

# ПОТАЙНОСТИТЕ НА "СВ.СОФИЯ"

---

*ЗАБРАВЕНИТЕ КОРАБИ-ГРАФИТИ  
И ТЕХНИТЕ ПОСЛАНИЯ*

ТОМА ТОМОВ

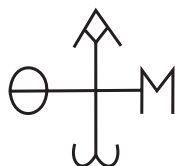


# **ПОТАЙНОСТИТЕ НА „СВ. СОФИЯ”**

## **ЗАБРАВЕНИТЕ КОРАБИ-ГРАФИТИ И ТЕХНИТЕ ПОСЛАНИЯ**

Първо издание

**ТОМА ТОМОВ**



(any edition without the author's sign is illegal)



София, 2021

Потайностите на „Св. София“. Забравените кораби-графити и техните послания

© Тома Томов, автор, 2021 г.

© Тома Томов, автор, рисунки, схеми, таблици, снимки.

© Кристина Савова, Кристина Колодеева, художествено оформление на корица.

рецензенти: доц. д-р Оксана Минаева, доц. д-р Ирена Бокова

Първо издание. Всички права запазени. Не е разрешено публикуването на части от книгата под каквато и да е форма – електронна, механична, фотокопирна, презапис или по друг начин без писменото разрешение на автора

First edition. All right reserved.

This publication is protected by copyright. Any utilization outside the strict limits of the copyright law, without the prior permission in writing of the author, or as expressly permitted by law, by license, or under terms agreed with the appropriate reproduction rights organization, is forbidden and liable to prosecution.

This applies in particular to reproductions, translations, microfilming, storage and processing in electronic retrieval systems.

Printed in Bulgaria

Предпечатна подготовка – Велес Консулт (zape4at.com)

ISBN: 978-619-7462-27-2







# СЪДЪРЖАНИЕ

|                                                                     |     |
|---------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>ВЪВЕДЕНИЕ</b> .....                                              | 9   |
| <b>„СВ. СОФИЯ”: СТРАНИЧНИ КОРАБИ И ГАЛЕРИИ</b> .....                | 23  |
| <b>МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ И КОНТЕКСТ НА КОРАБНИТЕ РИСУНКИ-ГРАФИТИ</b> ..... | 37  |
| <b>РИСУНКИ-ГРАФИТИ НА КОРАБИ</b> .....                              | 55  |
| Западна галерия .....                                               | 55  |
| Южна галерия .....                                                  | 58  |
| Северна галерия .....                                               | 122 |
| Северен кораб .....                                                 | 159 |
| Южен кораб .....                                                    | 162 |
| <b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> .....                                             | 167 |
| <b>БИБЛИОГРАФИЯ</b> .....                                           | 181 |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b> .....                                             | 203 |
| 1. Схеми с разположението на рисунките-графити по галерии .....     | 205 |
| 2. Схеми с разположението на рисунките-графити в приземния етаж ..  | 207 |
| 3. Илюстрации - снимки на страничните кораби и галериите .....      | 209 |
| 4. Илюстрации - снимки на рисунките-графити по галерии .....        | 221 |
| Западна галерия .....                                               | 221 |
| Южна галерия .....                                                  | 222 |
| Северна галерия .....                                               | 235 |
| Северен кораб .....                                                 | 242 |
| Южен кораб .....                                                    | 243 |
| <b>РЕЧНИК НА МОРСКИТЕ ТЕРМИНИ</b> .....                             | 244 |
| <b>РЕЗЮМЕ НА АНГЛИЙСКИ ЕЗИК</b> .....                               | 249 |



# CONTENTS

|                                                                   |            |
|-------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>INTRODUCTION</b> .....                                         | <b>9</b>   |
| <b>HAGIA SOPHIA: SIDE AISLES AND GALLERIES</b> .....              | <b>23</b>  |
| <b>LOCATION AND CONTEXT OF THE SHIP GRAFFITI</b> .....            | <b>37</b>  |
| <b>SHIP GRAFFITI</b> .....                                        | <b>55</b>  |
| The West gallery .....                                            | 55         |
| The South gallery .....                                           | 58         |
| The North gallery .....                                           | 122        |
| The North side aisle .....                                        | 159        |
| The South side aisle .....                                        | 162        |
| <b>CONCLUSION</b> .....                                           | <b>167</b> |
| <b>BIBLIOGRAPHY</b> .....                                         | <b>181</b> |
| <b>APPENDIX</b> .....                                             | <b>203</b> |
| 1. Location scheme of ship graffiti in the galleries .....        | 205        |
| 2. Location scheme of ship graffiti in the first floor .....      | 207        |
| 3. Illustrations - photos of the side aisles and galleries .....  | 209        |
| 4. Illustrations - photos of ship graffiti in the galleries ..... | 221        |
| The West gallery .....                                            | 221        |
| The South gallery .....                                           | 222        |
| The North gallery .....                                           | 235        |
| The North side aisle .....                                        | 242        |
| The South side aisle .....                                        | 243        |
| <b>GLOSSARY of NAUTICAL TERMS</b> .....                           | <b>244</b> |
| <b>ENGLISH SUMMARY</b> .....                                      | <b>249</b> |



# ВЪВЕДЕНИЕ

През последното десетилетие звуците на „Св. София” вдигаха много шум<sup>1</sup>, а най-силни бяха около възстановяването на нейния статут след 1453 г. Такъв шум винаги издават онези, които започват да работят в „последната минута”, защото изведнъж са съзрели благоприятна „ниша”, от която може да се вземе само „необходимото”. Уви, понякога предвкушването за славък успех се заменя с горчивина, поради презрението към гумите на средновековния книжовник за „пот и скърцане със зъби”! Последното е азбучна истина за работата с графитите и подценяването им води до посредственост, особено в наши дни, когато всички се втурнаха да „търсят” графити. През вековете мраморните плочки, балюстрадите, рамките на прозорците, вратите и колоните на „Св. София” в Константинопол се покриват със спомени (имена и молитви) на множество езици, както и с рисунки. Топографията на графитите е ярък пример за това как практически всяка повърхност може да се използва от грамотни или неграмотни хора с различен социален статус. Графитите-надписи и рисунки на „Св. София” обаче никога не са били обединявани в рамките на една творба<sup>2</sup>, а вторите не са били обект на научно проучване. Това би било огромно начинание, но много полезно за всеки учен в областта на византийските и средновековните изследвания.

Между 2007 и 2014 г. в резултат на моята полева работа в Истанбул, в „Св. София/Ая София” бяха открити и проучени над 200 рисунки-графити. Тематично те включват много различни форми - от ветроходни и гребни кораби<sup>3</sup>, животни, птици<sup>4</sup>, оръжия<sup>5</sup>, кръстове<sup>6</sup>, култови символи<sup>7</sup>, игра на дама<sup>8</sup>, гербове<sup>9</sup> и абстрактни геометрични мотиви до портрети на светци<sup>10</sup>, ангели<sup>11</sup>, духовници<sup>12</sup> и миряни<sup>13</sup>. Най-многобройни обаче се оказаха графитите на кораби

1 Papatconstantinou 2020: 182.

2 През 2016 г. публикувах в епиграфски корпус 85 надписи-графити на кирилица и един на глаголица от храмовите галерии: Томов 2016: (ISBN: 978-954-2987-24-6), а през 2019 г. се появи второ, допълнено и преработено издание с 95 надписа: Томов 2019: (ISBN: 978-619-188-246-5).

3 Thomov 2014: 168-184; Thomov 2015: 57-74.

4 Pedone 2018: 217-234.

5 Savova, Thomov 2021: 422-453.

6 Thomov 2019: 334-351. Томов 2018: 133-143.

7 Томов 2017: 90-103; Томов 2017b: 106-113.

8 Томов 2013: 437-452.

9 Томов 2018b: 679-693. Откритите от мен 16 хералдични знака представих на своя италиански колега Маурицио Карло Алберто Гора, който ги публикува в Academia.edu под заглавие 'Observations and reflections on some coats of arms graffiti in Santa Sofia in Constantinople.' [https://www.academia.edu/35771276/Osservazioni\\_e\\_riflessioni\\_su\\_alcuni\\_stemmi\\_graffiti\\_in\\_Santa\\_Sofia\\_a\\_Costantinopoli](https://www.academia.edu/35771276/Osservazioni_e_riflessioni_su_alcuni_stemmi_graffiti_in_Santa_Sofia_a_Costantinopoli) Наблюдения и размисли върху някои гербове графити от Св. София в Константинопол. Observations and reflections on some coats of arms graffiti in Santa Sofia in Constantinople, ноември 9.07.2021 г.; [https://www.academia.edu/35771277/Observations\\_and\\_reflections\\_on\\_some\\_coats\\_of\\_arms\\_graffiti\\_in\\_Santa\\_Sofia\\_in\\_Constantinople](https://www.academia.edu/35771277/Observations_and_reflections_on_some_coats_of_arms_graffiti_in_Santa_Sofia_in_Constantinople), ноември 9.07.2021 г.

10 Thomov 2015: 57-74.

11 Savova, Thomov 2018: 27-53.

12 Thomov 2015: 57-74; Thomov 2019b: 289-301; Savova, Thomov 2020: 233-241; Сацова 2021: (под печат).

13 Сацова 2018: 134-136; Thomov 2021: 3-33 (под печат).

и кръстове. Сред тях има немалко със завидни детайли и точност, което издава пряко наблюдение и показва, че са дело на умела ръка.

Най-напред обаче е необходимо да се изтъкне, че регистрираният немалък брой рисунки-графити на плавателни съдове от Западното Средиземноморие предизвиква много по-голям интерес<sup>14</sup> в сравнение с Източното, където вниманието е насочено повече към античните рисунки-графити<sup>15</sup> и интересът към средновековните, за съжаление, е по-скоро спорадичен<sup>16</sup>. Разбира се, скрупулъзният търсач би попаднал на корабни графити, използвани за илюстрации и в различни публикации, занимаващи се с иконографията на плавателните съдове<sup>17</sup>. Фокусирайки се върху Константинопол и неговата главна забележителност, черквата „Св. София“ (впоследствие Ая София), равносметката е, че след трите графита, представени от Е. Антониадис<sup>18</sup> и появилите се впоследствие групи от О. Мейнардус<sup>19</sup> и Л. Баш<sup>20</sup>, интересът към тях напълно затихва. Във византийската столица към момента средновековните корабни графити са запазени единствено в „Св. София“ – не са откривани в други религиозни сгради или обществени постройки (цистерни, затвори, крепостни стени и кули или части от тях – колони, первази, облицовъчни плочи и т.н.). Дали това се дължи на тяхната незабележимост и оттук – случайно унищожение по време на основен ремонт, или възстановителни работи, е трудно да се определи. Но обяснението може и да е още по-банално – те просто никога не са съществували на тези места!

В археологически и архитектурен контекст рисунките-графити могат да се определят за неформални и набързо изпълнени изображения, показващи различни черти на разни аспекти от ежедневието, представяйки уникални свидетелства за мисли или послания, изразени директно от техните създатели и като такива, те представляват ценен източник за изследване на минали общества<sup>21</sup>. До неотдавна битуваше мнението, че те са случайно явление, породено от скуката по време на литургия. Може би вместо да се молят, вярващите измъквали своите инструменти за писане и граскали по стените, колоните, парпетите, первазите и т.н. Оттук идва и мнението, че те са дело на посетители, писали или рисуващи за развлечение, от скука. Няма съмнение, че някакъв брой графити

14 Без да претендирам за изчерпателност, в тази и следващите бележки, ще представя по-важните изследвания на рисунки-графити на кораби. Вж. например Bucherie, González 2000: 31-99, Basch 1987, González, Pastor 1993: 1035-1047, González 2006: 161-178, González 2017: 437-449, Hermanns 2010: 66-75 и Barrera Maturana 2011: 27-46 (за Испания), David 1965: 28-41 и Auger-Sergent 1996: 53-70 (за Франция); Cassar 1966: 226-231, Muscat, Cassar 1994: 241-274 и Muscat 1997: 179-194 (за Малта), заедно с Bonino 1975: 291-292; Helms 1975: 229-236; Arduini and Grassi, 2002 и Cossa 2014: 393-401 (за Италия).

15 Вж., например, Ντούμας 1965: 41-64, Basch, 1987; Basch, Artzy 1985: 322-336; Artzy 1999: 21-29; Langdon and Van de Moortel 2000: 85-89; Pomey 1992: 25-47, Pomey 2006: 327-337; Van de Moortel, Langdon 2017: 382-405; Schaeffer 1952.

