

ЦИВИЛИЗАЦИЯ ВАРНА – МОРСКА ЦИВИЛИЗАЦИЯ

Светлозар Попов

“VARNA” CIVILIZATION – A MARITIME ONE

Svetlozar Popov

Abstract: “Varna” Archaeological Culture, a.k.a. “Varna” Civilization – which I believe is more precise to call – is closely connected with the sea and the maritime way of living. Even more: the only existing water transport in the Aeneolithic Age rises the role of the sea into a determinant economic and integration factor that plays a crucial part in the origin of the first human civilization. This becomes apparent in the geographical delineations of that culture covering a narrow, 20 – 30 km strip, long more than 500 km, along the whole West Black Sea coast – from the mouth of the Danube River to the Bulgarian-Turkish sea border.

The basic arguments for the maritime character of “Varna” Civilization are connected with the data on seafaring during the Aeneolithic Age. In the first place, there are numerous evidences for an active sea trade. The settlement system within the borders of today’s Varna was a commercial center which has occurred by the need of Provadiyan salt export and import of raw copper from the South coast, as well as the production and export of copper and gold articles and the trading in the precious mollusca *Spondilus* and *Dentalium*. These sea trade connections can be followed along the North Black Sea coast and at the Azov Sea, as well as along the Low and Middle Danube.

Problematic is the lack of material remnants of some trade floating vessels. The two clay little boat models of the Age and two dug-outs found in the area of the tell settlement near the village of Ezerovo in Varna Lake could not commit a long-distance sea transport. On the other hand, a significant part of the gold and bone artifacts from the Varna Necropolis have been identified in the last few years as navigation tools designed for sailing in the open sea. The only remains of then vessels are the numerous stone anchors, for some of which it is suggested that they have been used in the Neolithic and Aeneolithic times. It is admissible to suppose that except for anchoring they have been used as stone “engines” catching the deep undercurrents. Finally, attention to the figure of a gold dish from Grave №4 of the Varna necropolis is paid because of its resemblance to a sailing ship. Although quite moot, this point could be taken at least as an impetus to new research activities investigating the seafaring in the Black Sea during Aeneolithic Age.

Key words: Varna, civilization, sea, seafaring (navigation), boat, ship, anchor, trade, salts, copper (copper utensils), *Spondilus* and *Dentalium*.

Свикнали сме днес Варна да бъде наричана „морската красавица“, „черноморската перла“, „лятната столица на България“ или други подобни. Всички тези названия я свързват с морето и подсказват известно превъзходство пред останалите наши морски селища. По времето на късния енеолит, селището, което се е намирало на тази територия, е представлявало истинска столица и е било действително нещо уникално. Разположено на входа на Варненския залив, то е център на най-ранната човешка цивилизация. А тя от своя страна е била морска, не само защото

центърът ѝ се намира на морския бряг, а защото морето и удобният морски залив са факторите, които ѝ осигуряват споменатото превъзходство. Най-вече защото именно морето е играло ролята на оня задължителен и необходим за възникването на човешките цивилизации фактор, привлякло като магнит значителен човешки ресурс и осигурило нужното концентриране на население на едно място.¹ Варненската цивилизация е едно от малкото изключения в това отношение, доколкото в повечето от останалите случаи ролята на интегриращ фактор са играли плодородните речни

долини с животворните води на Тигър и Ефрат, на Нил, Инд, Хуан-хъ или Ян-цзъ.

Географските очертания на археологическата култура Варна представляват тясна, около 20-30 км широка, продълговата повече от 400-500 км ивица, заела цялото западно черноморско крайбрежие и единственото разумно обяснение на тази странна форма е близостта до морето. Впечатлението е толкова силно, че човек може да се подлъже и да не разбере, че става дума за границите на археологическа култура и да си мисли, че е изправен пред климатичната карта на Източните Балкани с тяхната черноморска климатична зона. Истината е, че на цялата тази приморска територия е царяла една обща археологическа култура – цивилизация Варна. Тя е твърде различна от културите по другите части на полуострова и явно ги превъзхожда по степента си на развитие. Тя в никакъв случай не е плод на случайност, а резултат на тесни икономически връзки, наложили сходства в бита и социалното развитие на обществото. А най-типичното за тази култура е нейният морски характер. Именно по това тя се отличава от всички останали синхронни енеолитни култури.

