснение във вид на жлеб по средата – т.нар. „гироподобни” котви. Общо взето те не са особено големи и тежат между 9 и 18 кг. Към котвите от група В проф.Лазаров отнася каменни блокове с правилна форма - на правоъгълник или ромб и с един отвор в едната им страна. Те са с размери от около 40 до 60 см и тежат между 40 и 140 кг. Третата група С са котвите с два отвора, в двата им края – един за въжето и втори за дървено колче, което стърчи от двете страни на котвата и служи за по-устойчиво ѝ прикрепване към дъното. Те са с размери от 50/60 до към 120 см и тегло между 50/60 до 170/200 кг. Следващата група Д е представена от най-разпространените у нас „класически” или „съставни” котви – с по три отвора – един за въжето и два за прикрепващи колчета. Габаритите им са около 70/100 см, а тежестта до 130-150, рядко до 190 кг. Последната група Е е сборна и включва котви, които не намират място в предходните групи. /15/. И тук се изправяме пред поредния мит – всичките четири или пет типа каменни котви са съществували все през „загадъчното второ хилядолетие”. Като че ли всичките са били дело на едно конструкторско бюро?

Какво още научаваме за каменните котви от проф. М.Лазаров и как може да го интерпретираме? Първото важно нещо, което прави впечатление за котвите от група А е, че видимо те са най-примитивни и се различават конструктивно от групата котви с отвори. Жлебът е служел за привързването им към плавателния съд с помощта на ленти от кожи

или лико. Така те са изпълнявали ролята на тежести, които спуснати на морското дъно е трябвало да задържат съда на едно място единствено под действие на собственото си тегло. Т.е. те са примитивни и като направа, но и като техническо решение. А освен това са и най-малките (фиг.3).

Нещо, което допълнително научаваме за този вид котви и, което ми се струва особено важно е, че такива котви основно има в залива Созопол и другаде почти не се срещат. Любопитно е и нещо друго. Гробището на котви в Созополския залив е край остров св.Кирик. Тук е открита най-многобройната колекция от всички видове каменни котви – общо 54 на брой. А това означава по логиката на К.Порожанов, че става дума за гребно-ветроходни кораби от времето преди гръцката колонизация. Все пак за отбелязване е, че една такава котва тип А е открита в Поморие, а други две при две при наколните селища Страшимирово-I /16/ и Арсенала /17/ във Варненското езеро.

Излишно е да казвам, че това последно обстоятелство повдига въпроса за ползването на гироподобните каменни котви на наколните селища, независимо дали става дума за тези от халколита или РБЕ. Това датира котвите от тип А във Варненското езеро за V-III хил.пр. Хр.

Не по-малко интересна е и гироподобната котва от Поморие, чиято по-голяма сфера е оформена като главата на човек. Последното дава основание на Траян Траянов да ѝ потърси паралели с каменните обелиски на човеко-риби от Лепенския вир /18/. А това, стига да е достоверно, придава на котвата една почетна възраст, много по-ранна от „загадъчното второ хилядолетие“ и съизмерима с неолита по нашите земи, като я отнася към VI хил.пр.Хр.

Откриването на точно този тип котви в Созопол също не смятам да е случайно. В книгата „Халколитната цивилизация Варна“ издигнах хипотезата, че те са обслужвали товарните корабчета между центъра Варна и пристанището Созопол, в двата края на търговската верига за обмен на провадийска

сол срещу мед, добивана от Странджанското крайбрежие /19/. Но най-вероятно Созополският залив е бил удобно място за акостиране още в края на неолита, когато хамангианците са плавали до Егейско море, за да внасят мидите спондилус и денталиум.