16 Вж. например Emetz 1995: 133-138, Villain-Gandossi 1981: 405-420, Овчаров 1992 (Черно море); Овчаров 1994 (Охрид); Овчаров 1987 (Пловдив); Kahanov, Stern 2008: 21-35; Kahanov 2011: 102-125; Imhaus 2001: 177-189; Walsh 2007: 115-129; Trentin 2007: 449-467; Bollon and Imhaus 2009: 423-434; Trentin 2010: 297-321; Michail 2015: 41-64; Demesticha 2017: 346-381; Demesticha 2017b: 113-119 (Кипър, Израел); Γκητάκος, Μιχαήλ 1956; Meinardus 1970-1972: 29-52; Basch 1978: 40-54; Delouca 2000: 373-377; Damianidis 2011: 85-99 (Гърция); Basch 1986: 415-437, Delouca 1990, Delouca 1996: 175-185, Stamatatou 1997: 435-440 (о. Егина); Ορλάνδος 2000: 72-73 (Мусмра); Koniordos, Pelekanidou 2001: 331-339; Babuin, Nakas 2011: 8-17; Nakas, Krapf 2017a: 433-437 (Солун); Basch 2012: 165-170 и Bryer 1966: 3-12 (Трапезунг); Мыц 2009: 186, рис. 83 (крепост Каламита, Кримски п-ов).

17 Вж. например Pryor, 1988: 25-86; Langner 2001: 67-70; Keegan 2014: 79, фиг. 4.2, 80, фиг. 4.3.

18 Αντωνιάδου 1908: 322, фиг. 441; 341, фиг. 496 и 360, фиг. 550.

19 Meinardus 1970-1972: 39.

20 Bash 1978: 53.

21 Keegan 2014: 4-15.

може да бъде отнесен към тази категория, както и че групи са свързани с житейския опит на техния автор или пък отразяват запазената и до наши дни практика да се оставя знак за посещение<sup>22</sup>. Дългогодишните ми наблюдения върху надписите-графити на кирилица и глаголица от „Св. София“ обаче ме карат да клоня повече към мнението, че значителна част от тях са преднамерено действие, а изображенията на кораби, свързани по някакъв начин с живота на техния рисуващ, са дело вероятно на моряци (в по-малка част на неморяци) и що се отнася до черквите (и групи религиозни сгради), те представляват един вид оброчни приношения в памет и благодарност към „невидимата сила“ за оказаното им спасение при опасно коработрушение или ходатайство за бъдеща помощ при плаване по море.

Когато се обсъждат графитите, обикновено се изхожда от съвременната представа за тях, според която те изглеждат разрушителни, антисоциални, но през средните векове, изпълнявайки ролята на молитва, те се считали за приемлива норма. Не може да се отрече, че много от тях са създадени не просто от хора от съмнителни социални групи, търсещи лична себеизява или „маркиране“ на място, а от представители на най-различни слоеве на обществото и професионалните общности. Част от графитите са непредсказуеми, тъй като, когато човек се приближава към стената, от него не се очаква, че той ще награска нещо. При други действието е преднамерено, но не и разрушително, каквато е днешната представа. Вероятно през всички векове празната стена е подтиквала някой да напише или нарисува нещо върху нея, както на стената на съвременния „Фейсбук“. Така тя се превръща в сфера за спонтанна самореализация на пишещия/рисуващия човек и изпълнена с графити, в известен смисъл, тя действително функционира като социална мрежа. Един оставя своя молитвен запис или рисунка, а другите правят същото - поставят своите знаци за съгласие и одобрение. Една любопитна, но съвсем немаловажна подробност – авторите на разглежданите тук графити от „Св. София“ проявяват толерантност и не унищожават сътвореното преди тях. За предмета, който ни занимава, е необходимо да се има предвид и това, че рисунките-графити на кораби заемат специално място в проучванията на морската археология и са били широко използвани като иконографски източник<sup>23</sup>. Във всеки случай в хода на планомерното проучване на надписите и рисунките-графити от „Св. София“ немалкият брой и разнообразие на изображенията на плавателни съдове ме накара да пристъпя към тяхното научно публикуване с цел да се предостави изчерпателен анализ въз основа на цялата информация, отнасяща се за тях.

Тук неизбежно се налага да припомня, че при фотографирането на рисунките-графити и изготвянето на прерисовки, както и изобщо за методиката при изучаване на графитите няма никакви определени похвати. Всеки изследовател използва метод, струващ му се най-приемлив за него в конкретните условия. Най-удачно за работа се оказва извършването на първичен оглед и локализиране на всяко изображение, за да се определят неговите контурни очертания, логично ли е завършен или незавършен графит, схематичен, заграскан или полуизтрит. Ограниченото време за непосредствено изучаване на графитите, провеждането на реставрационни работи и несекващият поток от туристи, говедоха до

22 Bucherie 1992: 41-64.

23 Bash 1987.



необходимостта от фиксиране на рисунките и тяхното изучаване в кабинетни условия. На следващо място фиксирането се прави с цел тяхното документиране, създаване на техни виртуални образи, последвано от съставяне на опис и публикация. Поради това, както и съобразявайки се с единствено разрешеното днес в „Ая София” – да се „гледа и снима”, използвах метода на цифровата снимка с фотоапарати Pentax Optio A10 и Sony Cybershot DSC-RX100. Оптиката на тези два модела компенсира до голяма степен невъзможността да се използва статив и допълнително осветление. Разбира се, за да избегна размазването при снимане от ръка, е наложително винаги да се търси подходяща допълнителна опора, но на някои места това се оказва невъзможно.

Огромна роля при заснемането на рисунките-графити и последващото им анализиране играе осветлението. Ето защо при снимките се наложи да се откажа от подсветката на въградените светкавици, които дават госта насочена светлина, при която се стига до преекспониране на частта близо до източника на светлина и до неоекспониране на останалата част – следователно до невъзможност за разчитане и пълноценна публикация. Впрочем използване на допълнително осветление тип „халоген” (500W), което дава равномерна светлина и позволява да се отделят всички нюанси на графита, е напълно забранено. В крайна сметка проблемите намериха своето разрешение при заснемане на графитите под различен ъгъл при различни светлинни условия – естествено и изкуствено осветление в различен час от дения и в различен сезон. Но при изобразения с много слаб релеф трудностите са значителни. Това ме принуди да работя по следната схема за обследване и заснемане: преди обег – южна, западна и източна част на северната галерия, следобед – северен кораб, северна, северна част на западната и източната част на южната галерия. През месеците ноември-декември изкуственото вътрешно осветление дава възможност за избягване на бликовете, получавани при мощните потоци естествена светлина, на която се разчита през месеците март, април, май и септември. Този начин на работа позволи да се очертаят всички тънкости на рисунките и да се избегнат неточностите и сложността при тяхната трактовка.

При всяко обхождане заснетата информация надхвърляше 30 Gb. Големият обем се дължи на двойното копиране на файловете в RAW и jpg формат, но при първия изобразенията се запазват без загуба на качество, каквото не е характерно за втория. От заснетия материал отделих най-пълните и резки фотографии за изготвяне на прерисовка, която има за цел да подобри нагледността чрез отстраняване на допълнителните детайли (чертици, грасканици и пр.), нямащи отношение към рисунката и затрудняващи нейния прочит и изучаване. Самата прерисовка се изготвя с фоторедактор във формат jpg с помощта на слоеве, а след това се векторизира с програмата Inkscaper. Векторното изображение има гладки линии и може да се мащабира до всякакъв размер без загуба на качество, както и да се вмъква впоследствие без допълнителна обработка при подготовката на рисунките-графити. Всяка една прерисовка се сверява на място – разбира се при тези случаи, при които се налага да се изясни спорен момент в прочита. Но освен това, неоценима помощ са и правените на място лични скици. Тук е необходимо да посоча, че за невярна считам публикуването на прерисовка върху

фотографията на графита. Разбира се, че прерисовката се прави по снимка, но двата варианта, фотография и прерисовка, трябва да съществуват паралелно. Това се налага от гледна точка на научната достоверност и дава възможност за критичен подход при изучаване на рисунката-графит. Обратно, когато прерисовката е върху самата фотография, се елиминира възможността на други учени, които нямат достъп до оригиналния графит, за научна критика. Поради тази причина прерисовките и фотографиите са показани отделно.

Определянето на корабния силует, по правило се усложнява поради недостатъчно добрата съхраненост на графитите – нерядко, след година-две се оказва, че рисунката е повредена или награскана от съвременните вандали. Често „разчитането“ се затруднява и от многобройните линии-граскулки, цепнатини, неравности, по-тъмни места по мрамора, както и от допълнителните награсквания и изтривания през вековете – стари и съвременни. Въпреки това успях да проуча по-голямата част от тях. По ирония на съдбата надписите се появяват на своите места в строго определен час при подходящото осветление, докато други „излизат“ само при изкуствено или всичко зависи от играта на светлината. На мрамор се пише и граска доста трудно – има места, където той е по-мек и не е достатъчно изветрял, там писането е по-лесно, но на други места е изключително твърдо и няма възможност за изчертаване на дълбоки и различни линии, а само на бледи следи. С времето последните се запълват с мръсотия и стават още по-трудно забележими.

И още нещо, за пълноценния анализ на рисунките-графити са събрани данни от различен вид, отнасящи се до всичко свързано с корабите и техните типове, макар за периода, който ни интересува, те да не са толкова изобилни. Накрая, за целите на настоящото изследване точното местонахождение на всеки един от проучените и документираните корабни графити в „Св. София“ е нанесено върху наличния план на сградата.

Точността при определяне на размерите на някои от корабните графити страда от извитостта на повърхността (колони), върху която те са изгълбани, което бе преодоляно чрез използването на гъвкава прозрачна мерна линия, следваща кривината на мястото и налагана върху графита. Впрочем на данните, извлечени от фотографски изображения, не може да се разчита и всяко елиминирание на работата *in situ* води до подвеждащи резултати. Казвам това по повод твърденията, че „дигиталната техника“ е причината за тласък в проучванията на дълго пренебрегваните графити, както и на предостережването на всякакви „модерни начини“ за създаване на „дигитални архиви“ – с един поглед на място при различни светлинни условия и под различен ъгъл, когато окоето привикне с обстановката, се елиминира дълготривото взирание в дигиталната снимка и опитът за нейното „изчистване“ от ненужни детайли! Една обикновена, саморъчно направена скица *in situ* е в пъти по-ценна, от който да е дигитален образ, разбира се при наличие на необходимите умения за това.

Съдейки по разстоянието от пода, много графити са на нивото на очите, но има и такива, при които техният създател е на колене или дори полулегнал. Инструментите варират от нож, шило, метално писало, обикновен пирон и дори малко тънко глето. Напълно понятно е, че чертането върху твърдата основа на мрамора е доста трудно и почти невъзможно да се предават дебели

и тънки линии в рисунката, доколкото дебелината на линията зависи не от силата на натиска върху пергамент или хартия, а от ширината на инструмента за писане. Трудно се изчертават закръгленията и всякакъв вид гъговидни или заоблени контури. Например, при употребата на нож или глето всяка линия е много по-дебела в основната си част и тънка в края и началото. Не считам за необходимо извършването на микроизмервания, за определяне дълбочината на вреза в съответната линия, който се движи от милиметър и по-малко от него.

И ето че стигаме до класификацията на плавателните съдове от рисунките-графити. Изхождайки от значението им като източник за корабна иконография и вземайки под внимание предложените от различни изследователи схеми<sup>24</sup>, тези от храма „Св. София“ могат да се класифицират в следните групи: а) несигурни, б) представлящи само корпус, в) схематични, с мачти, елементи от такелажа или груг детайл и г) детайлно представени кораби. С груги гуги се получава следната погребба:

- А. Несигурни** - грубо изпълнени рисунки, чиято поява се дължи на немного опитни автори и поражда съмнение, дали в действителност изобразяват кораби;
- В. Представлящи само корпус** - графитите, изобразяващи само контура на корпуса на плавателния съд, но само по него често е невъзможно да се определи типът на кораба без каквато и да е информация за мачтите и такелажа. В тази група влизат както прости, така и по-сложни рисунки на кораби;
- С. Схематични, с мачти, елементи от такелажа или груг детайл** – най-често срещаният тип корабни графити, представлящ едно-или двумачтови съдове. Показват голямо разнообразие по отношение качеството на рисунката, но въпреки това, често пъти е невъзможно да се определи типът на кораб и датировка;
- Д. Детайлно представени кораби** – дело на автори с обиграна ръка, чийто стремеж е, повече или по-малко, да представят убедителна типологична информация (важни елементи от корабни съоръжения или такелажа) за конкретен кораб.

