

МОРСКИ ТРАДИЦИИ У СТАРИТЕ БЪЛГАРИ

Светлозар Попов

Резюме: Старите българи още от времето на Първото и Второто български царства са имали военен и търговски флот. Това доказват скалните рисунки върху стените на някои български крепости и църкви. Тези рисунки наред с писмени данни от изворите позволяват да говорим за корабоплаване и морско дело у дедите ни, досега останало извън вниманието на историците. Те разкриват, че българските са имали кораби, принадлежали към „рогатия” тип, пристанища и корабостроителници. Доказват го и десетките „рогати” корабни котви дело на български майстори. Опитът за изясняване корените на тази северна морска традиция, разкрива непознати връзки на дедите ни с културата и морските традиции у норманите. Така достигаме до общи в далечното ни минало корени с населението от Волго-Уралието, Прикастието, Прикавказието и северното Черноморие: кари, угро-фини, саами, кимерийци и урмийци (българските родове кимер и ерми).

Ключови думи: български кораби и котви VIII-X и XII-XIV в., „рогати” кораби, св. Никола (Колчу юнак), нормани, кимери, ненци, урмийци (угро-фини, уралци).

От детството сме привикнали с наложилата се максима, че българите не били морски народ, защото къщите им нямали прозорци към морето. А и за какви моряци може да се говори, щом маститите ни професионални историци и днес продължават с шлагера за шепата диви конници, които живеели изцяло на гърба на конете си и в този смисъл всички приказки за кораби и море са извън приетите шаблони. Затова заглавия като „Били ли са българите моряци?” (Ради Боев, 1973 г.) са единици, формулират се като въпроси и се публикуват обикновено извън специализираната литература. Хипотезата за българския произход на **У-видните** котви остава изцяло проблем на нейния автор Траян Траянов. А статията „Морето в политиката и културата на Средновековна България” на Калин Порожанов (2006 г.) привлича вниманието най-вече на любознателните ентузиастични и аматьори, независимо от приложените нагледни материали. Колкото и спорадични обаче да са подобни публикации, колкото и съмнения и иронични усмивки да пораждат те, никой не бива да игнорира живата народна памет в песните от фолклора ни, посветени на морето. Защото те дават

отговор на въпроса, били ли са българите моряци и те вдъхват живот на морската тема у нас. Затова сборничето „Разлюля се Черно море, 101 български народни песни за морето”, със съставител Анчо Калоянов (2012 г.) тежи много повече от „тежките” мнения на предубедените критици.

Първите писмени свидетелства за български кораби Ради Боев открива в т.нар. Фулденски анали, в които е отбелязано, че при управлението на кан Омуртаг български войски на кораби на два пъти, през 827 и 829 г. предприели нападения срещу славяните по Среден Дунав. Сведения за български кораби предлага и известния „Шестоднев” на Йоан Екзарх (X в.) Значително по-пълни са данните за корабоплаването по време на Второто българско царство. Така например за битката за Константинопол през 1235 г. Иван Асен II строи 25 галери. Добротица предприема морски поход срещу Трапезунд и като съюзник на венецианците води с години пиратска война срещу генуезките търговски кораби. Разбира се, авторът засяга и въпроса за българските пристанищно-крепости и тяхното постоянно нарастване във времето, заедно с нарастване на морските граници на българската държава с

излязъл и на Бяло море при кан Пресиян, и на Адриатическо – при Симеон Велики. Интересни са данните за основните корабни центрове при Калиакра за черноморския флот и при днешния о.Пъкююл луи Соаре на р.Дунав – за дунавския. Както и за корабостроителницата при устието на р.Камчия /1/.

Безспорно най-интересни са известните графитни изображения на кораби върху стени на църкви и крепости, по някои от които са направени възстановки от съвременни специалисти. Първото обобщение на насъбрания се материал дължим на Калин Порожанов и статията му „Морето в политиката и културата на средновековна България” (2006). Ето как описва техния вид авторът К.Порожанов:

„Графитни изображения на кораби от Плиска, Преслав, Никопол и Басараби (днес в Румъния) се датират IX-X в. и несъмнено са отражение на реално съществували и плавали български кораби по времето на Първата българска държава. Според специалистите по история на корабите и корабното дело тук се създават специфични български транспортни и военни гребно-ветроходни кораби, предназначени за смесено плаване – по река и море. Те не газят много дълбоко и имат добра мореходност. Тези кораби са били обшивани с дъски. Този факт недвусмислено сочи, че българските майстори-корабостроители добре са познавали характерния за епохата скелетен способ за строеж на кораби и неговото дъсково обшиване. Българските кораби от VIII/IX-X в. са с високо вдигнат нос и високо вдигната кърма, където има едно или две рулеви гребла за управление. Те имат по 10-15 гребла на всеки борд, една мачта с горна рея и четвъртито, а сетне латинска ветрило. Предназначените специално за военни нужди кораби са снабдявани с таран в подводната носова част.” (фиг.1 – графитни изображения на кораби от Плиска и Преслав), (фиг.2 – възстановки на Ил.Тодоров по графити на

кораби от Първото българско царство VIII-X в.)

Това е картината на един кораб от времето на Първото българско царство, но Калин Порожанов не спира дотук и по-надолу в статията си той продължава с развитието на корабостроенето у нас по времето на Второто българско царство. „В Боянската църква край София е изобразен кораб, който без съмнение е наследник и продължител на традициите в корабостроенето на Първата българска държава. Този кораб е ветроходен, едномачтов – с четвъртито ветрило и горна рея, има висока кърма с платформа и висок нос. Този кораб се управлява не с кърмови гребла, каквато е практиката в Средиземно море през XIII в., а е с по-съвършено управление, осъществявано чрез рул. Той обаче е изобретен от мореплавателите в Северните морета. Очевидно, и в този случай, подобно на времето на Първата българска държава, отново откриваме синтезен тип кораб – българско изобретение – съчетаващо най-добрите традиции на южното Средиземно море и на северните морета. Това е търговски ветроходен кораб, с вероятна дължина 25-30 м. и ширина 6-7 м. Специалистите наричат тези кораби кога или неф.” /2/ (фиг.3 – кораб от Боянската църква).

Към казаното от автора К.Порожанов бих допълнил това че наскоро в интернет бе публикуван подобен тип кораби в църквата „Свети Стефан” в Несебър. По-важното е, че България в периода VIII-XIV в. е разполагала с кораби. И че тези кораби са били изработвани от български корабостроители, за което говорят някои специфични технически решения, отличаващи българските кораби от средиземноморската традиция. В този смисъл, корабите ни не са били нито резултат от внос, нито правени по модела на майсторите от южните морета, което разкрива капиталната грешка в наложилото се мнение за дедите ни като хора напълно чужди на корабоплаването и на морското дело у нас.

Тези обобщения и изводите направени от Калин Порожанов въз основа на тях, намирам особено ценни за историческата наука, за отхвърлянето на една наложена се погрешна теза. Най-ценен обаче за мен е опита му да обрисова външния вид на българските средновековни кораби – гребно-ветроходни, едномачтови, с горна рея и, забележете, с високо издигнати нос и кърма. Високо издигнати, подобно на описаните по-горе „рогат” тип кораби. Всяка една от посочените особености на българските кораби намира своето съответствие в този най-древен и твърде екстравагантен на вид тип плавателни съдове, достигнали до нас единствено от скални рисунки и изображенията върху керамични археологически артефакти. И това, наистина, представлява удивителен факт. Още повече, че той не е единствен.

В поредица от статии инженерът-океанолог Траян Траянов ни запознава с изследванията си върху странните на външен вид железни Y-образни котви още от времето на първата, открита през 1962 г. при Маслен нос, до ден днешен. За нея първоначално са се съмнявали, че изобщо става въпрос за котва. Три години по-късно, откриването на втори подобен експонат край Царево и особено – на колективната находка такива котви – повече от 20, на нос Калиакра, същата година, отхвърлят всички съмнения относно характера и предназначението на находките. През следващите години колекцията от подобни „рогати” котви продължава да се попълва и се удвоява, като постепенно разширява и ареала си. През 2000 г. Y-образна котва е открита и на нос Меганон в Украйна, след това край Херсон, на кримското крайбрежие, в румънски води при Серче Лимани и дори по крайбрежието на Йоническо море в Южна Италия, край гр.Таранто (фиг.4 – Y-образни котви от българското крайбрежие по Т.Траянов).