Вярно е, че засега липсват категорични свидетелства относно наличните плавателни съдове през каменно-медната епоха и отделните изследователи застъпват твърде различаващи се и дори противоречащи си становища. Въпреки това, почти всички са единодушни в оценките си, че културата Варна дължи бурния си разцвет на развитието на металургията на медта, след като се е превърнала в производствен и морски-търговски център за медни изделия. Така например за изтъкнатата ни палеоархеоложка Хенриета Тодорова „морето е било през цялата каменно-медна епоха основна търговска артерия ... близостта на морето, особено в по-късните етапи, е играла определяща роля за бързото икономическо и социално издигане на този район. Чрез морето са се осъществявали връзките както с Южна Бесарабия, така и с разположените на североизток между р.

Прут и р. Днестър кукутенско-триполски племена (ранни фази), както и с населението на егейския свят.”²

И още: „Причерноморският район обаче започва да процъфтява едва тогава, когато възникват условия за разгърнатата крайбрежна морска търговия, а това става едва през втората половина на каменно-медната епоха във връзка с разгърнатата се търговия на мед и медни изделия, съпровождаща големия метален бум от края на V хил.пр.н.е.”³

А ето и крайният резултат, пак според същата авторка: „От II фаза на късния енеолит нататък, под влияние на бързо развиващата се морска търговия с метал и медни изделия, по Черноморското крайбрежие отбелязваме едно консолидиране на локалните особености в типологията на културата Варна. Най-изкристиализиран вид тази фаза има в свързаните с морето обекти – в наколните селища във Варненските езера и принадлежащите им некрополи, в селището на Големия остров при Дуранкулак и неговия некропол, в Каблешково, Българово и др. (по Южното Черноморие – б.а.)”⁴

Отделно от това именитата ни археоложка разглежда по-отдалечените находища на изделия от „варненска” мед: голямото медно съкровище при с. Карбуна, на р. Днестър с 443 масивни медни изделия в Украйна, украшения от Мариуполския некропол на брега на Азовско море, също в Украйна, Хвалинския некропол край Саратов, на р. Волга в Русия, находищата при Велке Рашковце по долината на р. Дунав в Словакия и при Брад – селище на р. Кришнул – приток на р. Тиса в Румъния. И обръща внимание, че всички те са на водни артерии, малко или много свързани с Черно море – обстоятелство, свидетелстващо за ролята на морската търговия по това време.”⁵

Казаното дотук е само върхът на айсберга по въпроса с морската търговия. Защото потърсим ли източниците на медна суровина за медодобивния център при Варна ще установим, че такива в близката околност липсват и доскоро се твърдеше, че

обработваната тук мед произлиза от ай-бунарското медно находище край Стара Загора. Днес обаче е известно, че повече от 55% от медта има странджански произход.⁶ Така например, само при с. Богданово, Созополска община, са разкрити повърхностни медни рудници, използвани през енеолита, на площ от няколко десетки квадратни километра. Още по-внушителни изглеждат данните за рудните находища при с. Росен, от които в наше време са били подложени на вторична преработка 15000 тона медна шлака. Най-мощабни обаче са остатъците медна шлака при с. Резово, Царевска община, изчислявани днес на повече от 100000 т.

Цялостната картина с добива на мед в района на странджанското крайбрежие през енеолита можем да срещнем описана в сборника „Странджа“ (1990 г.)⁷ Тук няма да се занимаваме с въпроса, защо десетилетия наред е премълчавана тази информация за широката общественост, но тя се оказва особено ценна за общия ни поглед върху медодобива от това време. На първо място, тя е интересна като свидетелство за мащабите на добива на медна руда по странджанското крайбрежие.

Още по-важно за нас е обстоятелството, че добитата руда е била обработвана на място, което доказват хилядите тонове медна шлака, срещана при големия брой медни находища тук. Наблюдението хвърля светлина върху проблема: медна руда или мед е била транспортирана до центъра Варна, защото първата възможност е практически изключена, а данни за втората досега не са обсъждани сериозно. Единствен Иван Иванов повдигна въпроса за внос на меден полуфабрикат, но без да успее да го реши. Сега вече е ясно, че получената медна руда е била обработвана на място, а към Варна е отправяна готова мед или меден полуфабрикат. Това навярно е ставало по известната практика на леенето на метални слитъци и после транспортиране. За жалост археолозите мълчат и по този въпрос, но тъй или иначе, намерените медни слитъци при

находките от Карбуна и Хвалинския некропол⁸ доказват категорично, че производството им е известна за енеолита практика.

Много ценна намирам и информацията относно възможния морски транспорт на мед към Варна, доколкото големите медни находища в Созополска и Царевска общини са в близост до морето. В случая с медните находища между Атия и с. Черноморец това е особено нагледно, предвид обстоятелството, че те се намират на самия морски бряг – между морето и шосето Бургас-Созопол.