В хода на изследването обаче, освен разграничение на рисунките-графити, съдържащите се в тях плавателни съдове са разделени въз основа на техните структурни особености и тяхното използване на три основни морски типа: дълги (**тип I**), кръгли (**тип II**) и груги (**тип III**, съчетаващи черти от предходните два), като подтиповете се определят от относителния размер, броя на мачтите или използването им с конкретно предназначение.

Плавателните съдове от първата категория са гребно-ветроходни, леки, предназначени предимно за война (Ia)<sup>25</sup> и големи, тежки (търговски) галери (Ib)<sup>26</sup>. Към тях следва да се добавят и подкласове в рамките на общата категория галери, т.е. производни от галерата типове (Ic). Преди 20-те години на XIV в. няма „ясни доказателства ... за разлика между галерите, предназначени за търговия, и галерите, предназначени за война или патрулиране“<sup>27</sup>. През 1330 г. обаче се

<sup>24</sup> Γουδας 1911-1912: 335; Demesticha 2017: 351-353; Demesticha 2017b: 115.

<sup>25</sup> Lane 1973: 123; Unger 1980: 122.

<sup>26</sup> Unger 1980: 187.

<sup>27</sup> Lane 1973: 202, бел. 110.

различават няколко вида - един за патрулна служба, а друг за търговия. Към средата на XIV в. се оформят два класа галери: леки галери (*galee sotili*) и големи галери (*galee grosse*).

Втората категория включва морски търговски кораби, обикновено наричани „кръгли“, които са допълнително подразделени според относителни размери, броя на мачтите и по тип ветрилно стъкмяване на: **едномачтови с прави ветрила** (тип II а), **двумачтови със смесено ветрилно стъкмяване** (тип IIб) и **тримачтови със смесено ветрилно стъкмяване** (тип IIс). В тази категория, освен споменатите в писмените данни от XIV и XV в. нови с видимо издигане на корпуса (т.нар. „луковична“ форма) кораби - *кока* и *карака*, могат да попаднат и дълги кораби, т.е. големите търговски галери. Във връзка с това, следва да се отбележи, че в някои случаи даден кораб може да се тълкува като принадлежащ към всеки от двата основни типа и трябва да се помни, че в действителност корабите са били многофункционални, т.е. търговските галери и кръгли кораби се използват, според нуждите, както за военен транспорт, така и за търговия<sup>28</sup>. Тук следва да се отбележи, че макар в началото на XIII в. да се прави по-голямо разграничение на видовете кораби, писмените извори създават сериозен проблем поради това, че „авторите на практика никога не дават характеристиките на споменаваните от тях типове кораби“, и тъй като един термин може да се отнася до повече от един тип кораб, то „типовете за корабни обозначения могат да бъдат . . . подвеждащи“<sup>29</sup>. Освен това, в официалните документи, съставляващи основна част от писмените данни и фокусирани върху планиране и отразяване на военни начинания, се засягат предимно военни плавателни съдове.

След всичко казано дотук, нека продължим с представяне на всеки един от предложените типове с отличителните му характеристики:

#### Тип I:

**а) Военни кораби, галери** - леките гребни галери (*galee sottili*)<sup>30</sup>, приличащи на класическа галера, са дълги кораби, задвижвани предимно с весла, с дължина към ширина около 8:1. Те са с издължен корпус с плавни контури и нисък надводен борд, което им осигурява добри мореходни качества. Разпределението на гребците е по системата „зензил“ (*alla zenzile* или „един човек, едно весло“)<sup>31</sup>, първо с двама, след това, към края на XIII в., с трима<sup>32</sup> гребци на банка, всеки управляващ по едно весло<sup>33</sup>. Такива кораби се наричали *галери-зензили*, а във Венеция съответно *бирема*

28 През Средновековието няма особена разлика между военни и търговски кораби. Разделението между търговски и военен кораб се развива едва в края на XVI в. Няколко типа кораби, използвани, както за превоз на товари, така и за военни действия, са гребните *galere da mercanzia*, *galere grosse* и ветроходните *navi rotonde* и *koka (cocha)*. Вж. Масунтюре 1969: 23. Впрочем големите галери можели доста бързо да се превърнат във военен кораб: Sicking 2010: 243.

29 Kreutz 1976: 94.

30 Pryor 1988: 64.

31 Литературата за средновековните галери на италианските републики е огромна. Сред най-полезните са Н. Боголюбов 1878: 148-151; Manfroni 1899: appendice, 451-476; Rodgers 1940, 65-68, 109-113; Anderson 1976<sup>2</sup>: 52-60; Bragadin 1955: 37-45; Фионова 1971: 38; Bragadin 1978: 398-401; Lane 1934: 3-13; Unger 1980: 121-122; Unger 1981: 238; Pryor 1988: 66-67; Hutchinson 1994: 71; Монгфелдъ 2000: 15, 69; Bondioli, Burlet, Zysberg 1995: 172-178, 180-205; Alertz 1995: 149; Паруснику 1996: 60; D'Agostino, Medas 2002: 32; Bondioli 2003: 11; Guilmartin 2003: 110-111; Nakas 2017: 194.

32 Anderson 1976<sup>2</sup>: 62. Anderson 1976<sup>2</sup>: 67.

33 Боголюбов 1878: 144, 152; Паруснику 1996: 60.



и *трирема*<sup>34</sup>. Триремата е в обща употреба от средата на XIV в., а от първата половина на XV в., тя е стандартен тип за лека галера<sup>35</sup>. Банките на гребците се разполагали под ъгъл спрямо курсеята (*подиум*, проход между гребците по оста на съда) по модела на рибена кост<sup>36</sup>. Веслата винаги се подреждали в един ред върху здравата външна греда (*апостис, telaro*)<sup>37</sup> на издигната над палубата огромна правоъгълна платформа, върху която се поставяли ключовете на веслата и стойките за фалшборга. Обикновено броят на банките на борг се движел между 18 и 25<sup>38</sup>. Управлението на галерата се осъществявало отначало с две странични кормилни весла (*timoni latini*), но към началото на XIV в. са допълнени с окачен рул на кърмата (*timon bavonescho*), който от средата на същия век<sup>39</sup> постепенно ги изтласква и след средата на XV в. се налага окончателно<sup>40</sup>. На галерите рулят, следвайки извивката на сърповидния кърмов упор, влизал под кила, а надводната му част се издига нагоре, чак до издадената кърмова надстройка, където му надявали извит румпел<sup>41</sup>.

За разлика от носовия таран на античните кораби, този на галерите, наричан шпирон (*spiron, calcar* или *sprone* в латински и италиански източници), се намира над ватерлинията и се използва като абордажен мостик, предвид доминиращия абордаж в тактиките за морски сражения през Средновековието<sup>42</sup>. Освен това, с този шпирон се целяло да се изтегли предното платно още по-напред, като по този начин се подобряват плавателните качества на съда и той да бъде способен (под ветрила) да гържи твърдо курс без отклонение срещу вятъра<sup>43</sup>. През XIV в. той е къс и широк, позволяващ използването му за абордажен мостик, но през XVI в. вече е дълъг и тесен и непригоден за абордаж<sup>44</sup>. Веднага след шпирона в носовата част на галерата се намирала бойна платформа рамбат (*rambade, arrumbada*), отначало за метателни машини и тежки арбалети, а от 30-те години на XVI в. топове<sup>45</sup>.

В допълнение към веслата, леката галера притежава и една мачта, която носи триъгълно латинско ветрило<sup>46</sup>, но през XIV в. се появила и втора мачта<sup>47</sup>.

34 Каморин, Волковский 2010: 74.

35 Anderson 1976<sup>2</sup>: 52, 54.

36 Anderson 1976<sup>2</sup>: 54-55.

37 Боголюбов 1878: 148; Pryor 1988: 64, 66; Alertz 1995: 149-150; Монгфелъг 2000: 15; Каморин, Волковский 2010: 74.

38 От началото до средата на 30-те години на XVI в. най-често срещаният брой първо е 25 банки, а след това пада на 24: Guilmartin 2003: 111. Други автори определят обичайния брой гребни пейки за галерите между 25 и 30: Casson 1964: 72; Unger 1980: 181; Куртис 1987: 27; Каморин, Волковский 2010: 80.

39 Изглежда, че до средата на XIV в., корабостроителите не се доверявали изцяло на новата технология с едно, окачено с помощта на куки и шарнир към кърмовия упор, кормило и запазили двете странични кормилни весла заради безопасността. Вж. Lane 1973: 10; Anderson 1976<sup>2</sup>: 61; Anguelucci, Cucari 1976: 58; Unger 1980: 182; Mott 1997: 139-141; Alertz 1995: 151; Паруснику 1996: 61; Монгфелъг 2000: 14; Martin 2001: 83.

40 От това време насетне, галерите изглежда вече са напълно зависими само от новата система на едно единствено кормило, прикрепено към извития ахтерщевен и няма доказателства за допълнителни странични весла-кормила. Вж. Anderson 1976<sup>2</sup>: 54, 60; Unger 1980: 182; Монгфелъг 2000: 14. Срв. също Lane 1973: 10; Anguelucci, Cucari 1976: 58; Mott 1997: 139-141; Alertz 1995: 151; Паруснику 1996: 61; Martin 2001: 83.

41 За румпела вж. Mott 1997: 113. Срв. Монгфелъг 2000: 77, 92.

42 Anderson 1976<sup>2</sup>: 59; Hutchinson 1994: 74; Guilmartin 2003: 87, 223.

43 Rubin de Cervin 1985: 30.

44 Боголюбов 1878: 144; Casson 1964: 74; Anderson 1976<sup>2</sup>: 60; Hutchinson 1994: 74; Монгфелъг 2000: 62, 74-75; Guilmartin 2003: 111, 113.

45 Guilmartin 2003: 222.

46 Lane 1973: 123, 338; Anderson 1976<sup>2</sup>: 71; Unger 1980: 181; Hutchinson 1994: 73; Паруснику 1996: 62.

47 Боголюбов 1878: 150; Stenzel 1909: 103; Casson 1964: 72; Hutchinson 1994: 73; Alertz 1995: 152; Паруснику 1996: 60; Монгфелъг 2000: 92; Каморин, Волковский 2010: 79. Височината на мачтите намалявала прогресивно към кърмата: Unger 1980: 178; Лане 1973: 176. Обикновено първите две от мачтите на галерите са леко наклоне-

Нейното въвеждане обаче се проточва чак до първата половина на XVI в., когато корабостроителите „окончателно решили за какво им е нужна“<sup>48</sup>. Тук е уместно да се припомни, че исторически по-ранната едномачтова галера продължава да се среща през цялото развитие на този тип кораб<sup>49</sup>.

В средата на XIV в. на кърмата на галерата се появила неголяма четириъгълна надстройка с проста конструкция от пръти, впоследствие специални гъги, над която за покрив опъвали тента<sup>50</sup>. Надстройката е често срещан елемент на всяка галера поне от XIII в. нататък и важна за защитата на кватердека<sup>51</sup>. До средата на XV в. тя не излиза извън пределите на горния край на кърмата, но през следващия век видимо се издига назад, подгържана от специални конзоли и дялани фигури<sup>52</sup>. Леките галери съставлявали гръбнака на всички военни флоти, било то християнски или мюсюлмански в Средиземно море<sup>53</sup>. Те ескортирали търговски плавателни съдове, но рядко са използвани за превоз на стоки, освен на такива с голяма стойност, заемащи малко място и при необходимост от бърза доставка. Османската лека галера - *кадърга* (*kadîrğa* от гръц. *κάτερων*), еквивалент на *galea sottile*, се използвала за военни цели чак до XVII в.<sup>54</sup>

Сред изображенията от „Св. София“ има кораби, които могат да се определят като византийски *дромон*. Той е видоизменена версия на римската *бирема*, появила се през IV - V в. и представлява гребен, еднопалубен<sup>55</sup> и едномачтов лек кораб с по два реда весла на всеки борд (по 25 на ред) и латински ветрила, които му осигурявали допълнителна гъвателна тяга<sup>56</sup>. Някъде между V и VI в. таранът на ватерлинията е заменен с надводен шпирон<sup>57</sup>, за да не се намалява скоростта на плаване и с цел разбиране веслата на вражеските съдове и превръщането им в безпомощни и уязвими за атаките на морските пехотинци и стрелци<sup>58</sup>. Към средата до края на VIII в. се появяват гвумачтови *дромони*<sup>59</sup>, с бойна платформа в средата на корабите, разположена между мачтите<sup>60</sup>, както и такава на носа, откъдето чрез сифони се изстрелвал „гръцки огън“<sup>61</sup>. На кърмата, ставаща все по-извита от IX в. нататък, се намирили две кормилни весла от двете страни на малка кабинна конструкция – тента, опъната върху гървена рамка, за капитана на кораба, командира на флота или пък за виден сановник, дори за

ни, докато наклонът на бизан-мачтата е по-голям: Андерсон 2012: 6; Хоккелъ 2005: 57.