Какви са аргументите на инж.Т.Траянов в подкрепа на българския произход на Y-видния тип котви. Първо, в най-голямо количество те са намерени по

българското Черноморие, докато другаде са находките са единични. Второ, като цяло такива котви се откриват по крайбрежията на територии били някога в границите на българската държава, с изключение единствено на котвите от потъналия край Таранто кораб. Трето, всички приказки, че тези котви са византийско производство са лишени от каквито и да са основания и подобен вид котви не са открити досега по големите и оживени византийски пристанища, ни при Константинопол, ни при Солун. Четвърто, известна снимка с изображението на Y-образна котва върху камък от крепостната стена на българската столица Плиска (фиг.5 – снимка на Y-образна котва върху каменен блок от стената на Плиска). Пето, според Елизабет Маламуд товара на потъналия при Серче Лимани кораб, на който са открити 5 Y-видни котви трябва да е бил на български търговец и това повдига въпроса за произхода и на самия кораб. Шесто, авторът Т.Траянов е впечатлен от обстоятелството, че върху вътрешните страни на лапите на Y-образните котви от корабокрушението при Серче Лимани се откриват щемпъли със свещения знак на българите Y. И седмо, той изобщо обръща внимание на външното сходство между свещения български знак Y и Y-образните котви, аргумент, който намирам за особено показателен /3/.

Аз, на свой ред бих допълнил видимото сходството на Y-видните котви с раздвоения рог, стърчащ върху кърмата на рогатите кораби, приеман за своеобразен флаг или вимпел. Защото подобно раздвояване се забелязва и върху една от рисунките-графити на кораб върху стената на старопрестолна Плиска. Накратко казано, рогати кораби, с рогати вимпели на кърмите и рогати котви. Твърде много сходства, за да не правят впечатление, да са случайни и да бъдат подминати без коментар. Този всеобщ рогат вид на съдовете като цяло, може би иска да подчертае небесния, божествен характер на корабите и корабоплаването. Затова и репликата на Т.Траянов, че по

формата си знакът от графита върху камъка от крепостната стена на Плиска се оказва сходен със знака на морския бог Нептун, звучи правдоподобно.

Добре съзнавам дежурните възражения, че графитите на кораби, изобразени по стените на някои църкви и крепости от Първото (VIII-X в.) и Второто български царства (XIII-XIV в.) не са истински кораби и не твърдя обратното. Смятам обаче, че ако световноизвестни учени могат да се ангажират с хиляди скалните изображения по света, то и българските изследователи са длъжни да вземат отношение към откритите у нас скални надписи и рисунки. Това, разбира се е добре известна практика и тя няма как да се игнорира. Въпросът е, че рисунките на кораби досега не са привлекли вниманието на родните историци, с изключение споменатата статия на К.Порожанов. Затова нито графитите, нито възстановките на кораби по тях могат да се открият лесно в специализираната литература. Могат да бъдат открити по страниците на сборника на Анчо Калоянов „Разигра се Черно море. 101 български народни песни за морето” (2011 г.) Затова нека се обърнем към българския фолклор и да проверим как стоят нещата.

Логично е най-голям интерес за работата ни да представляват песните, в които се говори за лодки и кораби. Това са общо 44 песни от всичките 102 песни. Забележително е, че в нито една песен не се споменава думата „лодка”. Изобщо лодката не е чест обект за възпяване и се среща общо в 7 песни, като навсякъде е наречена „каик”. За по-големите плавателни съдове се говори като за кораби, гемии, а само в два случая, явно при песни, отразяващи по-късни събития, се пее за параходи. Не е за пропускане голямата честота, с която се среща гемията в народните ни песни – в общо 30 песни/4/. И тази висока честота не може да не прави впечатление, но по-учудва появата на каика на вместо лодката и затова струва си да потърсим причината за това.

Съгласно Български тълковен речник” „каик” е турска дума за лодка. В „Българска енциклопедия” на братя Данчови (1936 г.) е отбелязано: „Каикъ (тур.) – дълга и тясна лодка” /5/. Изненадата ни очаква, когато разгърнем БСЭ. Тук тя е записана по руски – „каик”. По-интересното е каика руснаците отнасят не към турската езикова среда, а далече, към Арктика и местното ескимоско население, което ги е използвало векове и хилядолетия за лов и риболов /6/. И така, как думата „каик”/„каик” е пропътувала половината свят и от езика на северняците ескимоси е преминала далече на юг в Анадола, а от там и в нашия фолклор? Въпросът е с повишена трудност и нека не се отклоняваме с него.