Още по-интересни стават котвите от група А предвид видимото им сходство с подобни каменни тежести открити по долното течение на р.Струма /20/. Защото това ни подсеща за първите анатолийски емигранти от Мала Азия, заселили Беломорска Тракия в края на VII хил. пр.Хр. Те бяха дошли по вода на лодки или салове, ползвайки повърхностното морско течение в източното Средиземноморие и така достигнали устията на реките Струма, Места и Вардар. Естествено е тези най-примитивни плавателни съдове също да са имали котви и е много вероятно откритите по Струма каменни тежести да са били именно техните каменни котви. Но освен за котви тези тежести са били в състояние да служат и като средства, с които са подпомагали придвижването си. Провесени от борда на плавателния съд, тези тежести са увеличавали общата маса на плавателния съд и площта, върху която са действали силите на водното течение. В този смисъл гироподобните котви-тежести са изпълнявали функциите и на котви, и на своеобразни „каменни двигатели“. Тъй или иначе откритите каменни котви по р.Струма позволяват да отместим още по-назад във времето каменните котви тип А, виждайки в тях неми свидетели на най-ранната анатолийска емиграция към Балканите от VII хил.пр.Хр.

Обобщавайки казаното за най-примитивните каменни котви, едва ли ще сгрешим ако приемем, че те са служили и за котви-тежести, и като „каменни двигатели“ за ползване на морските течения – повърхностни, но и дълбоки. И че това е ставало в много по-ранни времена, отколкото археолозите обсъждат, още през неолита и халколита. Затова ги срещаме и по Струма, и при Лепенския вир, и в три от наколните селища при Варна и Созопол.

Подобно е мнението и на Ради Боев. Според покойният директор на Варненския археологически музей „Най простата и най-ранната котва е представлявала груб, необработен камък, завързан с ивици животинска кожа или растителни влакна. Нейната поява трябва да се търси в най-дълбока древност – когато човек е създал първия примитивен плавателен съд. Към края на неолита се е появила нова каменна котва, представляваща обработен камък с издълбано гнездо (вдълбнатина) за завързване на котвеното въже. Неин по-нов и по-съвършен вариант е ... кръгъл камък с отвор по средата за завързване на котвеното въже.” /21/ (фиг.4).

За всекиго е ясно, че разликата между примитивните котви тип А и котвите с отвор е на първо място конструктивна. Правенето на отвор в скала с издълбаването на канал от 30-40 см е по-сложна операция от издълбаването на жлеб. А и сравнително тесният отвор изисква наличието на нещо като въже, изготвянето на което е представлявало по-сложна и напреднала технология от рязането на ивици кожа. На пръв поглед тук проблем, като че ли няма, ако се абстрахираме от теглото на котвите с жлеб и тези с отвори. Защото едно е да привързваш тежест от 10-20 кг и друго, ако тя надхвърля 100 и дори 200 кг. Явно е, че тогава трябва да разполагаш с по-здраво и надеждно средство за привързване. Така стигаме до проблема с въжето и неговата устойчивост.

Редно е да съзнаваме, че конструктивните промени в каквото и да е изделие в опия далечни времена са били нещо твърде рядко и не са ставали всеки ден. Ако говорим за корабоплаването, между „рогатите” кораби от Каспийско море и тези от Египет има може би цели три хилядолетия, ако и във външния им вид да не се наблюдават различия. Но гребно-ветроходни са били съдовете и на крито-микенци. И те, подобно на „рогатите” кораби, са имали по една мачта с четириъгълно платно и различията им са били повече козментични, а не конструктивни. Оказва се, че за цели четири хилядолетия са отпаднали само грациозните лебедоподобни

носове и екстравагантните високо издигнати и разцепени Y-образно на две кърми, наподобяващи плавника на кит. Тези приспособления обаче не са имали отношение към навигацията, а единствено култово значение и отпадането им само е стабилизирало плавателните съдове. Защо ако плавателните съдове са се запазили като конструкции цели хилядолетия, котвите им да се променят толкова често?

Сега, ако погледнем на каменните котви без излишни предубеждения, ще забележим, че котвите от тип А се отличават от всички останали в конструктивен план. Те са с жлеб, а останалите – с отвори. Най-малките обаче котви от тип В тежат 2-3 пъти повече от тип А. Това означава, че са обслужвали вече по-големи кораби. Т.е. появата на новите котви тип В се свързва с ново конструктивно решение – отвор в котвата. То пък обаче е следвало да отговори на по-високите изисквания за надеждност на котвата при новите, по-големи съдове. А това показва, че появата на котвите тип В следва появата на по-големите кораби – промяна, изискваща време значително повече от някое и друго столетие.