48 Мондфелъ 2000: 92. Срв. също Mott 1988: 49.

49 Anderson 1976<sup>2</sup>: 60 отбелязва, че в преобладаващите изображения на галери от XIV и XV в. се вижда само една мачта, независимо от тяхната принадлежност.

50 Мондфелъ 2000: 70; Каторин, Волковский 2010: 78.

51 Alertz 1995: 151.

52 Мондфелъ 2000: 70.

53 Pryor 1988: 64, 67. Guilmartin 2003: 83, но на 17 отбелязва, че към 1600 г. „големите флоти на бойните галери са в упадък“.

54 Pryor 1988: 67; Guilmartin 2003: 220 „те са по-леки и с по-нисък надводен борд“, но по-бързи от западните, с подсилен и наклонен нагоре шпирон.

55 Pryor, Jeffreys 2006: 224.

56 Каторин, Волковский 2010: 71.

57 Впрочем шпироните през късната Античност и Средновековие не са били интегрирана част в корпуса, както е през Ренесанса. По този въпрос вж. Pryor, Jeffreys 2006: 203, където се казва, че шпиронът е „окачен чрез верига или съединител от форцевена“.

58 Pryor, Jeffreys 2006: 144, 152; Pryor 1995: 103. На друго място обаче Дж. Прайър (Pryor 1988: 59) посочва, че тази замяна става „по някое време, вероятно още през X в.“.

59 Pryor 1988: 60; Pryor, Jeffreys 2006: 238. Вж. също Hocker 1995: 97.

60 Pryor, Jeffreys 2006: 234-235. Вж. също Hocker 1995: 96, който отбелязва, че те са защитени допълнително с „кожи и метална обвивка, закована върху гървото“.

61 Pryor, Jeffreys 2006: 203. Срв. също Hocker 1995: 96.

самия император<sup>62</sup>.

**б) големи, тежки галери (*galere grosse*)** - големите или търговските галери са вид гълъг кораб, построен специално за превоз на подправки и други товари с висока стойност през последното десетилетие на XIII в. от венецианците<sup>63</sup>. Те са предимно ветроходни кораби, представляващи кораб-хиприг, нещо средно между галера (*galea*) и „кръгъл“ кораб (*navis*), но са по-близо до първата<sup>64</sup>. Със съотношение гължина към ширина от 6:1 (за разлика от обичайното 8:1 при леките галери), тези кораби са по-големи, с по-закръглен корпус и издигнат нос<sup>65</sup>, по-широки и с по-гълбоко газене, но по-бавни и по-слабо маневрени от леките галери, но тъкмо тези характеристики ги правят по-мореходни и стабилни пог ветрило<sup>66</sup>.

През XIV и XV в. се появяват специално проектирани и оразмерени големи галери за пътувания до Фландрия, Романия, Трапезунд или Александрия за превоз на стоки и поклонници<sup>67</sup>. От втората половина на XV в. мореходните качества на голямата галера се подобряват дотолкова, че веслата нямат основно значение и се използват спорадично - да се придвижват близо до брега или да влязат и излязат от пристанище<sup>68</sup>. Първоначално те са с две мачти, като предната е по-висока, а от XV в. е добавена и малка бизан-мачта, всички с латинско ветрилно стъкмвяване<sup>69</sup>. В някои случаи обаче отделни големи галери носели право ветрило на грот-мачтата, а други са стъкмени като ветроходни кораби<sup>70</sup>. Голямата галера достига най-голям разцвет в средата на XV в., но около средата на следващия век изчезва като товарен превозвач<sup>71</sup>, когато се превръща в хиприген военен кораб – *галеас* със спомагателни весла<sup>72</sup>.

**с) Подкласове в рамките на общата категория галери** - плавателни съдове с намаляващ размер и по-опростени производни на галерата, като гребно-ветроходните *фрегати*, *галиоти*, *фусты*, *бригантини*, заедно с *фелуката*, *шебекът* и *полакмата*<sup>73</sup>. Отличителните им белези са ниските корпуси и често използваните тригълни латински ветрила, но сходните им черти превръщат в трудно тяхното разграничаване, особено в схематични рисунки.

**Тип Па: едномачтови, с право ветрилно стъкмвяване търговски/транспортни? кораби** – в тази категория попадат появилите се през XIV в. в Средиземно море, кръгли кораби с право ветрилно стъкмвяване и окачен рул на кърмата<sup>74</sup>. Те са средиземноморска версия на северноевропейския *ког*<sup>75</sup> - притежаващ корпус с клинкерна обшивка с въградени напречни ребра-опори в

62 Pryor, Jeffreys 2006: 215. Вж. също Hocker 1995: 96, Pryor 1995: 103 и Каторин, Волковский 2010: 73.

63 За големите галери, вж. Dotson 1979: 20-32; Landstrom 1961: 128-135; Lane 1934: 15-26; Фионова 1971: 38; Scandura 1972: 211; Lane 1973: 122, 126; Unger 1980: 176; Unger 1981: 238; Wiel 1910: 312; Lane 2006: 22; OEMMT 2010: 147.

64 Lane 1934: 9-16, 19, 27, 29, 31, 33-34; Unger 1980: 178.

65 Lane 1973: 178 с форма на ветроход.

66 Unger 1980: 178; Mott 1988: 49.

67 Lane 1973: 178; Unger 1980: 177; Pryor 1988: 43 с цитираната литература.

68 Mott 1988: 49.

69 Bass 1972: 211; Unger 1980: 178; Mott 1988: 49 и бел. 5.

70 Pryor 1988: 43; Mott 1988: 49-51.

71 Макар и да са използвани предимно като търговски съдове, във венецианските документи те често се отнасят към *naves armate* (въоръжени кораби).

72 Pryor 1988: 66-67; Konstam 2002: 17; Sicking 2010: 244.

73 Guilmarin 2003: 53.

74 Lane 1973: 122-123; Pryor 1988: 39.

75 Общоприетата дата за въвеждането на *ког* в Средиземноморието е 1304 г., но тя е почти сигурно твърде късна. За това у Friel 1994: 78.

готовия корпус и съотношение гължина към ширина около 3:1, с рязко наклонен прав нос и кърма спрямо кила, едно право ветрило и все по-интегрирани в корпуса замъци, вместо като допълнение<sup>76</sup>. Ако се вярва на С. Белабарба, то истински коги всъщност никога не са били изграждани в Средиземно море и онова, което венецианците наричат *koka* (наричана още *nave quadra*, *nave rotonde*)<sup>77</sup>, са просто големи кръгли кораби с извит нос и вписани в корпуса кастели<sup>78</sup>, построени по традиционния средиземноморски начин (скелетен метод с каравелна гладка обшивка)<sup>79</sup>, но с централно кърмово кормило и единично право ветрило<sup>80</sup>. Именно в това значение на матък ще бъде използван терминът *koka*.

На правия кърмов упор на кога е по-лесно да се използва окаченото кормило, възприето на коките след втората половина на XIV в., но превърнало се впоследствие в доминиращо за всички кръгли кораби<sup>81</sup>. Ютът е поставен пониско заради руля и се простира почти наполовина от гължината на ветрилото. Първоначално *kokata* е с една мачта, както на северния *ког*, но впоследствие започват да използва две, с комбинация от право ветрило на грот-мачтата и латинско на бизан-мачтата<sup>82</sup>. Последното води до силно увеличаване маневреността, особено в и около пристанищата<sup>83</sup>. Бушпритът, оборудван подобно на северния *ког*, се използвал за загържане на булините, опъващи напред голямото право ветрило на грот-мачтата, когато корабът се движел срещу вятъра<sup>84</sup>. Тези предимства, в комбинация с окачения рул на кърмата, превръщат *kokata* в технологично най-модерният средновековен ветроходен кораб в Средиземно море и предвестник на тримачтовия. Най-забележителното значение на *кога* в Средиземно море е, че той не само повлиява върху развитието на съдове със смесено ветрилно стъкмяване и кърмово кормило, но в крайна сметка дава тласък за появата на кораби, способни на океански плавания<sup>85</sup>.

**Тип IIb: гвумачтови, със смесено ветрилно стъкмяване търговски кораби** - скоро след въвеждането на северния *ког* в Средиземно море, смесеното ветрилно стъкмяване еволюира, съчетавайки предимствата както на правото, така и на тригълното латинско ветрилно стъкмяване на плавателен съд, приел

76 Maik 2011: 57. Срв. Unger 1980: 138. Кастелите на носа и кърмата, появили се от средата на XIII в., с времето стават все по-интегрирани в корпуса - освен за военни цели и наблюдателен пост, те давали на екипажа по-висока позиция при управлението на кораба или за следене изпълнението на разнообразните моряшки задължения, но със сигурност съдържали и малки помещения или каюти от началото на XIV в. на матък: Kiedel 2000:10-13, 67-68.

77 Преди всичко е необходимо да се обърне внимание на това, че според С. Белабарба (Bellabarba 1999: 85; Bellabarba 1999: 86) *coscia* е по-общият термин за „кръгъл кораб“, и се използва за обозначаване вида на структурни характеристики и строителни методи, използвани при плавателните съдове. Допускайки същото, Фр. Лейн (Lane 1973: 123) уточнява, че това е станало от средата на XIV в., но поставя под известно съмнение гали „*coscia* е специфичен термин за едномачтов кораб с право ветрилно стъкмяване“. Във всеки случай към края на XIV в., отбелязва Д. Елмърс (Ellmers 1994: 41), терминът *coscia* е заменен от *navis*, тъй като видовете *коки* се считат за норма. Ф. Чичилио (Ciciliot 1998: 192) говори за „средиземноморската *кога*“ в резултат на обединението на характеристиките на северните с южните корабостроителни техники, докато за McGrail 2001: 243 с термина *koka* се обозначават големи, с право ветрилно стъкмяване кораби, а не специфичен корабен тип.

78 Maik 2011: 57.

79 Корабът се строи, започвайки от скелета и след това се обшива с гладка обшивка (гърска до гърска). За това у Scandurra 1972: 187 и 214; Bonino 1978a: фиг. 17.

80 Bellabarba 1988: 236.

81 Hutchinson 1994: 43.

82 Friel 1994: 79.

83 Unger 1980: 186.

84 Unger 1980: 140.

85 Bonino 1978a: 74, 94. Ellmers 1994: 46



формата на *кока* или *карака*. Двумачтовата *кока* с право ветрило на гротмачтата и латинско на бизан-мачтата съществува във Венеция през XIV и XV в., а най-ранният пример е рисунката във венециански портолан от Пицигани, датирана през 1367 г., която показва, че двумачтовото стъкмвяване с право ветрило на грот-мачтата и латинско на бизана е вече в обръщение<sup>86</sup>. *Караката* е един от най-големите транспортни кораби на XV и XVI в., еволюирала от комбинацията между северноевропейския *ког* и средиземноморския кръгъл кораб<sup>87</sup>. Терминът *карака*<sup>88</sup> е използван от северноевропейците за средиземноморската *кока* и вероятно се превърнал в текущ, благодарение на испанците при участията им в генуезките пътувания до Англия<sup>89</sup>. *Караките* са строени, започвайки от скелета и са с гладка (*каравелна*) обшивка със съотношение на дължината към ширината 3:1 и 3.5:1. Външният им облик се характеризира с характерната за техния профил „талия“, т.е. ниската част в корпуса, затворена между излизащ напред триъгълен форкастел върху извит форцевен и забележимо по-нисък ахтеркастел, който е несъмнено кватердек<sup>90</sup>. Корпусът, със заоблена кърма и с подчертана издутост, е укрепен с гървени фенгерси и велси, придаващи здравина на конструкцията<sup>91</sup>. През XV в. средиземноморската *карака* е един от най-големите кораби с водоизместимост между 400 и 600 тона<sup>92</sup>. Отначало са двумачтови, носещи едно голямо право ветрило на основната мачта и по-малко, право ветрило, на бизан-мачтата. Но скоро се установява, че малкото латинско ветрило осигурява по-добро управление на кораба и заменяйки правото на бизан-мачтата се превръща в стандартна черта за целия жизнен цикъл на *караките*.