Нека продължим с названието на гемията. Вече обърнах внимание към честотата, с която думата „гемия” присъства в българския фолклор. Човек няма как да скрие учудването си, че е представена като гръцко-турска дума. Защото едва ли някой би могъл да обясни що за чудо е това. А опитът да внесем някаква яснота ни отправя към сборника „Джагфар тарихи”, където за българските племена ексаг или агатар, т.е. „речници” или „водници” (по български) четем: „За умението си да правят кораби и да плават на тях агатарите били наречени „кимери”, т.е. „лодкари”, „корабници” или „превозвачи” /8/.

И така, волжките българи наричат лодкарите и корабните моряци с думата „кимери”. Тук впечатление прави коренът КИМ, който е съпоставим с езиковите корени ГИМ/ГЕМ, откъдето лодкарите-кимери стават „гемиджии”, а техните малки, ветроходни корабчета – „гемии”. Намирам обяснението за логично и правдоподобно, а освен това, че то дава обяснение, как думата „гемия” се е появила в гръцкия и турския речници. Кимерите или кимерийците ние знаем като най-старото исторически засвидетелствано население по северното Черноморие и Приазовието. По-интересното е, че корени им водят към Срубната и

Ямната бронзови култури, а чрез тях достигат енеолитния Среден стог /9/.

И така, по-горе допуснах, че „каик” е дума с арктически произход, а „гемия” отразява името на древните кимери от северното Черноморие. За „кораб” пък бях допуснал, че произлиза от шумерския израз „кур бала” със значението „страна отгатак морето”/10/

Така се изправяме пред странна картина – три от общо четирите използвани думи за обозначаване на плавателни съдове във фолклора ни – каик, гемия и кораб, позволяват да бъдат свързани с три твърде отдалечени един от друг географски района: първият – с полярната област, вторият – с Волго-Уралието и местните „иделци”, разселили се в Приазовието, по северното Черноморие и на Балканите и трети – в Двуречието и Шумер.

Споменах, че песните, в които се пее за каик, гемия или кораб са общо 44, но тези, които представляват интерес са значително по-малко. Интересни за нас са на първо място песните с митологично-божествени персонажи. А сред тях най-ярко се откроява образа на св. Никола. И това не е случайно. Според преданието, при подялбата на света на него се паднали водните източници и басейни. Така той станал господар на моретата, реките и езерата, както и на целия подводен свят и, разбира се - покровител на моряци и рибари. Затова в народните песни от сборника „Разигра се Черно море” го виждаме на първо място представен като спасител (песни 20, 21,62) и като светеца, на който моряците най-често отправят своите молби и молитви за помощ и спасение при бурно и опасно море. Често го срещаме като лодкар и рибар как вози в каика си Света Богородица с невръстния Исус и другите небесни светии (песни 15,17) и как лови риба за трапезата на св.Неделя, но заедно с рибата и безценен камък от морето за правения от него „рай манастир” (песни 18 и 22).

Най-силно обаче св.Никола впечатлява като корабостроител – роля,

спестявана от църковния канон. Така например в песента „Свети Никола строи кораби” той е представен като майстор с брадвичка в дясната ръка, с тесла в лявата, който в пояса си носи набор от свредели. Отсякъл огромно дърво в зелена гора и от всеки от трите му големи клона направил три кораба: „първи кораб за Божа майка,/ втори кораб за Млада бога,/ трети кораб за кум Ивана!”(песен 16).

В същата му роля го откриваме и в следващата песен 17. Този път, заедно „със три дунгере, най-баш маймаре”, т.е. с трима майстори дърводелци, светията си прави кораб и заедно със св.Илия плуват през Черно море /11/.