Ето защо наивно би било да мислим, че преминаването от котви тип А към котви тип В е нещо, което човек е направил за ден-два, само и само за да удовлетвори любопитството си. Това във всеки случай е било продиктувано от обективните изисквания пред целите и задачите, които е решавал морския транспорт. И следователно е изисквало значително време – времето, в което обществото съзрява от обмена на храни и предмети до появата на стоките, първите платежни средства (сол, черупки от миди и пр.) и търговските контакти – време, колкото цяла епоха.

Освен всичко това, въпроси повдига и решението с броя на отворите – един, два или три. Естествено е, че котвите с един отвор действат единствено като тежести, подобно на гироподобните котви, с тази само разлика, че са по-големи и тежки. Но това означава, че са били предназначени за по-големи плавателни

съдове. Нуждата от такива обаче става видима едва с развитието на търговията, когато е необходимо да се транспортира някаква стока. Без търговски връзки по-големите плавателни съдове губят смисъл, създават само повече проблеми и едва ли някой по това време се е интересувал от туристически круизи. По-големият съд няма как да се използва от един човек и изисква цял екипаж. Той е по-тромав за управление и създава повече грижи около себе си. А и направата му изисква повече знания и умения от страна на човека. Изисква и по-надеждни и усъвършенствани материали.

Във всички случаи обаче котвите от тип А и тип В представляват котви-тежести, които спуснати на морското дъно са полягали, правейки си в него легло. Затова и първото наименование на котвите, срещано у Омир, а и при някои по-късни автори е (лат. еупе) със значението „легло” или „гнездо”. Едва по-късно с появата на дървено-оловните котви се налага класическото (лат. ancora) - „котва”. И този пример от лингвистиката твърде убедително илюстрира становището за бавния, последователен процес, изминала котвата в своето развитие и усъвършенстване от тежест, полегнала на морското дъно до същинска котва с устройство за захващане и по-стабилното си задържане. Защото налагането на втора дума за обозначаването на едно нещо свидетелства за появата на ново понятие – на неговата качествена промяна и превръщането му в нещо ново и различно от първоначалното. Говорим за продължителен процес – такъв, който изисква време.

Поставянето на втория отвор с дървено колче в него служи за по-добро захващане към дъното, което прави тази котва по-надеждна. Археолозите обикновено свързват идеята за първия щок с характера на морското дъно, било то пясъчливо или скалисто. Това е действително вярно, но е по познанията само на един съвременен корабоводител. Той би могъл да се съобразява с вида на морското дъно и да подбира използваната котва съобразно него. Някога обаче едва ли е било така и е повече от наивно да си мислим, че древните морски конструктори са измислили

и измайсторили различните видове котви наведнаж само защото са се съобразявали с дъното на морето. Подобни мнения изгърват от поглед по-важното в случая. А то касае големината и съответно товароподемността на морския съд, защото развитието на корабостроенето не е нещо едноактно, а бавен и продължителен процес.

Ако появата на котвите с един отвор се налага от изчерпване възможностите на гироподобните котви, би трябвало по подобен начин стои въпроса и за котвите с повече от един отвор. Логично е котвите-тежести от тип В да функционират в съответствие със собственото си тегло и с нарастване големината на плавателния съд, те да са ставали все по-големи и тежки. Това обаче е било възможно до едно време, когато нарастването големината на котвата и съответно, боравенето с голямата котва е започнало да създава проблеми и неудобства на моряците. А проблемите създават идеите. Така трябва да е възникнала идеята за захващането се за дъното заострено колче. Естествено е новото конструктивно решение да се е наложило след като възможностите на котвите-тежести от тип В са се изчерпали(фиг5, 6).