**Тип Пс: тримачтови, със смесено ветрилно стъкмвяване търговски кораби** – през XV в. двумачтовата *кока* е заменена с многомачтова *карака*, чийто дизайн се превръща, повече или по-малко, стандартен за всички големи кораби в Средиземно море от около 1400 г. нататък. Очевидно е, че големият кораб не можел да се управлява ефективно с двумачтово ветрилно стъкмвяване дори и с добавяне на горни ветрила (*топсели*) над големия грот на основната мачта. Поради това, третата мачта, а често и четвъртата, на големите кораби се превръща в необходимост<sup>93</sup>. Неизвестни обаче остават точното място и дата за появата на този тип, който е с право ветрило на грот- и фок-мачтата, евентуално на бушприта и латинско на бизан-мачтата<sup>94</sup>. Най-ранната илюстрация на тримачтово ветрилно стъкмвяване се среща в каталански документ от около 1409 г., но на практика развитието му може да е станало почти едновременно на различни места по линията Италия – Англия в началото на XV в.<sup>95</sup> Така, през XV в., начеват промени, които достигат своята кулминация

86 Kamal 1938: 1483; Longhena 1953: 25-130; Guilleux la Roerie 1957: 179-180; Lane 1963: 203; J. Martinez-Hidalgo 1966: 32; Pryor 1988: 40-41; Zwick 2016: 657.

87 Unger 1980: 216; Gay & Ciano 1996: 63; Castro 2008: 3.

88 По документи от около 1350 г. е прилаган само за генуезки кораби. Вж. Friel 1994: 79; Zwick 2016: 657.

89 В английски документални източници до 1396 г. *караките* са кораби, наричани от генуезците *кока* или понякога *нава*; Hutchinson 1994: 42-43.

90 Friel 1994: 79.

91 Zwick 2016: 657.

92 Първият производител на *караки* е Генуа, а малко по-късно – Венеция и Испания, докато на север *караката* прониква към края на XV в. Вж. Friel 1994: 85; Zwick 2016: 659.

93 Около 1432 г. се появила фок-мачтата, а към 1484 г. е добавена и четвърта мачта – бонавентура. Вж. Friel 1995: 158-162.

94 Bellabarba 1999: 81-93.

95 Появата на тримачтовия кораб се отнася от Л. Мот (Mott 1994: 39-40) към ок. 1409 г., а основание за това му

в морския ветроходен кораб.

**тип III груги** – в тази категория попадат онези плавателни съдове от рисунките-графити, които е много трудно да се определят и свържат с предходните типове, но по-скоро с някои каботажни кораби. В тази част на Средиземноморието съществува огромно разнообразие от малки и средни каботъори като *волик*, *чектирме* (*чеко*), *скафо*, *саколева*, *трекандини*, *тартан*, *трабаколо*, както и османските *шайка*, *каик*, *мауна*, *барка* и много груги, които често си приличат дотолкова, че се отличават само по наименование<sup>96</sup>.

Разбира се, всяка квалификация, независимо на каква основа се прави, има условен характер и отговаря предимно на целите, поставени с конкретното изследване. Описанието на всеки корабен графит е изградено според стандартизиран модел, който включва пореден номер в рамките на съответната галерия, сведения за местоположение, материал, размери, степен на съхраненост, прерисовка, библиографски указания (в случай, че има такива), коментар и датировка. Снимки на всички корабни рисунки-графити са поместени отделно в приложение.

Дълбока приемственост съществува в целия исторически живот, каквато приемственост трябва да има и в нашите научни дирения. В последните съм се старал да вървя „по стъпките“ на моите скъпи учители и наставници и чрез това да им отдам, доколкото е възможно, дължимата дълбока и неизразима признателност за полученото знание и безценните напътствия по пътя на науката.

Надявам се, че след като завърши прочита на тази книга, читателят, гори и онзи, който няма да разбере нейната важност, ще може да усети и да вникне в „гругата история“ на този храм и гори да „отплава“ с неговия флот върху мрамора, като оттук насетне ще гледа с други очи на „потайностите“ на „Св. София/Ая София“, опитвайки се да открие „своя“ кораб не само в нея, но и сред отдавна забравени рисунки-графити върху всяка възможна стена.

6 октомври  
Св. ап. Тома

---

дава илюстрация към компилация от постановления под заглавие *Libre de les Ordinaciones de l'Administrador de les Places*, където на fol. 67r под постановление от 1409 г. за внос на вино по море и съответното мито се намира мастилена рисунка на тримачтов кораб, която изяснява части от текста и отразява съдържанието. Срв. Castro 2008: 350.

96 Овчаров 1992: 86-87.



## „СВ. СОФИЯ”: СТРАНИЧНИ КОРАБИ И ГАЛЕРИИ

Константинополският храм „Св. София” или „Божията Премъдрост” (обр. 1) е построен по нареждане на император Юстиниан I Велики само за 5 години и осветен тържествено от патриарх Мина (536 - 552) на 27 декември 537 г. Познат като „Великата черква” (*Мегали еклесия*), той е пример на рядко и блестящо решение за обединение на двата конструктивни принципа, на базиликален план с купол.

Отвън този храм не изглеждал голям, макар да имал 77 м дължина и 76,70 м ширина, но отвътре пораждал със своята пространственост, с ефирността на гигантския (с диаметър 32 метра), сякаш реещ се във въздуха купол, с богатството на вътрешното оформление<sup>1</sup>.

От двете си страни огромният централен купол на „Св. София” е подгържан с два по-ниски подкупола, които на свой ред имат още по два малки полукупола. По такъв начин цялото издължено пространство на средния кораб образува система от сферични форми, нарастващи към центъра на височина и плавно преминаващи една в друга. (обр. 3)

Така цялото движение е устремено към един отчетливо подчертан център - пространството под главния купол. Именно тук се изправял украсеният със скъпоценни камъни амвон и се извършвали Св. Тайнства на богослужението, а зрителите се разполагали като в ложни по страничните двуетажни кораби, отделени от средния с редове от колони<sup>2</sup>.

За разлика от античната сграда, чиято конструкция със своята простота и логичност е напълно ясна за зрителя, храмът „Св. София” изглеждал непостижим и създаден „не от човешкото могъщество, но по Божие съизволение”<sup>3</sup>. (обр. 2)

Такова чувство се пораждало най-напред при отправяне на поглед към неговия купол. По думите на Прокопий Кесарийски „изглежда, той не ляга на твърда основа, а вследствие лекотата на постройката е златен похлупак, спуснат от небето и забулва това място. Всичко това, отвъд всяка допустимост, изкусно съединено по височина, съчетано едно с друго, витае във въздуха...”<sup>4</sup>. (обр. 3)

Всъщност тайната за висенето на купола във въздуха се крие в това, че четирите мощни стълба, носещи купола, остават почти незабележими за око на зрителя. Те са хитроумно замаскирани зад ред от колони, екседри и цветна мраморна облицовка и се възприемат просто като част от стената. Отчетливо се виждат само арките и платната (пангантиви) - сферични триъгълници между арките<sup>5</sup>. Широките основи на пангантивите образуват окръжност - основата на купола, а тясната им част е обърната надолу. Така се създава лъжливото усещане, че куполът се възнася леко, подгържан

1 Маврогинов 1955: 91-99; Лухачова 1987: 46; Mango 1962: 87, 93; Mainstone 1988: 185-212; Bayet 2009: 21.

2 Procopii 1906: I. 1, p. 13. 55; Bayet 2009: 22, 27; Mainstone 1988: 219-227.

3 Procopii 1906: I. 1, p. 14. 61.

4 Procopii 1906: I. 1, p. 12. 46-47.

5 Procopii 1906: I. 1, p. 11. 37-38, 12. 43-44; Лухачова 1987: 45, 128.

само от платната (пангантивите). Архитектите обаче не спрели готук, но се погрижили да засият още повече чувството за безтегловност. Те прорязали цялата основа на огромния купол с поставени един до друг 40 прозореца, които образували почти непрекъснат светлинен кръг<sup>6</sup>. Така обърнатата наолу чаша на купола се отрязва от архитектурния масив и у зрителите се създава усещане, че куполът сякаш витае в пространството<sup>7</sup>.

С една дума, навлизайки в средновековието, конструктивните идеи на архитектурата престанали да бъдат явни, но се скривали и нагласявали така, че да създават илюзия за неръководно чудо, за непостижимост. Големи снопове светлина, падащи отгоре и озаряващи ярко подкуполното пространство, оставяйки в полумрак страничните пространства, позволявали на влизащия в храма изведнъж, с един поглед, да обхване цялата му необятна вътрешност.

Зрението - първо сред сетивата, се нуждае от светлина, а светлината за византиеца е цвят, различаващ формите. Тя играела огромна роля във византийската теология: така византийският мистик „вижда“ Божествената енергия. Светлината като противоположност на мрака е един от централните образи във византийската символика<sup>8</sup>. Литургията, долавяща се благодарение на превъзходната акустика във всички ъгли на огромния храм, маслените лампи и свещите, струящата светлина през прозорците на купола съживявали и раздвижвали посланието на милионите мозаечни кубчета по стените и сводавете и всичко омайвало присъстващите.

Повечето византийци не познавали светлината в дома си и идвайки в храма, попадали в истинния свят, предвещаващ спасението им: те са посрещани и изпращани от Божията Майка, обгръщани свише от Христос Пантократор и от Божествената светлина на Отца. Вседържителят изглежда милостив, но не за всички - за този, който имал нечиста съвест, Той изглежда страшен. Неговата лява ръка лежала върху Евангелието, отворено на текста: „Мир вам. Аз съм светлината на света“, а дясната била вдигната за благословия на праведните и предупреждение към съгрешилите.

Храмът „Св. София“ бил смятан за удивително архитектурно и художествено творение, което олицетворявало представата на византиеца за вечните непостижими Божествени начала. Без съмнение като „нов модел на вселената“ той удовлетворявал най-различни функции<sup>9</sup>. Неговото подкуполно пространство действително можело да се възприеме и като Вселена, и като символ на вселенското значение на Византия, Константинопол и неговия строител, самия Юстиниан Велики<sup>10</sup>. Той бил апогеят на византийската архитектура и изкуство, защото нищо подобно или равно на него не било създадено във Византия през следващите девет века<sup>11</sup>. По този повод е уместно да се припомним думите на В. Полевой за него, че „...всичко е достигнато. Какво повече да търсим от това, че движението е застигнало навеки“<sup>12</sup>.

Храмът „Св. София“ бил грандиозен „кораб“ според Прокопий Кесарийски или „маяк“ по думите на Павел Силенциарий, и тези уподобявания достатъчно ясно

6 Procopii 1906: I. 1, p. 12. 42; Runciman 1902: 59; Bayet 2009: 27.

7 Procopii 1906: I. 1, p. 12. 47; Лухачова 1987: 46, 128.

8 Runciman 1902: 59.

9 Срв. също Фёдоров 1982: 571: „Храмът изобщо е подобие на Вселената, значително по-нисш от своя оригинал в действителност, но несравнимо по-висш по неговия смисъл. Смисълът на храма се заключава в това, че той е проект на Вселената“.

10 Вагнер 1986: 177.

11 Runciman 1902: Пак там; Вагнер 1986: 178; Bayet 2009: 30.

12 Полевой 1973: 73.