Обръщам специално внимание на образа на светия старец като майстор на лодки и кораби, защото тази му характерна черта, колкото и да е оригинална, е напълно непозната за християнския канон. За фолклора ни обаче тя се оказва водеща и тъкмо на тази му особеност обърнах внимание в изследването си върху образа на Колчу юнак в сборника „Веда словена”. Тук на него му е отреден песенния цикъл „Личен день Колчув-день”. Свети Никола тук е наречен с името Колчу юнак и е представен за син на „Кураба бога”, т.е. на самия небесен бог-покровител. Затова и той е небесен обитател. На земята слиза след горещата молба на Хина крале до бог, да научи хората как да си правят кораби и да плуват с тях в морето. И Колчу не само слиза на земята по поръката на баща си, но и носи със себе си армаган на Хина крале цели 90 кораба, правени на небето. С тези кораби Хина крале превежда и заселва младежите си от другата страна на морето, на пустата дива земя. Условието е всяка година хората да започнат да честват празника му Никулден като празник на Колчу. Така хората ще демонстрират, че не са го забравили, че го помнят и почитат. А той ще ги закриля в морските дела и ще ги пази от произшествия. На тези пък, които са го забравили и не го честват, корабите им ще потънат и те ще погинат /12/.

Така, благодарение на отричаната „Веда словена” разбираме, че на първо място Колчу юнак или св.Никола е корабостроител, а след това и корабоводител. Едва по-късно той става и спасител на тези, които всяка година го честват като патрон. За дедите ни той е син на бога и небесен персонаж, и като такъв няма нищо общо с представите за измисления християнски св. Николай Мирликийски. И пак благодарение на „скандалната Веда” разбираме, че първите кораби не са дело на хората, а божие творение. По времето, когато хората умеели да си правят само лодки, Колчу юнак занесъл на хората първите кораби. А те били направени на небето. Тази подробност, може за някои да е без значение или маловажна. Тя обаче внася напълно нова гледна точка върху корабостроенето и налага представата за първите кораби като дело не на хората, които най-рано са започнали да ги употребяват, а за нещо външно, чуждо и като такова – за нещо небесно, дело на самия бог. Тази гледна точка е интересна за нас, защото тя плътно кореспондира с представите за небесния произход на първите кораби у шумерите, и която се засвидетелстваше от техния рогат външен вид. Да не забравяме обаче, че бог Енки не е само местен бог за Месопотамия, че той е дошъл от неизвестния Дилмун, но следите му откриваме на Балканите – и в надписа върху плочката от Търтария, и в каменната стела на човека-риба от Лепенския вир. Сега тази подробност откриваме в собствената ни митология.

Като отчита всичките тези особености в образа на св.Никола в качеството му на господар на земните води и плодородието, Светлозар Рулински го идентифицира като роден еквивалент на шумерския бог Енки. В книгата си „Шумерски митове в българския фолклор” (2006 г.) той анализира дълбоките паралели между основните представители на шумерския и българския пантеони, като изхожда не от наложените за тях канонични представи, а от тези на езическите им първообрази в българския фолклор. Така

авторът съпоставя на основната небесна шумерска триада – боговете Ан, Енлил и Енки, нашите светии Илия, Иван и Никола – като господари съответно на небето, земята и водите /13/.

Тук обаче искам да посоча и още един паралел между Енки и св.Никола, върху който ни насочва вниманието С. Рулински. Енки прокопава каналите, насипва дигите и зарибява реките. Любимата риба на Енки е шаранът. Шаран е и традиционната риба, приготвяна в чест на св.Никола за домашната трапеза на Никулден у нас. Паралелът е явен. Но ако за шарана сме сигурни, че се е въдил по нашите водоеми, а неговият предшественик – сазана е обитавал в миналото Черно, Каспийско и Аралско морета, то не така ясен стои въпроса за произхода на шарана върху трапезата у шумерите. Сазан в Арабско море, в Индийския океан и в реките от Месопотамия не се е въдил. Така възниква въпросът за мястото на поява на шарана като култовата риба на бог Енки. То би могло да бъде и в Каспийско, и в Черно и дори в Средиземно море /14/. Но не би могло да е в Месопотамия. Тук шаранът е внесен опитомен (!)