И точно на това място иде големия въпрос, пред който ни изправят каменни котви тип С. Защото котви с два отвора се откриват единствено по Западното Черноморие. И още по-конкретно, засега такива котви са намерени изключително по южното Българско крайбрежие. В Средиземноморския свят такива просто няма. Това нашите археолози знаят добре, отбелязват го като факт и дори наричат този вид котви „тракийски”. Не виждат обаче обяснението му. Отказват дори да приемат, че тези котви с едно дървено колче са по същество съставни и съвсем необосновано ги поставят в групата на котвите-тежести.

Забележете, всички останали типове каменни котви се срещат по моретата на Стария свят - и в Средиземно, и в Черно море. Тези обаче с по едно дървено напречно колче се срещат само по нашето крайбрежие. Едва

ли някой ще отрече, че това дървено колче представлява по същество най-ранния и примитивен шок. Поради това няма как да не се запитаме, не означава ли появата на котвите от тип С, че идеята за котвения шок се е зародила за пръв път и е намерила решение именно по нашето южно Черноморие? И едва по-късно, след като шокът е показала предимствата си и се е наложил в практиката, тя да се е доразвила в т.нар. „съставни” котви – тези от тип D - с три отвора – един за въжето и с две колчета. Така котвите са ставали още по-надеждни и ефективни. Именно тези най-усъвършенствани котви са били приети и от моряците в Средиземно море (фиг. 7).

Логиката е елементарна за да се досети човек, стига обаче да не е обременен с догми и клишета и да разгледа фактите, каквито са в действителност. А те говорят, че Черноморският басейн е имал собствено развитие и процъфтявалите тук култури по времето на халколита са били дори водещи. Корабоплаването в Черно море съвсем не е сляпо следствие от това в Средиземноморието. То вероятно е било повлияно от него след отварянето на проливите, но „рогатите” кораби от каспийските петроглифи свидетелстват, че вероятно е било повлияно и от морската култура по Каспийското крайбрежие. А тя, като че ли е била водеща в най-ранни времена. Поне такава впечатление налагат петроглифите на „рогати” кораби върху скалите от крайбрежието на Азербайджан.

Казаното ни позволява да приемем, че корабоплаването и морската култура в Черно море в епохите на халколита и на ранния бронз са се развивали самостоятелно. Те не са били внесени от Средиземноморието, както обикновено се приема. Дори са били по-развити и водещи. Затова културните импулси не са били едностранни. Морската култура по Западното Черноморие може да е заимствала нещо от културите в Средиземно и Каспийско морета като съседните морски басейни. Но освен, че е получавала импулси тя също е и излъчвала такива. А през халколита тя вероятно е била и водеща.

Имайки предвид тази постановка човек няма как да приеме обобщения от вида: „... засега най-приемлива дата на каменните котви се очертава широкият диапазон на второто хилядолетие пр.Хр.” И това да се отнася до котвите с един отвор и до тези с три отвора. Още повече след поредица примери, че котви с по един отвор в Средиземноморския свят са известни от средата на III хил.пр.Хр., докато котви с три отвора по това време няма открити. Защото това свидетелства, че между двата типа котви се е разпростряло цяло хилядолетие. Това обаче съвсем не е малко време. А едва ли времето между котвите тип А и тип В е било по-кратко?

В този порядък на мисли следва да разгледаме и едно друго обстоятелство свързано с котвите с един отвор, което археолозите отчитат и отбелязват, но без да коментират и без да търсят обяснението му. Когато говори за египетските и бибълските котви тип В, М.Лазаров обръща специално внимание на обстоятелството, че те се отличават от тези по нашето Черноморие като по-масивни, по-добре оформени външно – трапецовидни, с по-плавни извивки, с дълбок и добре оформен жлеб при отвора за въжето, за да го предпазва от късане. Т.е. те определено са по-прецизни и съвършени в изработката си от черноморските. Но от друга страна, именно тези котви авторът представя като най-древните средиземноморски котви като ги датира за III-то и самото начало на II хил.пр.Хр. Различията могат да се дължат на разлики в културите на двете общности, но също така могат да бъдат свидетелство и за нивото на усъвършенстване при изготвянето на котвите. А тази втора интерпретация представя по-грубите и примитивни черноморски котви тип В като по-ранни. Това допускане се подкрепя от липсата на примитивни египетски и бибълски котви. Защото трудно е да приемем, че най-първите котви са и най-усъвършенствани. Така достигаме до въпроса с датирането на котвите по нашето Черноморие. Защото ако усъвършенстваните египетски и бибълски котви тип В са датирани за втората половина

на III хил.пр.Хр., то по-грубите котви от Черно море следва да са и по-стари. Защо тогава и тях да датираме в „загадъчното“ II хил.?