насочват към метафоричното<sup>13</sup>, християнско схващане и изобразяване на черквата като кораб, носещ се по вълните на житейското море под знака на кръста и направляван към Христос, чрез което се внушава на вярващите, че през това море може да ги пренесе в небесното пристанище единствено тя<sup>14</sup>. Сравняването на Църквата с кораб не е възникнало случайно<sup>15</sup>. Образът на кораба, който стои в основната структура на раннохристиянския храм, напомня за подробно описания в Библията кораб от Стария Завет – Ноевия ковчег, осигурил спасяването на хора и твари по време на Потоп<sup>16</sup>. В християнската литература образът на Ноевия ковчег<sup>17</sup> се уподобява с нефа (на лат. *navis*, означаващо кораб)<sup>18</sup> или изгължената средна част на базиликата или християнския куполен храм между притвора<sup>19</sup> и олтара<sup>20</sup>, отделена от съседните обеми с колонада или аркада<sup>21</sup>, където получават спасение кръстените миряни, допуснати до причастие. Изгължената композиция на храма се основава на разбирането, че сакралната ценност на частите от сградата се увеличавала с приближаването към олтара<sup>22</sup> и в тази градация се разграничават три основни разделения: нартекс, наос, олтар, които съответстват на трите основни разделения на християнското общество: огласени, верни и пастири<sup>23</sup>.

Както един кораб, така и храмът има своя носова част (източната апсида с олтара), и своя кърма (западната част с притвора). Символиката на кораба

13 Такава „метафоризация“ пръзва от апостолските времена, например „Постановления на светите апостоли чрез Климент, римски епископ и гражданин“ от III - начало IV в. (*Διαταγαί τῶν ἀγίων ἀποστόλων διὰ Κλήμεντος τοῦ Ῥωμαίου ἐπισκόπου τε καὶ πολίτου*), където е използван образът на кораб, за да се изобрази църковното устройство: Църквата Божия е голям кораб, а епископът - негов кормчия, който знае как и кога да свика събрания за богослужение; епископът повелява на дяконите - матросите, а те разпределят по места пътуващите братя за богослужение. Сградата, в която протича богослужението, трябва да бъде изгължена и подобна на кораб, с притвори от двете страни и нос, обърнат на изток, а кърмата - на запад. В средата е поставена катедрата на епископа, а от двете му страни седят презвитери и стоят дякони. По входовете, на тези за мъжете стоят вратари, а на женските – дякониси, подобно на тези, които приемат пътниците на кораба и жените отделно от мъжете. Ако някой се окаже сегнал на друго, не на своето място, то дяконът го укорява и настанява, където трябва, тъй като черквата е подобна не само на кораб, но и на кошара. За това, вж. Ültzen 1853: сар. 57, 66, 1 - 67.11. Срв. също Димитриевски 1993: 107; Kobylinski 1995: 13 I Baader 2016: 234 (с примерите).

14 Рудаков 1902: 10; Смирнов 1876: 388. Срв. също Гусев 2010: 158; Thurston 1912: <http://www.newadvent.org/cathen/14373b.htm>, посетен 2.08.2012 г.; Safran 2014: 173; Камедина 2014: 36.

15 За Иполит Римски светът е бушуващо море, а църквата - спасителен кораб, който не потъва в морската бездна, тъй като има опитен кормчия - Христос. Носът на кораба е Изток, а кърмата - Запад. Има два руля - два завета: Старият и Новият. Ветрилата на този кораб са небесният Дух, а железните котви - заповедите на самия Христос, крепки, като желязо. За екипаж служат ангели, стоящи на левия и десния борт и помагачи на Кормчията да управлява в свирепите вълни на житейското море. Thue 1995: 186.

16 Casson 1971: 344-360; Baader 2016: 234.

17 Мирковић 1965: 99; Гудимова 2019: 107-125

18 Нефът е средната, най-голяма част, от вътрешността на един храм в която се извършва службата и се изнасят проповедите пред християните-богомолци, а от символична гледна точка той е земното възплъщение на християнската Вселена. За това у Krautheimer 1965: 248, 361; Ćurčić 1991: 1436; Marinis 2014: 49, 58-59.

19 По тълкуванията на Св. Отци, притворът (напречният коридор или преддверие на храма, известен в западната традиция като нартекс) символизира необновената земя, лежаща още в грях, намиращ се винаги в противоположната на олтара част на храма. По време на служба тук стоят вярващи, отлъчени от причастие и намиращи се под епитимия, а също и оглашените – готвещи се да приемат кръщенето. Тук се извършват и някои екстраординарни богослужения, които не влизали в кръга на основните. За него вж. Ćurčić 1991: 1438-1439.

20 Най-важната част на храма - олтар с престол, достъпът в която е ограничен за повечето хора, тъй като тук се извършва главното събитие на литургията - хлябът и виното стават Христовите тяло и кръв. За него вж. Taft, Vouras 1991: 71.

21 Мирковић 1965: 99 отделени чрез „... колони, стена, гървена или желязна презграда. Десният, южен кораб, е определен за мъже, а левият, северен за жени <...> всеки страничен кораб има отделен вход, а портюерите (остии) и дяконите се грижели за подгряжане на реда на входа.“

22 Вагнер 1986: 170.

23 Рудаков 1902.

се запазва и получава развитие в по-късните куполни храмове, където сферичният купол символизира изгубото от вятъра ветрило<sup>24</sup>. Според Х. Багер „в християнския контекст символичното значение на кораба като *ecclesia* (Църква) - разработено в различни форми, със силни последици от управлението, общността и божествената помощ - никога не може да бъде отделено от смисъла и възплътените желания, които имат всеки от многото по-популярни оброчни кораби“<sup>25</sup>, за които ще стане дума по-нататък.

Нямам намерение да проследявам в детайли историята на храма и неговия интериор от строежа му през 532 до 1453 г. От една страна, това е извън целите, които си поставям в тази книга, а от друга, би означавало да повтаря онова, което вече са направили автори-класици по отношение изследването на черквата: Е. Антониагис<sup>26</sup>, А. Шнайдер<sup>27</sup>, Т. Уитмор<sup>28</sup>, П. Ъндерууд<sup>29</sup>, Х. Суейнсън<sup>30</sup>, Р. Нелсън<sup>31</sup>, У. Емерсън и Р. Ван Найс<sup>32</sup>, Ж. Еберсол<sup>33</sup>, Ф. Диримтекин<sup>34</sup>, Т. Менюз<sup>35</sup>, К. Манго<sup>36</sup>, Х. Кьохлер<sup>37</sup>, Р. Мейнстоун<sup>38</sup>.

Ето защо ще се огранича само с представяне на страничните кораби и галериите, тъй като те имат пряко отношение към моята работа.

Съзидателният гений на Антемий от Трал и Исидор от Милет е виден в

24 Вагнер 1986: 180.

25 Baader 2016: 234. Срв. също Rahner 1964: 304; Kemp 1981: 257-268; Möbius 1989: 15-23. За кораба като политическа метафора, вж. Peil 1983: 700-863.

26 Ε. Μ. Αντωνιάδου, Ἐκφράσις τῆς ἀγίας Σοφίας, Tom. II, Αθήναι 1908.

27 A. M. Schneider, *Die Grabung im Westhof der Sophienkirche zu Istanbul*, Berlin 1941; Idem, *Die Hagia Sophia zu Konstantinopel*, Berlin 1939; Idem, *Die Kuppel mosaiken der Hagia Sophia zu Konstantinopel*, *Nachrichten der Akademie der Wissenschaften in Göttingen* 1 Philologisch-Historische Klasse 13, 1949, 345-355.

28 T. Whittemore, *The Mosaics of St. Sophia at Istanbul Preliminary Reports*, Oxford 1933, 1936, 1942, 1952.

29 P. A. Underwood, Notes on the Work of the Byzantine Institute in Istanbul: 1954, *Dumbarton Oaks Papers* 9-10, 1956, 291-294; P. A. Underwood and E. J. W. Hawkins, The Portrait of the Emperor Alexander, *Dumbarton Oaks Papers* 15, 1961, 187-217.

30 H. Swainson, *The Church of Sancta Sophia Constantinople: A Study of Byzantine Building*, Boston 2005; W. R. Lethaby and H. Swainson, *The Church of Santa Sophia, Constantinople*, London 1894.

31 R. Nelson, *Hagia Sophia, 1850 - 1950: Holy Wisdom Modern Monument*, Chicago 2004.

32 W. Emerson and R. L. Van Nice, Hagia Sophia: Preliminary Report of a Recent Examination of the Structure, *American Journal of Archaeology* 47, 1943, 403-436; W. Emerson and R. L. Van Nice, Hagia Sophia: The Collapse of the First Dome, *Archaeology* 4, 1951, 94-103; W. Emerson and R. L. Van Nice, Hagia Sophia: The Construction of the Second Dome and Its Later Repairs, *Archaeology* 4, 1951, 162-171; R. L. Van Nice, The Structure of St. Sophia, *Architectural Forum* 118, 1963, 131-139; R. L. Van Nice, St. Sophia's Structure: A New Assessment of the Half Domes, *Architectural Forum* 119, 1964, 45-49; R. L. Van Nice, *Saint Sophia in Istanbul. An Architectural Survey*. I-II, Washington 1965, 1986.

33 J. Ebersolt, *Sainte-Sophie de Constantinople. Etude de topographie d'après les ceremonies*, Paris 1910.

34 F. Dirimtekin, Ayasofya Baptisteri: The Baptistry of Saint Sophia, *Türk Arkeoloji Dergisi* 12, 1963, 54-87; F. Dirimtekin, Le local du patriarcat A Sainte Sophie, *Istanbul Mitteilungen* 13-14, 1963 - 1964, 113-127.

35 Th. Mathews, *The Early Churches of Constantinople. Architecture and Liturgy*, London 1971; Th. Mathews, *The Byzantine Churches of Istanbul. A Photographic Survey*, London 1976.

36 C. Mango, Documentary evidence of the apse mosaics of St. Sophia, *Byzantinische Zeitschrift* 47, 1954, 395-402; Idem, *The Materials for the Study of the Mosaics of St. Sophia at Istanbul*, Dumbarton Oaks Studies, Washington D. C. 1962; Idem, The Lost Mosaics of St. Sophia, Constantinople, in: *Actes du XIIe Congrès International d'Études Byzantines. Ochride, 10-16 septembre 1961*, vol. III, Beograd 1964, 227-234; C. Mango, E. Hawkins, The Apse Mosaics of St. Sophia at Istanbul. Report on Work Carried Out in 1964 (1965), *Dumbarton Oaks Papers* 19, 1965, 113-152; C. Mango, E. Hawkins, The mosaics of St. Sophia at Istanbul. The Church Fathers in the north tympanum, *Dumbarton Oaks Papers* 26, 1972, 1-42; Idem, The Collapse of St. Sophia, Psellus and the Etymologicum Genuinum, in: *Gonimos, Neoplatonic and Byzantine Studies Presented to Leendert G. Westerink at 75*, J. (eds.) Duffy and J. Peradotto, New York 1988, 167-174; Idem, *Byzantine Architecture*, New York 1976; Idem, Byzantine Writers on the Fabric of Hagia Sophia, in: *Hagia Sophia from the Age of Justinian to the Present*, (eds.) R. Mark - A Çakmak, Cambridge 1992, 41-56; C. Mango, A. Ertuğ, *Hagia Sophia. A vision for empires*, Istanbul 1997.

37 H. Kähler, *Die Hagia Sophia. Mit einem Beitrag von Cyril Mango über die Mosaiken*, Berlin 1967.

38 R. J. Mainstone, The Structure of the Church of St. Sophia, Istanbul, *Transactions of the Newcomen Society* 38, 1965 -1966, 23-49; R. J. Mainstone, Justinian's Church of St. Sophia, Istanbul: Recent Studies of Its Construction and First Partial Reconstruction, *Architectural History* 12, 1969, 39-49; R. J. Mainstone, The Reconstruction of the Tympana of St. Sophia at Istanbul, *Dumbarton Oaks Papers* 23-24, 1969 - 1970, 355-368; R. Mainstone, *Hagia Sophia: Architecture, Structure and Liturgy of Justinian's Great Church*, Thames & Hudson 1988.