Без да се спираме подробно върху образа на християнския св.Николай Чудотворец, за чийто прототип се приема епископът на гр.Мира – Николай Мирликийски, живял през IV в., редно е да кажем, че истинският първообраз на героя е предхристиянски, езически. В Европа той се свързва с налагането и разпространението на християнството. Специално за дедите ни той със сигурност е имал предхристиянски произход, предвид установените от Анчо Калоянов присъствие на образа на светеца в шаманския пантеон у българите и на връзката му с дванайсетмесечния плеяден календар с октомврийско начало /15/. И пак за същото говори образът на Колчу юнак сред песните от „Веда словена”, събирани от родопските помаци, които с помохамеданчването си са се отрекли от всичко християнско и са останали

единствено с по-ранните езически представи. Корените на тези езически представи ние разкрихме, когато говорихме за паралелите между шумерския Енки и Боян-Енкей от митологията на волжките българи. И сега, благодарение на бог Енки, за нас става видим паралела на Боян-Енкей и св.Никола. Но Боян-Енкей ни отправя към Волго-Уралието. И това прави още по-интересен въпроса с географията на разпространение на култа към св.Никола.

На първо място той се среща при всички християнски народи като чудотворец и човеколюбец. В Западна Европа култът му се свързва с благодушния старец Санта Клаус и специално с новогодишните празненства и с раздаването на подаръци на децата /16/. В славянския свят, освен че изпълнява функциите на владетел на земните води, той е заедно с това и покровител на животновъдството и земеделието и затова някъде образът му е раздвоен, като се говори за Никола Мокри и Никола Сухи. Другаде пък се представя за зъл горски дух /17/. Кавказките осетинци са наследили от аланите – божеството на хлебното зърно и урожая, те наричат Никкола. Съвременните изследователи извеждат образа му от този на византийския свети Николай, но връзката му с древните алани и още повече появата му в нартския епос, чиито корени водят към скитите в Прикавказието, т.е. около VII-IV в.пр.Хр., прави тази теза несъстоятелна /18/. Освен този Никола, осетинците имат и друго едно божество на изобилието на хлебното зърно и на животинските стада с близко по звученето му име – Микалгабирта /19/ и цял разред небесни духове с името микалгабири /20/. Най-интересна и неочаквана за нас е срещата ни със св. Николай в митологиите на някои уралски народи. Така например той се среща в песните на мордовците мокши /21/, както и у енисейските ненци, където носи името Микулай-йирико и е един от върховните им богове /22/.

Няма как да отречем, че разпространението на култа на св.Никола

сред народите на толкова много на брой, далечни и като разстояния, и като култури народи има повече от странен вид. За християнска Европа обяснението като че ли е лесно. Така изглежда и за славянския свят, и у нас, но защо тогава митолозите разграничават християнски и предхристиянски пласт в образа му? Още по-трудно е да търсим християнските корени на сходните му персонажи в нартския епос на кавказките осетинци и сред уралските мордовци. А присъствието му сред ненците в Западен Сибир е повече от изумително. Защо тъкмо него са заимствали енисейските ненци, а другите светии са пропуснали?

Ако се върнем към „рогатите” кораби ще си припомним, че те ни отведоха към хората-риби и техния бог Енки и накрая достигнахме до северните уралци – *карите* като създатели на „рогатите” кораби. Сега изследването ни върху българското корабоплаване през VIII-X в. като че ли повтаря същата картина, макар и хилядолетия по-късно. Рисунките върху каменните стени на храмове и крепости показваха, че корабите на дедите ни са били от същия „рогат” тип. Те също имаха своя морски патрон, макар да го наричат Никола, вместо Енки. А образът на този Никола ни беше отвел най-неочаквано при енисейските *ненци* – също уралски народ, потомци на доисторическите кари. И забележете, Енисей като Енки и Енкей (Боян). И ненци, енчи като енки!? Удивителна случайност? Или строго набелязана зависимост?

И така, от една страна, приехме „рогатите” кораби за дело на северните уралци. От друга страна, у нас ги бяхме открили още VIII-X в. Струва си сега да проверим как е положението от това време и при някои други северни народи. А когато говорим за корабоплаване и за морско дело с тези отправни точки, няма как на първо място да не се сетим за вездесъщите господари на моретата – норманите или викингите. И още първите издирвания показват, че откривателите на Исландия, Гренландия и Северна Америка са

използвали за плаванията си кораби точно от известния ни „рогат“ тип (фиг.6 – експонат на нормански кораб). Затова описанието на норманските кораби „...дълги и тесни, със заострени, високо издигнати нос и кърма ... В предната част на дракара се издигала висока мачта с правоъгълно ветрило, украсено с пъстри ивици и изображения на морски чудовища“ ни е познато /23/.