Важно е обстоятелството, че в близост до някои от местата на рудодобив и медодобив се откриват различни скални паметници, доскоро приписвани на древните траки, за които понастоящем се приема, че са от времето на късния енеолит, т.е. от интересувания ни период. С други думи, времето, когато са били ползвани медните рудници се потвърждава и от близките скални светилища и това допълнително свидетелства за определянето и датирането на находките, но и за разкриване на цялостната картина, хвърляйки светлина и върху материалната и духовната култура на енеолитния представител на цивилизация Варна.

Дотук изяснихме мястото, където е добивана медната руда, захранваща металургичния център при Варна и където тя е търпяла първичната си обработка в метал. Премълчаваните медни слитъци, открити в Карбуна и Хвалинск, ни дават представа за формата, под която металът е бил транспортиран. А близостта до морския бряг подсказва морския път на получената мед към метрополията. Но защо тя е била пренасяна точно тук? Кое е определило именно Варна да се издигне в център на металургията, след като тя е отдалечена на повече от 100 км от местата на самия добив и първична преработка на медната руда? Кои са обективните причини, довели до безпрецедентното струпуване на богатства тук, което е видно от находките във Варненския къснохалколитен некропол?

Отговор на тия въпроси, вълнували не един археолог, ни дават изследванията на селищната могила при гр. Провадия, направени през последните години от екипа на проф. Васил Николов.

Селищната могила Провадия възниква в края на неолита, основана от заселници, проникнали от Тракия и носители на културата Караново III-IV. Мястото им на отсядане тук най-вероятно е определено от наличието на солени извори, защото още от това време започва добивът на сол в количества, многократно надхвърлящи потребностите на местното население. Т.е. произвежданата сол е била обект на търговия още от времето на неолита, а ние знаем, че именно солта е първата стратегическа суровина за човечеството и че тъкмо солта се превръща в универсален еквивалент, изпълнявал ролята на парите при търговския обмен в най-ранните общества. В края на епохата животът в солодобивния център изчезва и през първата половина на енеолита той запустява. Едва някъде около средата на епохата е отново подновен, а с него производството и търговията на сол. Въведена е нова технология за нейното добиване, много по-продуктивна и с многократно нараснали мощности, произвежда се сол с десетки, а може би и стотици тонове годишно.⁹

Подобно производство е сигурно свидетелство за оживени търговски контакти и за нас е от значение да си изясним основния път за транспортирането ѝ, след като знаем ограничените възможности на човека в това отношение. Ето защо от значение е да посочим, че новите обитатели на селищната могила и стопани на солните залежи са население, което е носител не на културата Караново, а на добруджанската култура Хаманджия.¹⁰ А именно тези т.нар. „хамангианци“ са известни като носители на подчертано морска култура, строят селищата и жилищата си на самия морски или речен бряг, имат изразено морски поминък¹¹ и по думите на У. Райън и У. Питман са първите смелчаци след потопа, дръзнали да заселят

самото морско крайбрежие¹². Самото това обстоятелство – морският характер на новодошлите – подсказва пътя, по който те биха могли да проникнат до запустелия солодобивен център. Точно под него тече плавателната по това време Провадийска река, вливала се директно в дълбокия Варненски залив.

Така новите стопани на провадийската сол, като морско население, биха могли да проникнат през Варненския залив, включващ по това време днешните Варненско, Белославско и Тръстиковско езера и стигал до Синдел и Султанската блатиста местност. Точно тук някога Провадийска река се е вливала в морето. Така, стигнали дъното на Варненския залив и мястото, където плавателната река се е вливала в морето, те са могли да продължат напред и само на десетина километра да достигнат солницата.

Подобно развитие на нещата подсказва и раннохалколитният некропол Варна II, синхронен по време с появата на хамангианците в Провадийско и принадлежал като тях към културата Хаманджия.¹³

Като добри мореходци, за хамангианците не е представлявало особено затруднение да изнасят сол с лодки надолу по реката, а след това през Варненския залив и морето. За жалост, солта не оставя трайни следи, подобно на медта и златото и поради тази причина е невъзможно днес да бъдат открити следите ѝ. Тъй като на юг от Провадия липсват други солни находища на Балканите, предполага се, че тя е изнасяна изключително на юг. Като знаем и обстоятелството, че това е ставало по морски път, лесно е да се досетим, че основната част от нея е достигала крайморските селища на южното ни Черноморие през епохата – в Поморийско, Бургаско, Созопол и още по на юг, чак до Резово. И именно търговията със сол, според В. Николов става основата на варненското богатство.¹⁴

Изнасяната сол е била в огромни количества и това поставя въпроса срещу какво е била търгувана тя? Би могло да се

обсъжда вносът на храни. Едва ли обаче техният дял е бил толкова значим, тъй като земеделие и животновъдство са развити и в Провадийско, и във Варненско. Тогава е логично да допуснем, че част от солта се е търгувала срещу получената от местните металурзи мед. Така по обратния път, при завръщането си, търговците-мореходци са пренасяли медна суровина.