Тук на помощ ни се притича и Омир - известният автор на епичните „Илиада“ и „Одисея“. Коментирайки флотилиите на воюващите в Троянската война страни той навсякъде говори единствено за котвите-тежески, ползвайки термина еупе. За да използва думата „ейне“, а не „анкора“ следва да приемем, че говори за кораби с котвите-тежести. А такива са примитивните гироподобни котви и котвите с един отвор, от което пък следва, че котвите от времето около Троянската война са били все още котвите-тежести. Следователно, ако де доверим на логиката, съставните котви са влезли в употреба не по-рано от XII-XI в.пр.Хр.

В Средиземно море липсват котви с два отвора. Казахме, че такива са намерени само и единствено по нашето Южно Черноморие. Това обстоятелство може да ни помогне да сложим определен ред в хронологията на котвеното дело. Защото щом съставните котви тип D се появяват около XII-XI в.пр.Хр., а ранните египетски и бибълски котви са от втората половина на III хил.пр.Хр., то следва, че за периода от втора половина на III хил.пр.Хр. до XII в.пр.Хр. котвите в Средиземно море са изключително от тип B, т.е. котви с един отвор. Какво е било положението с котвите в Черно море, лисват сведения. Заем обаче от самите котви, че тук те са преминали един междинен етап от развитието си – котви с два отвора. Следователно котвите от тип C са се появили не по рано от края на III хил.пр.Хр. Такова трябва да е било положението в Черно море. Но тогава котвите с един отвор – тип B, са били още по-ранни. Те биха могли да са ползвани в началото на хилядолетието или още по-рано – през IV хил.пр.Хр.

Тъй или иначе, стигаме до някаква примерна хронология. Най-ранните котви тип A са били ползвани и в Средиземно, и в Черно море през неолита и халколита (VI-V хил.пр.Хр.) Следващият тип B – каменни

котви с един отвор са в употреба през следващата епоха – бронзовата, но със сигурност са засвидетелствани около средата на III хил.пр.Хр. в Средиземно море. Някъде в края на РБЕ в Черно море за пръв път се появяват първите съставни котви – тип C – т.нар. ”тракийски” котви. Явно тук са възникнали и котвите от следващото поколение – тип D, за които допускаме, че до XII в.пр.Хр. не са били познати в Средиземно море. А дървените котви с каменни щокове се появяват още по-късно, някъде през VIII-VII в.пр.Хр.

Това е една възможна и приемлива периодизация в развитието на котвеното дело. Засега тя е само една хипотеза. Тепърва, учените следва да я подложат на обсъждания. И единствено времето и свидетелствата могат да я приемат или отхвърлят. Но и в този си вид тя е по-приемлива от приказките за „загадъчното второ хилядолетие“.

Привършвайки прегледа на каменните котви по българските брегове, склонен съм да приема принципните тези на Ради Боев и Калин Порожанов, че те са били ползвани далеч преди „загадъчното второ хилядолетие“, още през халколита и РБЕ. Защото тогава Черно море е било център на усилено, търговско корабоплаване. Защото по това време Източните Балкани са били световен културен център, излъчвал своите импулси надалеч по света. Тогава, през далечното V хил.пр.Хр. Черно море е представлявало междинното звено във морската верига Арало-Каспийско - Средиземно море. До прекъсването на коридора Маних около 4000 г., то е заемало централната отсечка на водния път: Северен ледовит океан – Арало-Каспийско море – Черно море – Мраморно море - Средиземно море – Атлантически океан /22/. С всеки изминат ден аргументите: океаноложки, биоложки, археоложки и дори митоложки се трупат все повече и постепенно запълват картината на забравеното минало.