Такива „рогати“ викингски кораби може да наблюдаваме като музейни реконструкции, върху скални рисунки, надгробни плочи, килими и пр. изделия на изкуството от V-IX в. Забележително е и наименованието им: „дракари“ или дракони. Но нали и добрият рогат алп Самар също често беше изобразяван като дракон? Как обаче „рогатият“ тип кораби са се озовали в Скандинавия и в българския флот – тепърва следва да си изясним.

Смята се, че най-ранните жители на северните покрайнини на Европа: Карелия, Колския полуостров, Финландия и Скандинавия са *саамите* – угрофинско население, говорещо саамски език, спадащ към фино-волжкия клон на угрофинското езиково семейство /24/. В Южна Скандинавия са известни скални рисунки от бронзовата епоха (втората половина на II хил.пр.Хр.), което дава основания на много скандинавски учени да говорят за приемственост на скандинавската религия от епохата на бронза във вярванията на скандинавските саами. Не правят изключение в това отношение и мотивите с кораби. И както всеки може да се убеди, изобразената култова ладия върху една от скалните рисунки принадлежи към „рогатия“ тип кораби (фиг.7 – на скално изображение на култова ладия от Южна Скандинавия, средата на II хил.пр.Хр). А „Някои мотиви (напр., свързани с шаманизма, риболовната култура) – в германо-скандинавската митология – могат да се смятат за следствие на контакта със саамско-финското обкръжение“ /25/.

Така нещата си идват по местата и ние можем да приемем, че бронзовата

култура в най-северните части на Европа е дело на най-ранните заселници, дошли тук от Волго-Уралието. Затова съвременното саамско население говори угрофински, т.е. уралски език и носи остатъци от старата уралска култура, включително и идеята за „рогатите“ кораби. Тази връзка археолозите засвидетелстват още от II хил.пр.Хр., но „рогати“ кораби продължават да се срещат и по времето на норманите и се наблюдават още от V в. та чак до IX в.

Сега вече можем да сме сигурни, че моделът на „рогатия“ кораб, засвидетелстван още през далечните VI-IV хил.пр.Хр. на различни места по света е просъществувал до средните векове. Среща се у нас, но и при норманите-викинги. В предисторически времена, посредством карите, а по-късно и при викингите ясно личи присъствието и културното влияние на старото уралско население. Как обаче стои положението при дедите ни, като че ли не е така ясно. Според К. Порожанов българските кораби от времето на Първото и Второто български царства представляват своеобразен и оригинален синтез от технически решения, срещани и в южното, и в северното корабостроене. А това означава, че нашите майстори-корабостроители са познавали добре и двете традиции и творчески са ги съчетавали.

Съгласно широко наложилото се мнение у нас, България през цялото си съществуване като държава се е развивала в културно-политическата сянка на Византия и всичко у нас е било заимствано единствено от нея. В този смисъл, мнението на К. Порожанов не се вписва в наложилата се догма. Ако приемем, че източникът на южното влияние е ясен, в смисъл – византийски, по какви ли пътища е прониквало влиянието от север? Обяснението като че ли не е толкова сложно. Защото знаем, че там където се е простирала Стара Велика България, е родната земя на кимерите. Затова появата на рода „кимер“ сред основните български родове в Ирникава България не е нещо ново и неочаквано.

„Лодкарите”, както „Джагфар тарихи” нарича корабостроителите кимери-кимерийци от северното Черноморие, ни отвеждат към техните гемии. А изведеното от алпа вълк Бури или Булг и неговата дъщеря Камир-Аби българско родословие, както е според волжко-българската митология, маркира хилядолетната връзка между населението от енеолитната прадианна култура, известна в археологията под името „Среден стог II”, ямната култура и по-късните кимери. Именно кимерите-кимерийци Библията представя за потомците на първородния Яфетов син Гомер. Затова името му като родоначалник на българския род откриваме и в „Зографската история”, и в историята на Спиридон йеросхимонах – два безценни извора на българската възрожденска историческа книжнина. Затова можем да допуснем, че най-вероятно кимерите в държавата на Кубрат са носителите на морската култура у дедите ни.