отвореното пространство на тънкия централен блок с двойка полукръгове с полукуполи, поставени по главната ос – изток-запад в балансирана композиция с непрекъснати стени, пилони или колони. (обр. 4) Тези основни пространства са отделени чрез един кораб на север и един на юг с помощта на колонади, с галерии над страничните кораби и вътрешния нартекс, създавайки П-образен вид, засилващ тенденцията към централизация на огромната „куполна базилика“ – друга черта на византийската църковна архитектура. Първоначално достъпът до галериите в „Св. София“ се осъществявал чрез четири кули със спираловидно издигащи се нагоре рампи, разположени до четирите края на черквата – днес се използват само тези в северозападния и североизточния ъгъл. Такива кули с рампи са традиционна черта на константинополските черкви, засвидетелствани най-рано от средата на V в. (обр. 8, 9)

Много рядко страничните кораби и галериите са обект на описание в изворите, а там, където се среща, информацията е крайно оскъдна. Около 550 - 560 г. Прокопий казва за „Св. София“, че тя имала два, напълно еднакви, странични кораба на долния етаж и галерии с колонади над тях<sup>39</sup>. (обр. 5 и 10) В своето „Описание на черквата Света София“ (ок. 563) Павел Силенциарий също споменава, че всеки от страничните кораби е увенчан с галерия от север и юг, сходна с корабите на долния етаж<sup>40</sup>, но отбелязва, че западната галерия „не прилича на другите два [кораба т.е. галерии]“<sup>41</sup>. (обр. 18)

Според Евагрий Схоластик (ок. 536 - след 594 г.) колонадите на страничните кораби поддържали редиците от колони на еднакви галерии, от които желаещите можели да гледат извършващите се ритуали в наоса и тъкмо оттук императрицата наблюдавала принасянето на Светите тайнства<sup>42</sup>.

В невизантийските описания на „Св. София“ страничните кораби са отбелязвани мимоходом<sup>43</sup>, докато галериите са описани доста правдиво през 1403 г. от пратеника на кастилския крал Руи Гонзалес де Клавиho, който посочва, че „споменатите кораби около четвъртитото пространство са покрити отгоре [с галерии] и тези галерии са обърнати към квадратното пространство [наоса]<sup>44</sup>, тъй че от тях могат да се слушат месата [обеднята] и часовете [службите, водени на каноничните часове], и тези галерии са свързани една с друга, а поговете им са стъпили върху колони от мрамор и зелен яспис, а покривите

39 Procorii 1906: I. 1, 14. 55-58: „Има два портика, по един от всяка страна и те по никакъв начин не са конструктивно отделени от кораба, а по-скоро увеличават ширината му и се простират по цялата му дължина, без да се издигат до пълната си височина. . . Единият е предназначен за поклонници мъже, а другият се използва от жените за същата цел. Но няма разлика между тях.”

40 Mainstone 1988: 37.

41 Paul Silentiarii 1822: 34. 170-173: „И ако някой се качи горе, ще открие, че женските странични кораби [галерии] от всяка страна са подобни на тези отдолу, но онзи [т.е. галерията] над нартекса, на запад, не прилича на останалите два [т.е. галерии].”

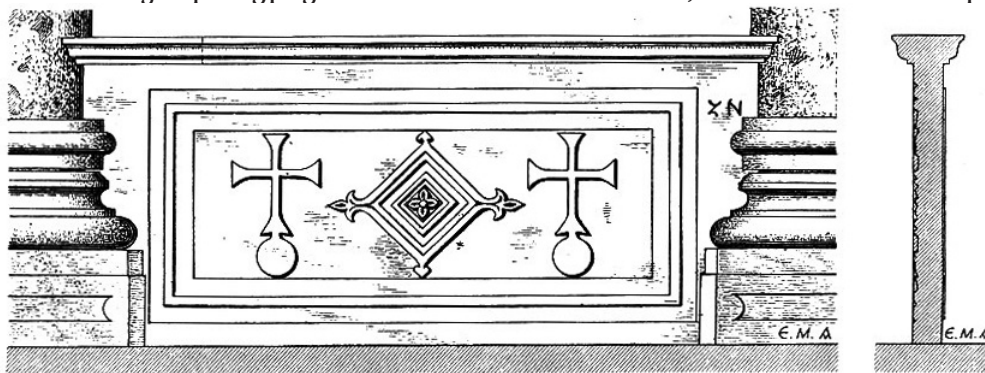
42 Bidez, Parmentier 1898: 180.

43 От разказа на Антоний от Новгород през 1200 г. за реликви и св. Мощи в „Св. София“ се разбира неговият път през тях, макар да не ги назовава: Книга Паломник 1899: 4-7, 12; Марков 2012: 193-194. Същото по-късно правят Игнатий от Смоленск (Majeska 1984: 93, 95) и руският анонимен автор между късна 1389 г. и ранна 1391 г. (Majeska 1984: 133, 137). Най-точен за тях е Руи Гонзалес де Клавиho, който през 1403 г., отбелязва, че „четвъртитото пространство [наоса] е обградено от три много големи и широки кораба, които са свързани с него чрез проходи”: Марков 2012: 367. Отношението към страничните кораби би могло да се дължи на тяхната затъмненост с по-светли и по-тъмни пространства, както и на усещането за улици, което предизвикват у посетителя, на които може да се излезе през западната врата на храма, да се прекосят и напуснат след това през източната. Дори фактът, че там се намират прочутата колона на св. Григорий и масата с реликвиите от Христовите Страсти (макар и само през Страстната седмица), не са в състояние да променят отношението към тях. Впрочем кирилският надпис-графит от първата половина на XV в., който споменава последните, се намира не в северния кораб, а над тях, в северната галерия. За него вж. Томов 2019: 134-142

44 Наосът е преди всичко място, където миряните присъстват на службата и го заемат изцяло или само част от него. За това вж. Marinis 2014: 54.

им са продължение на този на надквадратното пространство [наоса] <...>, а галериите над корабите на споменатата черква обхващат четвъртното пространство от всички страни, освен там, където е големият олтар ..., а тези галерии са широки деветдесет крачки, повече или по-малко, а обиколката им е четиристотин и десет крачки и тези галерии и сводовете им са покрити с много красиво изработени мозаечни произведения<sup>45</sup>. Преди него, през 1349 г., Стефан от Новгород също твърди, че „... преминахме през галериите със свещи, обхождайки черквата като в кръг“<sup>46</sup>. Според арменския анонимен поклонник (между края на XIII – 30-те години на XV в.) „Св. София“ е „... на [два] етажа ... на горния етаж има 64 зелени колони <...> а на горния етаж има 40 колони от зелен мрамор“<sup>47</sup>.

Галериите<sup>48</sup>, наричани „катехумена“ (*κατηχούμενα*, *κατηχούμεναι* т.е. мястото на катехумените), „горни помещения“ (*ὑπερῶα*), „колонади“ (*στοαί*) и по-рядко „място за жени“ (*γυναικωνίτης*)<sup>49</sup> представляват коридор, разположен над нартекса и страничните кораби на храма, обикновено открити към наоса чрез мраморна колонада<sup>50</sup>. (обр. 7, 11) Долната част на колонадата е затворена чрез мраморни панели с парапет и с височина, варираща от 1.20 до 1.50 см. По такъв начин се оформят един вид отделни ложички в галериите. (обр. 19) Панелите на ложичките са украсени отпред и отзад с релефи – предимно ромбове и кръстове, но повечето от последните са заличени. Релефите не се виждат отдолу поради издигащата се напред около метър гървена балюстрада, следваща корнизата. Подът на галериите, както отбелязва Перо Тафур през 1437 - 1438 г., е покрит „... с изключително добре изрязани много големи плочи, които са много красиви“<sup>51</sup>.



Преградна плоча с парапет между две колони, според Е. М. Антониадис

45 Марков 2012: 367-369. Преди него може да се споменат лаконичните фрази на френския епископ Аркулф (ок. 680), който казва, че „... над тези три стени се издига втори етаж“ и на Бертрандон дьо ла Брокиер (1432 - 1433) за това, че „... корабът на черквата, който е на три етажа, направени по един и същи начин. Единият е под земята, другият на нейното ниво, а третият е отгоре“. За това вж. Марков 2012: 21, 428.

46 Малето 2005: 253.

47 Марков 2012: 383-384.

48 За галериите на „Св. София“ и някои от техните функции, вж. Mathews 1971: 128-129 и Mainstone 1988: 229-230.

49 Р. Тафт (Taft 1998: 31) приема основателно, че терминът *гинекей* „се използва за обозначаване на пространства на приземния етаж, предназначени предимно за жени“. В. Маринис (Marinis 2014: 91) посочва, че „терминът *γυναικωνίτης* (място за жени) бил рядко използван за галериите“.

50 Според Т. Метюз (Mathews 1971: 133) „първичната и най-ранна употреба на галериите вероятно била за катехумените“. Всъщност до VII в. катехумени е най-обичайният термин, с който обозначавали галериите, но след като покръстването в детска възраст става доминиращо, той бил изоставен. След този век галериите станали необичайни за храмовото устройство, но се появяват отново с известна честота след XIII в. в провинциалните византийски центрове, като Мистра например. Срв. Taft 1998: 58-59 с посочените извори; Marinis 2014: 91.

51 Марков 2012: 447.

Западната галерия съответства точно на тавана на вътрешния нартекс и нейните засводени части се простират по цялата му дължина. (обр. 18) Нейната централна част гледа към нефа, а поставеният в пода кръг от зелен мрамор маркира мястото на императрицата. (обр. 19) В южния край на западната галерия има двукрила врата (пог № 46), която води към помещението, идентифицирано като „малък патриаршески секретон“ (ведомство), принадлежащ някога към патриаршеския дворец<sup>52</sup> и разположен точно над югозападния вестибюл („Вестибюла на воините“) и съседната рампа (*мегас кохлиас*), спускаща се до „големия секретон“ и след това до входа<sup>53</sup> в източната стена на „Вестибюла на воините“<sup>54</sup>. Там са запазени фрагменти от мозайки, изработени вероятно през 70-те години на IX в.<sup>55</sup> Обикновено появата им се свързва с времето на Юстин II (565 - 574). Макар да имат пряк достъп до западната галерия, тези помещения не са достъпни за съвременния посетител.

Един поглед върху южната и северната галерия показва, че тяхната колонада е съзнателно направена да не съвпада с тази на страничните кораби по тях - вместо двойката порфирни колони във всяка екседра, са използвани малки колонки от *verd antique* и нито бройката, нито размерите им съответстват на тези от страничните кораби.

От една страна, причина за това може да е невъзможността за тогавашните строители да издигат колони с такива размери на голяма височина. От друга страна, наложените твърде кратки срокове за изпълнение вероятно са принудили строителите да продължат с колони от по-малък размер. В своето „Описание на черквата Света София“ Павел Силенциарий споменава за тази необичайна особеност: „тези са украсени не с две, а с шест колони от Тесалия [тъй, че] някой ще се чуди на решението на човека, който върху две колони поставил смело три по две и не се побоял да постави техните основи във въздуха“<sup>56</sup>. Следващата разлика е, че първоначално всички четири главни пилона разполагали с тунел на нивото на галерията, но с изключение на северозападния всички останали тунели впоследствие били зазидани.

Освен описаните гребни разлики в плана, общото впечатление от северната и южната галерия е, че те се различават от страничните кораби по значително по-ниската височина на своговете, които не са като тези от долу и нямат толкова мозайки; по твърде големия поток естествена светлина от широките прозорци и лошото състояние на мраморната облицовка.

Ниската височина на кръстатите свогове и куполообразната им форма създават илюзията, че галериите изглеждат по-обширни от страничните кораби. (обр. 7, 11, 18) Колоните, поддържащи своговете в северната и южната галерия са сходни с тези от страничните кораби, но са по-къси на височина и са от бял мрамор. Орнаменталната им мозаечна украса и проста мраморна облицовка са запазени фрагментарно<sup>57</sup>. Просветът между две колони е запълнен

52 Многоетажно здание, пристроено до южната фасада на „Св. София“, чиято южна галерия водела право в патриаршеските покои. Срв. Dirimtekin 1963-1964: 113-127; Mango 1959: 52-53; Van Nice 1965: pl. 13; Mathews 1976: 31-34; Darck & Kostenec 2011: 90. През 1200 г. Антоний от Новгород споменава за „цистерна“ (кладези), „баня“ и „хранилище“ (ограда) пълно с плодове и други хранителни припаси в патриаршеския дворец. За това вж. Книга Паломник 1899: 23; Малето 2005: 228; Cormack, Hawkins 1977: 200-202, 247-251; Taft 1998: 39.

53 Всъщност това е входът към патриаршеския дворец. За това вж. Van Nice 1965: pl. 13; Mathews 1976: 31-34. За него споменава и Антоний от Новгород през 1200 г. Малето 2005: 223 „... вход към патриаршеския дворец“.