А ето я и първата загадка, пред която ни изправя корабоплаването през РБЕ. Оказва се, че новите наколни селища са строени върху старите. Така е във всичките осем

случая без изключение, ако и в някои случаи да се среща известно отместване. Т.е. тук става въпрос за закономерност, а не за случайно съвпадение. На мястото на осемте халколитни наколни селища във Варненските езера през РБЕ са издигнати нови осем. А освен тях са построени и нови пет на други места. Но всичките са в стария залив, т.е. на морския бряг. В същото време на сушата в района на Варна няма открити селища от РБЕ /23/. Логично е тогава да приемем, че след като единствените селища са били по морския бряг и след като са имали функциите на пристанища, то няма друга причина за съществуването им, освен да са обслужвали морското корабоплаването и по-точно морската търговия през епохата.

Казаното е логично, но има и проблем. И той е във времето. Защото между КМЕ и РБЕ е т.нар. „преходен“ период – твърде внушителен по своята продължителност, определян от различните автори между 500 и 1000 години. Това бе потвърдено и от дендрохронологичните проучвания на коловете от селището при Арсенала, които не откриха проби, които да се застъпват. Следователно разликата между двете епохи е по-голяма от възрастта на изследваните дървета. Че времето между двете епохи, когато района на селищата не е бил обитаем, е значително показва и слоя тиня, покриващ халколитния пласт. Той се оказва значително мощен – до 90 см. В него липсват артефакти от човешка дейност и се откриват единствено морски мекотели. По-важното е, че в този пласт не се намира и цветен прашец (полен), което прави пласта празен (хиатус). Този хиатус съвпада с преходния период и означава, че новото население се появява едва след него.

Това показват свидетелствата. Ако обаче раннобронзовите селища са строени 500-1000 г. по-късно от халколитните, то каква ли е причината, за да бъдат издигнати точно на същите места и то във всички случаи? Каквато обаче и да е била тя, то ясно е, че и по северното, и по южното българско Черноморско крайбрежие, там, където е кипял през халколита живот, точно там той се

възражда след един продължителен 500-1000 годишен период. Но възможно ли е подобно нещо?

Коментирайки проблема М.Лазаров отбелязва: „Прави впечатление разполагането на раннобронзовите селища върху енеолитните след един хиатус ... 800-1000 години. Такъв продължителен хиатус не би могъл да обясни настаняването на раннобронзовото селище върху изчезналото преди 800-1000 години късно енеолитно селище, колкото и да се позоваваме на благоприятните условия за изграждане на селище тъкмо на това място. ... тук ще трябва да се търсят други обяснения.” /24/. И търсейки решението му проф. Лазаров се мъчи да скъси преходния период, позовавайки се на данните на В.Драганов за наличието на материали в раннобронзовото селище при устието на Ропотамо, характерни за средните етапи на културата Черна вода III и на керамика от енеолитното селище Созопол от по-късна фаза на културата Варна, която се среща на юг след края на центъра Варна.

Така разглеждането на праисторическите пристанища от КМЕ и РБЕ ни изправя пред един сериозен проблем от праисторията на Югоизточна Европа - преходния период. Пред същия проблем ни изправя и втора едно особено обстоятелство, свързано с най-ранното корабоплаване в Черно море от същите епохи. Към подобни размисли ни отправя богатата колекция каменни котви по Българското Черноморие, които разглеждахме по-горе. В случая интересното е, че колкото тук каменните котви са многобройни, толкова такива липсват и не се откриват по останалите му брегове. „Засега остава необясним фактът, че древни каменни котви все още не са намерени по останалите черноморски брегове. Дали това ще се окаже някаква закономерност или ще да е резултат на недостатъчните подводни археологически изследвания в другите райони, ще покажат бъдещите проучвания.” – примирително отправя в бъдещето проблема М.Лазаров /25/.