До дъното на Варненския залив те са разчитали изключително на уменията си като мореплаватели. Стигнали до устието на Провадийска река, пътят им към солницата е бил затруднен поради наклона на местността. Известно е, че Провадийското плато е на около 200 м надморска височина. Отнесено към дължината на реката от солницата до залива, това означава наклон на терена между 10-20 м на километър. При това положение транспортирането на медните слитъци нагоре към селищната могила е представлявало трудност. Както и това, че и производството на сол и металургията са изисквали значителни количества дървен материал за производството. Напълно ясно е, че няма друго по-подходящо място за металургичния център от самия Варненски залив. Защото е по пътя на търговските транспорти и избягва нуждата от пренасяне на слитъците по суша. И защото той е бил дълбок и защитен от морските капризи, с неизползвани дотогава гори за производствените нужди на металургията. Може би така е възникнала веригата от осем (известни засега) наколни селища по протежение на целия залив.

По мое мнение всичките тези обстоятелства, разглеждани в тяхното единство, са истинската причина за превръщането на района на Варненския залив в металургичен център. В известен смисъл той се оказва продукт от морската търговия, износа на сол и внос на мед. И за разлика от Провадия, той крие дълбоки перспективи като пристанище и морски транспортен център. А генетичната връзка на цивилизация Варна с хамангианците-мореплаватели и културата Хаманджия бележи северния морски маршрут за износа

на изработените тук медни изделия. Може би затова засега продукти от варненска мед са документирани най-вече на север – в Дуранкулак, Карбуна, Саратов и по Дунав.

Обект на морски търговски връзки, типични за културите Хаманджия и наследницата ѝ Варна, са мидите спондилус и денталиум. Днес мненията относно произхода на спондилуса се разминават и голямата част от авторите приемат, че той е внос от Егейско море, където се среща и понастоящем, или дори от Адриатика. Предвид по-малките му размери в сравнение с тези на откритите в некрополите мидени бижута, румънският изследовател Комша изказа хипотезата, че специално спондилусът в древността е обитавал и Черно море, че е бил ловуван от местните хамангианци и първоначалната му обработка е тяхно дело. Ако тази хипотеза е вярна, то спондилусът няма да е бил внасян от Егея, но дори и това не променя общата ситуация. Защото, първо, той влиза в употреба с появата на хамангианците. И второ, разпространението му из цяла Европа тръгва от техните земи в Добруджа, като върви нагоре по течението на р. Дунав. В сравнение с тях откритите спондилусови находки в Егейска Тракия и Тесалия са направо оскъдни, в Адриатика – символични, докато в Пелопонес просто отсъстват. Разпространението му по долините на Дунав, Прут-Сирет и Днестър свидетелства, че първоначално той е поемал на път от Добруджа по море, като е навлизал по долните течения на споменатите реки, доколкото е било възможно навътре.¹⁵ Или с други думи, освен метални оръдия на труда, изделия и украшения (медни и златни), предмет на морска търговия на далечни разстояния е била и ценната за епохата мида спондилус, независимо от това дали тя е ловувана в Егейско море, в Черно или в Адриатическо.

Можем да сме сигурни, че по времето на цивилизация Варна (4600/4550 – 4200/4100 г.пр.Хр.) селищната система е представлявала освен металургичен, но и оживен морски търговски център. На юг е

изнасяна сол, а от Странджанското крайбрежие е внасяна мед. След обработката в местния металургичен център, медни и златни изделия са тръгвали към пазарите по Северното Черноморие, Приазовието и към Средна Европа. А заедно с първия метал са били търгувани и скъпоценните спондилус и денталиум. Явно морската търговия е била достатъчно оживена, за да доведе до богатствата на варненските първенци. Да могат те да се обличат в дрехи, целите отрупани от злато, да се кичат със златни маски, нагръдници и т.н.