Но освен кимерите в Стара Велика България, български род, който води директно към старото урало-угорско население са т.нар. урми, известни още като ерми, ердим, чирми, а по-късно, с пославянчването и русифицирането на българското минало – като „славяните” радимичи. За тяхната етногенеза „Сказанието” твърди, че те произлизат от любовта на Лаиш – синът на Боян и Лебед – дъщерята на Урми. /26/ Да си припомним и Гостун – чичото на Кубрат, застанал закратко начело на българска държава до възшествието на Кубрат. В „Именника” той е записан от рода Ерми.

Далечни предци и на кимерите, и на урмийците е било онова прединоевропейско население от района на Прикаспието, което първо се е срещнало с мореходните умения и постижения на северните кари и ги е вградило за хилядолетия в скалните рисунки на „рогати” кораби по югозападното крайбрежие на Каспийско море. Тази традиция в корабостроенето също е просъществувала с хилядолетия. Затова такива „рогати” кораби

откриваме сред най-ранните речни култури – и в Двуречието, и по Нил, и по Инд. А ако се доверим в легендата за Енки, „рогати” кораби е имало и в родния му Дилмун, идентифициран с Източните Балкани. Откриваме ги и много по-късно, през средновековието и у нас, и у северняците-нормани. Как така едни и същи морски традиции се срещат у дедите ни, известни като един „чисто” сухоземен и чужд на всякакви морски дела народ, и у най-прославените морски разбойници и завоеватели – викингите, отговора намираме в отричаните летописи на отречените, днес, волжки българи. Някои може и да се възпротивят. С тях или без тях обаче, няма как повече да се отрича, че дедите ни от времето на Първото и Второто българско царство са имали свое корабоплаване. Това е неоспорим исторически факт.

Л И Т Е Р А Т У Р А:

1. Боев Ради, Били ли са българите моряци, - В: Алманах ФАР, 1973, с.160-162.
2. Порожанов Калин, Морето в политиката и културата на Средновековна България, - В: Будител, 2006, № 3, с.....
3. Траянов Траян, Нови факти подкрепящи хипотезата за българския произход на Y-образните железни котви, - В: Известия на съюза на учените – Варна 2011, с.19-27.
4. Калоянов Анчо, Разигра се Черно море, 101 български народни песни за морето, Варна, 2012.
5. Данчовъ Н.Г., И.Г.Данчовъ, Българска енциклопедия, Каик, С., 1936, с.599.
6. БСЭ, Каяк, Т.11, с.561-562.
7. МНМ, Кикн, Т.1, с.649.
8. Джагфар тарихы,.....Т.3, с.159.
9. БСЭ, Срубная культура, Т.24, с.384; БСЭ, Ямная культура, Т.30, с.507;

- Тодорова Хенриета, Добруджа през праисторическата епоха, В: История на Добруджа, С., 1984, с.56-58,62-67.
10. Попов Светлозар, Българският Коледа във „Веда словена”, Варна, 2010, с.171-172.
11. Калоянов Анчо, Български народни песни за морето, Варна, 2012, с.42,43-44.
12. Веркович Стефан, Веда словена, в два тома, С., 1997, Т., с.362-369.
13. Рулински Светлозар, Шумерски митове в българския фолклор, Варна, 2006, с.40-56.
14. БСЭ, Сазан,
15. Калоянов Анчо, Старобългарското езичество, В.Търново, 2000, с.198-199.
16. МНМ, Николай, Т.,2, с.217.
17. МНМ, Никола, Т.,2, с.217.
18. МНМ, Никкола, Т.,2,с.217.
19. МНМ, Мыкалгабырта, Т.,2, с.189.
20. МНМ, Уацамонго, Т.,2, с.543.
21. МНМ, Никше, Т.,2, с.244; МНМ, Финно-угорская мифология, Т.,2, с.566.
22. МНМ, Самодийская мифология, Т.,2, с.398-399.
23. Бончев Панайот, Човекът навлиза в морето, Варна, 1967, с.27.
24. БСЭ, Саамы, Т.22,472; БСЭ, Саамский язык, Т.22, с.472.
25. МНМ, Германско-скандинавская мифология, Т.2, с.284-292.
26. Микаил Башу Ибн Шамс Тебир, Сказание за дъщерята на хана, С., 1997, с.37-38, куп. 340-342, с.42, куп.386-392, с.159; Джагфар тарихы, Т.1, с.361.

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