Тъй или иначе, Българското Черноморие ни изправя пред две истински загадки: строителството на крайморски селище през халколита и РБЕ на едно и също място, но през интервал от порядъка на хилядолетие и втора, корабоплаване избирателно по западното му крайбрежие. Важно е да съобразим, че те могат да бъдат обединени, ако бъдат разглеждани от една конкретна отправна точка. И тази отправна точка се свежда до дълбоките и трайни корени на цивилизацията по Западното Черноморие, възникнала през халколита и устояла под някаква форма на историческите превратности след края на ауrolитната цивилизация Варна.

Това е теза, която досега не е повдигана и не е обсъждана. Тя обаче е от съществено значение за представите ни върху праисторията и развитието на човешката цивилизация. Корабоплаването в Черно море през РБЕ е само един от носещите я опорни стълбове. То показва, че края на цивилизация Варна не означава край в културното развитие на Западното Черноморие. Че появата на ново и с друга култура население по земите ни не е довело до пълното заличаване на съществуващата култура преди него. Напротив, и появата на крайморски селища от известния у нас тип по Егейските острови и Западното крайбрежие на Мала Азия, и проблемът с появата на първите съставни котви – тип С, срещани единствено у нас дават основания да допуснем, че и в новите условия културните импулси от Българските земи и Българското Черноморие са продължили да се излъчват към далечните чужди брегове.

Пак до същия извод ни води и разпространението на металургията в древния свят. Видими и неоспорими следи в това отношение са т.нар. „златните близначки” от Аладжа хююк в Мала Азия от III хил.пр.Хр. Но следи са и десетките хиляди миниатюрни златни мъниста, халкички и спиралки от Дъбенското съкровище, пак от същото време. Защото, как ако халколита по нашите земи е изчезнал без да остави никаква следа, както ни внушават, как в Дъбене са се появили толкова изкусни майстори-златари?

Явно, блясъкът на Варненското злато е осветявало и през следващите хилядолетия първите стъпки на проходащото човечество. Пак за същото говорят и находките от черупки на черноморската мида каури (*Supraca moneta*), открити в Северна Германия, Швеция и Британия. Защото се откриват в неолитни гробове /26/. А неолита в Северозападна Европа начева от края на IV хил.пр.Хр. и съвпада по време на РБЕ по нашите земи /27/. Това означава само едно, че през РБЕ е съществувал търговски обмен между хората обитавали Българското Черноморие и най-северозападните части на континента – далечна Скандинавия и Британските острови. Такъв обаче е бил възможен единствено по морски път. Още повече, че и стоката – ценните мидени черупки са морски дар от Черно море.

Редно е хората, които се занимават с праисторията на човечеството да осъзнаят истината за първата цивилизация на планетата Земя и повече да не бъркат. Необходимо е да променят изцяло миогледа си и да разберат, че първото културно огнище на цивилизацията възниква на Балканите през далечното V хил.пр.Хр. И че най-ранните културни импулси на цивилизацията изхождат от земите ни и се разпространяват наблизко и надалече по света, а не обратното. Това е принципно положение и археологическият материал го доказва. Колкото до корабоплаването, то също не прави изключение. То може да не е възникнало за пръв път в Черно море, но това не пречи именно тук то да е съзряло в стопанска дейност. За това говори и легендата за алп на разбойниците Куян, който се превърнал в алп на търговците – Кук-Куян. И това се случило в Черно море /28/. Подобно е положението и с развитието на земеделието и скотовъдството, за които знаем, че са внесени на Балканите с първите неолитни емигранти от Анатолия. Ето защо, когато говорим за най-ранното корабоплаване, за морска търговия, за пристанища, котви и медни слитъци, следва да сме наясно, че всички те тръгват по света от нашето Черноморие.

Научната истина изисква преоценка на старите шаблони и преодоляване на наложилите се догми. Учените са умни, силни и смели хора. Те са посветили живота си на неизвестната на хората истина. Те я търсят и откриват. Те я защитават. И пак те я налагат на обществото. Затова, не се съмнявам, че и този път, когато говорим за развитието на цивилизацията, на металургията, търговията по море и корабоплаването, те ще надмогнат догмите и шаблоните и ще дадат път на истината.