Свидетелствата за наличието на морска търговия са толкова многобройни и разнообразни, че днес никой не смее да я отрича или да не се съобразява с нея. Изказаните становища с всеки изминат ден стават все по-категорични. Ето какво пише по въпроса Михаил Лазаров: „Абсурдно е да се поддържа тезата за преноса на метала по сушата. Разстоянията са огромни дори и за съвременните транспортни средства. По сушата той би бил съпроводен от непредвидимите действия на племената. Морският път е на-краткият и най-безопасният. При това той е доказан вече недвусмислено от подводните археологически изследвания на Източното Средиземноморие. ... В съвременната литература върху древното корабоплаване се е наложило традиционно подчертано недоверие към възможностите на древните мореплаватели. Изтъркани клишета са станали твърденията за страха на древния човек от морето, за практиката да се плава през деня, като през нощта корабите били изтегляни на брега. Последното води и до широко разпространеното схващане, че древното плаване е било само каботажно (в смисъл на крайбрежно).¹⁶ Към казаното проф. Васил Николов допълва: „Доскоро идеята за презморско плаване през VI хил. пр. н. е. изглеждаше нереална.¹⁷

По-сложен е проблемът с плавателните съдове. Не е ясно какво са представлявали те – малки лодки-еднодръвки, по-големи лодки, гребни съдове или ветроходи. За жалост дървеният

материал не е така траен, както каменните и метални оръдия на труда и предмети или пък тези от животински рога и черупки. И въпреки всичко от дъното на Варненското езеро в района на днешно с. Езерово, там където навремето е имало наколни селища, са извадени останките на две истински лодки-еднодръвки (едната е запазена почти цялата).^{18, 19} Те обаче са за един човек, а бордовете им нямат и половин метър и явно не са подходящи за морски пътувания, особено за преноса на тежки товари

Намерените досега глинени модели или видове рисунки на плавателни съдове като цяло са от типа на лодките. Няма да навлизаме в спора за тяхното коректно датирание и дали глинени модели от Созопол, Урдовизо (Китен), с. Драма, Ямболско и с. Осиково, Разградско са действително от бронзовата и желязната епохи или от енеолита. Това просто не се налага, след като поне глинена лодка от селищната могила Сава е датирана за времето на ранния енеолит /20/. А това означава, че лодки по нашето Черноморие е имало не само по времето на цивилизация Варна, но и преди нейното възникване. Най-малкото за риболов и за улов на делфини, който е възможен единствено с помощта на лодка и е доказан за епохата на енеолита.^{21, 22, 23, 24}

Особен интерес в това отношение представляват ранните образци на сюжета „слънчева ладия“, засвидетелствани по нашите земи хилядолетия преди появата му в древен Египет и още повече – в Елада. Графитна рисунка на грейналото слънце, плуващо в ладия от времето на ранния енеолит откриваме в храм край Слатино, Кюстендилско. А на олтар от неолитното пазарище при Симеоновград виждаме слънчев диск в лодка. В храмовия комплекс Долнослав, Асеновградско, идеята за плаващото слънце е доразвита, като вместо в ладия, то е поставено на гърба на риба.²⁵

Темата за първите кораби е безспорно интересна и най-ранните техни образци откриваме върху скални рисунки от праисторически времена в Египет, Тарим, а

напоследък бяха публикувани такива и от Каспийско море.^{26, 27, 28, 29} Няма излишно да се задълбочаваме, независимо от връзката, която допускаме между хамангианците и каспийските мореходци. Няма как да не отбележим изображението на платноход върху керамичен съд от Западните Балкани, принадлежал на т.нар. данило-хвари – едно от бутмирските племена, обитавало Адриатика,^{30, 31} съвременник на известните ни хамангианци. По-интересното е, че глиненото гърне с ветрохода е приблизително от времето на цивилизация Варна и това показва, че по нейно време, независимо дали е имало кораби в Черно море или не, то населението на Балканите е използвало такива.

Да разгледаме древните каменни котви, намерени по нашето крайбрежие. Камъкът не гние като дървото и каменни оръдия на труда са открити запазени още от епохата на ранния палеолит, когато човекът се е появил за пръв път. Хубавото е, че точно нашите брегове се оказват изключително богати на подобни находки. Според Михаил Лазаров засега разполагаме с над 250 котви – нещо, с което други страни не могат да се похвалят. Лошото е некоректното им датирание. Защото да разполагаш с четири основни типа котви, три от които могат да се разглеждат като производни една от друга и да твърдиш, че и четирите типа са били използвани все през II хил.пр.Хр., е повече от наивно. Това означава да отричаш, че е имало корабоплаване преди това прехвалено II хил.пр.Хр. Или че човекът е започнал да ползва котви в корабоплаването едва тогава. Независимо, че М. Лазаров е познавал всичките извадени от морето 250 котви и е предложил тяхната класификация,³² повече съм склонен да приема мнението на Ради Боев, който различава повече видове каменни котви, като ги разглежда в тяхното развитие и опитва да ги датира в хронологичен ред. Така например, за котвите с жлеб за въжето – тип А по класификацията на М. Лазаров – той приема, че са от края на неолита, за котвите с един

отвор, че са от III-то, и едва тези с повече отвори – от II хил.пр.Хр.³³

Това становище приемам поради следните съображения. Първо, котвите тип А са с най-малко тегло – между 8 и 18 кг и това свидетелства, че са били използвани за малки плавателни съдове. Второ, те са действали единствено като тежести и не са разполагали с каквото и да е съоръжение за допълнително прихващане към дъното. В този смисъл, освен с най-малка маса, те се оказват и най-примитивни. На трето място следва да отбележа, че независимо от твърдението да са срещани изключително в Созополския залив, такъв тип котва е открита и при наколното селище Страшимирово I³⁴ и това я датира ако не от неолита, то поне от края на енеолита. Още по-интересно е съобщението, че подобни котви са открити и по поречието на Струма. Защото то ни отправя към най-ранното заселване на първите земеделци, дошли от Анатолия на Балканите на салове и тръстикови лодки, ползвайки естественото морско течение в Източното Средиземноморие. За тези презморски пътешественици е известно, че са достигали Егейска Тракия и са поемали навътре в полуострова точно по долината на Струма.³⁵ Затова откриването на котви тип А в река Струма би могло да се свърже с това най-ранно преселение на културно население на Балканите.

Отделен въпрос е, че тези най-архаични котви първоначално биха могли да бъдат ползвани и с друго предназначение. Те биха могли да представляват и своеобразни „двигатели“, които спуснати от борда във водата, поети от дълбокото морското течение, да са спомагали за по-бързото придвижване на плавателния съд по течението. Този прием е бил познат и използван векове наред от древните мореплаватели, тръгнали да навлизат в Черно море срещу обратното повърхностно течение в Босфора. Тогава те са се възползвали от дълбокото течение в протока, насочено от Мраморно към Черно море. Пускали са от лодките си кошници,

напълнени с камъни на нивото на дълбокото течение и то, поемайки тези каменни съоръжения, е придавало на тях енергията на течението и така лодките са прекосявали потока. За тази практика говорят У. Райън и У. Питман, коментирайки придвижването на Гилгамеш през водите (т.е. морето) на смъртта.³⁶ Ето защо тези малки каменни тежести биха могли да се разглеждат и като котви, но и като приспособления за използване на морските течения при придвижването си. И за тях можем да подозираме, че са били ползвани още през новокаменната епоха, както твърди Ради Боев. Само по този начин всички известни за този тип котви обстоятелства намират своето обяснение без да си противоречат. Разбираме причината за малките им размери и защо в по-късните епохи те изчезват. Разбираме защо са били използвани и се откриват и в Анатолия, и при р. Струма, и при наколното селище край Страшимирово I. А масовото им откриване при Созопол можем да свържем също с ползването на естественото морско течение по Западното Черноморие, където то е в посока от север на юг. Това би могло да означава, че „котвидвигатели” са били ползвани при плаването от Варненския залив към Созопол, докато в обратната посока те са били излишни и са били изоставяни.

Коментирайки намерените каменни котви по българското крайбрежие трябва да кажем, че интерес представляват и останалите три вида котви, които могат да се разглеждат и като котви с общо конструктивно решение, което с времето е било усъвършенствано. Те представляват каменни блокове, които при тип В са с един отвор за придържашото ги въже, при тип С са с два отвора, а при тип D – с три. И при трите типа котви с отвори прави впечатление по голямата им маса – по 50-150 кг, което е явен белег, че са обслужвали по-големи плавателни съдове, за разлика от котвите тип А. Като цяло котвите тип В са най-груби и примитивно изработени и са ползвани в качеството им на свободни тежести. Котвите от останалите два вида,