Л И Т Е Р А Т У Р А:

1. Кондратов, Александр. Атлантиды ищите на шельфе. Ленинград, 1988, с.164-165.
2. Лазаров, Михаил. Древното корабоплаване по Западното Черноморие, Варна, 2009, с.28-29.
3. Иванов, Иван. Варненски археологически музей: Пътеводител: Праистория на Варненския край. Варна, 2001, с.18-20.
4. Тончева, Горанка и Ара Маргос. Праисторическото наколно селище при с.Езерово, Варненско. – В: Археология, 1959, № 1-2, 99.
5. Порожанов, Калин. Потъналото селище от ранната бронзова епоха при Урдовиза. – В: Добруджа (21), 2003, 315-316.
6. Порожанов, Калин. Моретата на траките или Тракия Понтика през древността. – В: Археология, 2001, № 2, 64.
7. Змейкова, Илка. Западночерноморската контактна културна зона през финалните етапи на халколита. – В: Праисторическите проучвания в България: новите предизвикателства, с.242.
8. Порожанов, Калин. ... 2001, с.66.
9. Райън, Уйлям и Уолтър Питман, Ноевият потоп, Варна, 2000, с.188.
10. Кондратов, Александър. Адрес Лемурия. Варна, 1980, с.90,114-115,117,121; Гайд, Стефан. Декодирано I, С. 2006, с.37-39; Гайд, Стефан. Декодирано III, С., 2007, с.91-120;
11. Gallagher, R., Cart Ruts and stone Circles: Azerbaijan International. http://azer.com/aiwed/categories/magazine/ai_folder/103_articles/103_cart_ruts.html
12. Порожанов, Калин. Датировка на каменните котви от Българското Черноморие – постижения и проблеми. – В: Археология, 1989, № 1, с.9-10,11.
13. Иванов, Ж., Д.Димов, Хр.Пимпирев и Н.Кунева. Предварителни резултати от геолого-петрографския анализ на каменните котви и шокове от Българското Черноморско крайбрежие. – В: Първи национален симпозиум „Североизточна България – древност и съвремие”, Толбухин, 1982, 85-97.
14. Порожанов, Калин. ... 1989, с.13.
15. Лазаров, Михаил. Древните каменни котви и загадъчното второ хилядолетие. – В: ИНМ-В, 36-37 (51-52), 2000-2001, с.19-39.
16. Маргос, Аре. Праисторическо наколно селище Страшимирово – I. – В: ИНМВ, 1973, с.270.
17. Лазаров, Михаил. Древното корабоплаване по Западното Черноморие, Варна, 2009, с.38.
18. Траянов, Траян. Тайните на морското дъно. Варна, 2008, с.80-82,177-178.
19. Попов, Светлозар. Халколитната цивилизация Варна, Варна, 2014, с.60-64,92-93.
20. Лазаров, Михаил. ... 2000-2001, с.21.
21. Боев, Ради. Древни и антични корабни котви и котвени части във водите на Черно море. – В: Корабостроене и корабоплаване, 1963, № 3, с.29.
22. Попов, Светлозар. ... 2014, с.231-237.
23. Иванов, Иван. ... 2001, с.18-20,27-29.
24. Лазаров, Михаил. ... 2009, с.21.
25. Лазаров, Михаил. ... 2000-2001, с.27.
26. Никитов, Стефан. Древните цивилизации. С., 1983, с.7.
27. Тодорова, Хенриета и Иван Вайсов. Новокаменната епоха в България. С., 1993, 63.
28. Башу, Микаил. Сказание за дъщерята на хана, С., 1997, куплети 1322-1327; Джагфар тарихы, Оренбург, 1994, Т.2, с.61; Джагфар тарихы, 1993, Т.1, Оренбург, Речник, с.366; Димитров, Димитър. Прабългарите по Северното и Западното Черноморие, Варна, 1987, с.59.

За контакти:
д-р Светлозар Попов
sv_popov@abv.bg