освен отвора за въже, имат и по един или два допълнителни отвора. В тях са били поставяни заострени дървени колчета, които спуснати на дъното се забивали за него, осигурявайки допълнителна стабилност на закотвения съд. В това отношение каменните котви с три отвора – тип D, наречени „съставни” именно поради споменатата причина, че освен каменния блок са имали и допълнителни съставки, са очевидно най-усъвършенстваните каменни котви. И тук е мястото да се замислим за времето на конструктивното решение на котвите с допълнителен отвор. Възможно ли е цялото това развитие да е станало толкова набързо, само за едно хилядолетие? Това, според мен, е малко вероятно и косвено свидетелство за това мнението виждам в обстоятелството, че котви с по два отвора – тип С се откриват единствено по нашите брегове, докато в Средиземноморието са непознати. Всички останали видове каменни котви се срещат и в Черно, и в Егейско, и в Средиземно морета, но котвите тип С са единствено тук. Този факт е добре известен на нашите археолози, но те отказват да го анализират и може би действително не могат да доловят логиката в него. Тя обаче не е толкова неразгадаема и по мое мнение сочи обстоятелството, че първоначалното решение на котвите с допълнителен отвор за напречник е възникнало по нашето крайбрежие, а не някъде другаде. И не се е разпространило извън него, докато то все още е било затворено и контактите му с Егейския свят са били ограничени. Това обаче е бавен и продължителен процес. И в този смисъл конструктивното развитие на котвите с отвори от един, до два и накрая – три, най-вероятно също е отнело продължително време. Тогава, ако съставните котви с три отвора са били ползвани през II хил.пр.Хр., през кое хилядолетие са били в употреба „тракийските” котви, тези с по два отвора? А най-ранните, от тип В? Ако можем да се опрем на казаното за „тракийските” котви и затвореното Черно море, тогава те и котвите тип В ще са били ползвани вероятно далеч по-рано от II хил.пр.Хр. И всичко това

показва колко прав е бил Ради Боев в предположенията си.

Това е, което научаваме от каменните котви по нашето Черноморие. Сред тях има със сигурност такива от епохата на енеолита. Направеният анализ не е достатъчен, за да могат те да ни ориентират към вида на плавателните съдове, ползвани при оживената морска търговия в условията на цивилизация Варна. Лодки или корабчета, дилемата засега поне като че ли е неразрешима, защото ако за лодките знаем със сигурност, че са били ползвани, то категорични данни за кораби засега липсват. Наскоро обаче проф. Петко Димитров привлече вниманието върху уникалната златна чиния от гроб № 4 на Варненския некропол. Обикновено изследователите са впечатлени от техниката на рисуване със златен плах или от оформлението ѝ с вид на свастика. Преди година Христо Смоленов и Христо Михайлов обърнаха внимание на нейния диаметър – 52,36 см – приблизително равен на един египетски „царски лакът“.³⁷ Петко Димитров вижда в изображението половината на полегнал хоризонтално S-овиден знак, чиято видима закривена част, издигната над тялото му, наподобява издигнатия нос или кърмата на кораб. Вдясно, върху „корабното“ тяло, златният фон на чинията оформя подобие на раздуто корабно платно. Златни ивици майсторски изобразяват слънчевата пътека от мястото на невидимия наблюдател към отминаващия ветроход. Специалистите добре познават мотива на свастиката, конструирана с подобни геометрични знаци върху други образци на енеолитната керамика.³⁸ Този върху златната чиния е единственият, създаващ илюзията за кораб с издуто платно, преминаващ близо до брега.

Тук ще добавим и изводите от изследванията върху златните предмети от Варненския некропол на Христо Смоленов и Христо Михайлов, които виждат в тях най-ранните геометрични (пергели и транспортири) и навигационни уреди.³⁹ Подобни становища изказват и видните

наши археолози Хенриета Тодорова⁴⁰ и Ана Радунчева⁴¹ още преди тях.

Навярно по подобен начин е оценявал ситуацията Калин Порожанов в заключението си: „Цивилизацията от КМЕ (каменно-медната епоха) несъмнено е свързана с морето“,⁴² визирайки културата Варна в качеството ѝ на тясно свързана с морето цивилизация. Още по-категорично звучи становището на Илка Змейкова, окачествявайки я като „морска култура“.⁴³ Казаното дотук напълно съответства, подкрепя и доразвива тези становища.

Л И Т Е Р А Т У Р А:

1. Боудън, Хю. Древните цивилизации. С., 2004, с. 9.
2. Тодорова, Х. Каменномедната епоха в България. С., 1986, с. 88-113.
3. пак там, с. 23.
4. пак там, с. 90-120.
5. Тодорова, Х. Най-ранните търговски контакти на Северозападното Причерноморие. - сп. Добруджа (10) 1993, с. 15-18.
6. Славчев, В. Варненският халколитен некропол – археологически данни и икономически контекст. - В: Руси Русев и др. Варна – праисторически център на металообработката. Варна, 2010, с. 29.
7. Странджа, сборник. С., 1990, с. 141-187.
8. Тодорова, Х. Най-ранните търговски контакти ... , с.15.
9. Николов, В. Когато солта беше по-скъпа от златото. - сп. Осем, бр.2, февруари 2009, с.88-93; Николов, В. и др. Археологически проучвания на тел Провадия-Солницата, - В: АОР през 2009 г., 2009, с.88-93.
10. Николов, В. и др. Археологически проучвания на праисторическия солдобивен център „Провадия-Солницата“ при гр. Провадия, - В: АОР през 2007 г., 2007, 63-65.
11. Хаманджия. – В: БСЭ, Т. 28, с. 180.
12. Райън, У. и У.Питман. Ноевият потоп. Варна, 2000, с.188.

13. Иванов, И. Раннохалколитни гробове до град Варна, - В: ИНМВ, 1978, с.81-93.
14. Николов, В. Сол и злато: Провадия - Солницата и Варненският халколитен некропол, - сп. Археология, 2010, кн.1-2, с.10.
15. Тодорова, Х. Най-ранните търговски контакти ... , с.12-14.
16. Лазаров, М. Древните каменни котви и загадъчното второ хилядолетие. - ИНМ-В, 36-37 (51-52), 2000-2001, с.32-33,35.
17. Николов, В. Връзки на долината на р. Места с Анатолия през ранния неолит, - В: Археология, 1986, № 2, с. 6.
18. Тончева, Г. Забележителна археологическа находка във Варненското езеро. -сп. Корабостроене и корабоплаване, 1967, № 1, с. 31-32.
19. Иванов, И. Праисторическа лодка от Варненското езеро. - сп. Корабостроене и корабоплаване, 1971, № 1, с. 33-34.
20. Мирчев, М. и Д. Златарски. Селищна могила при с. Сава - ИВАД, 1060, с.17.
21. Маргос, А. Праисторическо наколно селище Страшимирово 1- ИНМВ, 1973, с.276
22. Тодорова, Х. Каменномедната епоха... , с. 143.
23. Порожанов, К. Моретата на траките или Тракия Понтика през древността. - В: Археология, 2001, № 2, с. 64.
24. Иванова, М. Крайбрежни селища и морски контакти през халколита на Западното Черноморие (V хил.пр.Хр.). - В: Праисторически проучвания в България: Новите предизвикателства, 2008, с. 240.
25. Радунчева, А. Праисторически богове и митове и връзката им с някои вярвания на древните гърци. - В: Годишник на Департамент Археология – НБУ, 1994, с. 31.
26. Райън, У. и У.Питман. цит. съч., с. 210-212.
27. Кондратов, А. Адрес Лемурия. Варна, 1980, с. 90,114-115,121.
28. Ноевият потоп. - сп. Осем, 2011, № 8, с.19-20.
29. Gallagher, R (2002), Cart Ruts and Stone Circles'. Azerbaijan International. http://azer.com /aiweb /categories /magazine /ai_103_folder/ 103_articles/ 103_ cart_ruts. html
30. Райън, У. и У. Питман. Цит. съч., с. 188
31. , Бутмирская культура. В: БСЭ. Т. 4, с. 159-160.
32. Лазаров, М. Древните каменни котви ... , с. 21-24.
33. Боев, Р. Древни и антични корабни котви и котвени части във водите на Черно море, - сп. Корабостроене и корабоплаване, 1967, № 29-32.
34. Маргос, А. Праисторическо наколно селище Страшимирово 1, - В: ИНМВ, 1973, с. 269,270.
35. Николов, В. Проблемът с Централнобалканските миграционни пътища през ранния неолит: интердисциплинарен подход. - В: Интердисциплинарни изследвания, XVII, 1990, с. 9-24.
36. Райън, У. и У. Питман. Цит. съч. , с.57-58,241.
37. Смоленов, Х. и Х.Михайлов. Тайното знание на Черноморската Атлантида. С., 2010, с. 21,24.
38. Тодорова, Х. Най-ранните търговски контакти ... , с.18.
39. Смоленов, Х. и Х. Михайлов. Цит. съч., с. 33,48,84.
40. Тодорова, Х. Най-ранните търговски контакти ... , с. 18.
41. Радунчева, А. Разкопки и проучвания. - В: БАН, Археологически институт с музей, София, 2003, кн. XXXII, с.144.
42. Порожанов, К. Моретата на траките ... , с.64.
43. Змейкова, И. Западночерноморската контактна културна зона през финалните етапи на халколита, - В: Праисторически проучвания в България: Новите предизвикателства, 2008, с .240,242.

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