54 Darck & Kostenec 2006: 129; Darck & Kostenec 2010: 56, 58 „Големият“ секретон е открит през 90-те години на XX в. и той е построен за приеми или събрания, а помещенията около него имат функцията на офиси, сервизни помещения – кухни, складове или квартири.

55 Cormack, Hawkins 1977: 175-252; Mango 1962: 38-39, 44-46, 93-96; Darck & Kostenec 2010: 64, 66-68.

56 Paul Silentiarii 1822: 33. 151-155.

57 Своговете са покрити с украса, имитираща тази на нартекса, която е добавена по време на реставрацията



с мозайка от звезди и други геометрични форми.

В източния край на югозападната екседра се намира мраморна презграда с врата, водеща към нейната централна част. (обр. 12) Тя представлява две затворени врати с моделирани каси и трегери, а всяко крило има пет изрязани правоъгълни панела с декоративни рамки, както и изображения на ключалки, резета и кръгли ръкохватки. Между двете лъжливи врати има истински портал, малко по-нисък и по-семпло направен, с трегер, оформен от тънка плоча светложълт фригийски мрамор с червени жилки. Над презградата е поставен гърбен трегер, украсен с резбовани лози, точно като тези на оригиналните сводести плочи. Три от релефите на панелите в западната страна на вратата са заличени. От източната страна на презградата всички панели са украсени с големи кръстове на височина човешки ръст. Макар и отдавна заличени, техните очертания личат при подходящо осветление. Характерът на резбата върху мрамора позволява да отнесем „вратите“ към VI в., макар, колкото и да е странно, изворите да пазят пълно мълчание за тях. По някакви непонятни причини презградата получила името „Врата на Рая и Ада“ и може би разделяла светските от духовните власти.

Непосредствено след лъжливата презграда в южната стена има друга врата (пог № 48), водеща до две помещения, като едното е запазило някои от своите мозайки, а другото - своите фрески. Смята се, че това са били параклиси.

Първоначалната мозаечна украса на храма, доколкото може да се каже, била изцяло нефигурална - само пространства със златни кубчета, с граници от плодове, цветя и геометрични орнаменти - имитираща ефекта на блещукаща коприна<sup>58</sup>. Към това се добавя голям брой обикновени кръгове и вероятно огромен кръст в централния купол. След Юстиниан ранната история на мозайките е неясна – може би са били заменени с кръстове, или разрушени от иконоборците<sup>59</sup>. Така че историята на познатите ни днес мозайки на „Св. София“ реално започва с възстановяването на Православието и достига своя връх при Македонската династия – особено по времето на Василий I (868 - 886) и Константин VII Порфирогенет (913 - 959). С други думи, втората половина на IX в. била време за интензивна работа на византийските творци по възстановяване на религиозното изкуство.

В северната галерия е запазена мозайката на император Александър (912 -913). Разположената на източната стена на южната галерия мозайка на император Константин IX Мономах (1042 - 1055) и Зоя от средата на XI в. е пример за зрял, завършен класически византийски стил<sup>60</sup>. Той пресъздава различни влияния и вариации, от догматичната абстракция до хуманистичния илюзионизъм. Контурите и геометричното третиране на елементите от граперите придават плоскост на фигурите, разположени върху блестящ златен фон, който отхвърля каквато и да била временна или пространствена локализация. В същото време изобразените фигури са пълни с живот, а техните действия носят чистотата и стереотипа на античната грама. Тук цари и строго установена йерархична система за разположение на сюжетите, предназначена да илюстрира основните християнски догмати<sup>61</sup>. През XII в. вместо предишното живописно мозаечно решение се развила линията и затвореният контур,

през 1847 - 1849 г. На някои места, между колонадата на балюстрадата и двойката колони в централните части на северната и южната галерия, както и между свода и източната погпора, са запазени участъци с оригиналната мозаечна украса.

58 Mango 1980: 262.

59 Лихачова 1987: 49.

60 Лазарев 1971: 149-153; Лазарев 1986: 75-77; Лихачова 1987: 117-118, 123-124, 127-128, 133-134; Bayet 2009: 88.

61 Лазарев 1986: 62-64; Runciman 1902: 97-99.

присъщи на столичните майстори. Графичността и сухотата в изпълнението на фигурите е особено забележима в мозайката от „Св. София“, представяща император Йоан II Комнин (1118 - 1143) и съпругата му Ирина, поднасящи гарове на Св. Богородица. Тук цветните кубчета (с по-малък размер отпреди) вече не се нареждат „импресионистично“, като при никейските ангели, а по точни линии: зелена линия, до нея розова, след това - жълта и т.н. Така се постигало поразително фино живописно моделиране.

Когато кръстоносците били прогонени от Константинопол през 1261 г., увеличеното използване на архитектурната основа е знак за ново виждане, което изисквало от художниците да използват при композиране цялата стена на храма като едно цяло, вместо да поставят върху нея изолирани изображения на отделни фигури или на група от фигури. Въпреки че само няколко са запазените паметници, писмените извори говорят за значителна творческа дейност в Константинопол между 1261 - 1300 г. Мозайката „Дейсис“ в южната галерия на храма „Св. София“ е съхранила основните черти на стил, който се нарича „Първи Палеологов“ и се характеризира с класическа монументалност, триизмерност, богатство на отсенки и форма. Тя представя фигурите на Св. Богородица и Св. Йоан Кръстител, пледиращи пред Христос за спасението на човешкия род. При изработването за главите на фигурите са използвани камъчета с по-малък размер, които са поставяни по-плътно едно до друго, отколкото в останалите места. Така се постига много по-голям художествен ефект, отколкото при останалите мозайки от галерията. По стил и поразително качество на изпълнение, тя показва връщането към класически модели през този период, свързано с по-убедителното използване на пространството и по-доброто познаване на анатомията. Впрочем в мозайката от столичния храм може да се съзре и знак за сближаване на изтока и запада. Внимателно моделираното лице на Божията Майка не е нищо друго, освен един пример за „човешко“ третиране на свещените фигури, характерно за налагащия се нов стил в Италия. Нейната сила се крие в харизматичното събуждане на християнско милосърдие по време на Второто пришествие<sup>62</sup>.

За мозайките споменават и някои от чуждите посетители на „Св. София“ - Антоний от Новгород например споменава, че „... в галериите са изрисувани патриарсите и всички императори, колкото били в Цариград, както и тези, които са били еретици“<sup>63</sup>. Важно уточнение за тях внася Перо Тафур (1437 - 1438), посочвайки, че те са „... направени на височина от земята колкото копие <...>, а под тях има изключително майсторски изградени плочи с монтирани в тях порфири и ясписи, изработени много богато“<sup>64</sup>.

Много от мозайките изчезнали или по време на земетресения (например катастрофалните през 1346 и 1894 г.), или след завладяването на Константинопол от османците на 29 май 1453 г. Оцелелите мозайки били постепенно покривани, замазвани с боя или гипс от османците. Но унищожението е вървяло бавно и неотклонно по един стар, но „ефикасен“ начин – „сувенир за спомен“. Тук ще приведа само един пример, който нагледно илюстрира този процес. По време на своето посещение на храма през 1859 г. Александър Милюков пише: „в хоревите ... петима мръсни имами ... в ръцете на единия имаше платнена торбичка. Той извади от нея шепя разноцветни камъчета мозайка, изкопани от стените и ни ги пъкна под носа с предложение да ги купим за спомен“<sup>65</sup>. През 1847 г., когато

62 Carr 1991: 600.

63 Книга Паломник 1899: 23; Малето 2005: 228.

64 Марков 2012: 447.

65 Милюков 1859: 139.

братята Гаспаре и Джузепе Фосати (швейцарци), натоварени от султан Абдул Меджид да възстановят постройката и нейната украса, мозайките били разкрити отново и от тях снели копия. След това обаче те отново били замазани, чак до 1931 г., когато Томас Уитмор и Византийският институт започнали планомерното им проучване, възстановяване и реставрация. Този процес бил разширен, когато през 1935 г. Атамюрк наредил „Св. София“ да бъде превърната в музей.

От западната страна на източната подпора и в пода, точно срещу мозаечната композиция „Дейсис“, се намира плоча с надпис „HENRICO DANDOLO“. В днешния си вид надписът датира от XIX в. и повдига много въпроси, които неотклонно го отдалечават от автентичността. (обр. 13)

В източната стена на южната галерия има врата (сега под № 51), от която някога е започвала галерия, по която императорската процесия можела да попадне от Двореца в храма, без да се появява на открито в града (обр. 17)<sup>66</sup>. Дървената стълба пред вратата днес не е запазена. За отбелязване е още, че тъкмо тук, където императорите влизали в черквата, са запазени и две мозайки с императорски изображения - Константин IX Мономах и Зоя, а до тях - Йоан II Комнин и съпругата му Ирина. Покрай тях пътят отивал към балюстрада, от която се открива изглед към цялото вътрешно пространство на „Св. София“. В трактата „За церемониите“ се споменава за императорски „метаторий“ (*μητаторίον*) в южната галерия на „Св. София“, използван от императрицата, а в някои случаи също и от императора<sup>67</sup>. Очевидно тази своеобразна локация не била постоянна, а импровизирана от завеси, тъй като няма следи от нея в южната галерия за разлика от тази, намираща се от същата страна, но на приземния етаж, в южния кораб<sup>68</sup>.

В някои от описанията на черквата, освен традиционното определяне на галериите като място за жени, може да се открие и по някой конкретен детайл за тях<sup>69</sup>. Например Антоний от Новгород, посетил Константинопол през 1200 г., отбелязва в своята „Книга паломник“, че патриархът стои „... горе, в галерията ... когато служат“<sup>70</sup>, а в друга редакция на ръкописа е казано, че в „... неделен ден и на Господните празници патриархът присъства на утринната и обедната, и тогава той благославя певците от галерията“<sup>71</sup>. Очевидно е стоял зад мраморната балюстрада на южната галерия, но в текста не се уточнява неговото местоположение. Според Н. Тетериатникова патриархът се намирал в централната част на южната галерия, откъдето благославял миряните и

66 Mango 1959: 69-70, 90-91; Mathews 1971: 93-94; Teteriatnikov 1996: 49-52.

67 Taft 1998: 41: „... несъмнено, в южната галерия отгясно и над метатория на императора (текстът не уточнява от коя страна именно се намирал той, но трудно можем да си представим, че императорската локация в катедралния храм се намирала в по-малко почетната северна галерия, в това време, когато това можело да бъде с успех направено от другата страна...)“. За императорския метаторий в източната част на южния кораб, разположен тъкмо в дясната страна на наоса, до бемата или светилището вж. Αντωνιάδου 1908: 214-224; Papadopoulos 1948: 366-368; Mathews 1971: 132-133; Baldwin 1987: 177-178; Mainstone 1988: 223-226, и ил. 59, 249, 252; Mango 1959: 64, 72 note 198. За случаите, в които императорът присъства в метатория на южната галерия вж. Taft 1998: 41: на празника Възнесение Христово, в Неделята на Православието, в Неделята след Пасха; императорският антураж се намирал в метатория по време на посещаването на патриарха. Според Р. Тафт (Taft 1998: 42) „Макар метаторият в галериите да се използвал само от императрицата и нейния антураж, това не може да бъде аргумент в полза на твърдение, че галериите били място, предназначено изключително за жени. Що се отнася до императора и неговата свита (всичките нейни членове са мъже) на тях също се предписвало да бъдат по време на литургия по хорове на храмовете“.

68 За следи вж. Иванов 2011: 62.

69 Според В. Маринис (Marinis 2014: 54) „често жените се оказвали в галериите, но не били ограничени само до тях“. Срв. Mathews 1971: 131 и Taft 1998: 49, 62.

70 Книга Паломник 1899: 16, 17; Малето 2005: 225.

71 Книга Паломник 1899: 17.



певците<sup>72</sup>. Според мен обаче, той по-скоро се е намирал заг балюстрада на източната част на галерията, пред мозаечните пана<sup>73</sup>. Друг автор, Игнатий от Смоленск, присъствал на коронацията на Мануил II Палеолог на 11 февруари 1392 г. в „Св. София“, казва, че „... мъжете са вътре в Светата черква [наоса и страничните кораби], а жените в галериите. И колко е остроумно – жените стояха заг копирени завеси, за да не види никой от народа [отголу] украсените им лица, докато те виждат всички“<sup>74</sup>. Но тази практика не била продължителна, тъй като множество други текстове, ранни или късни, говорят за това, че жените били узнаваеми на галериите<sup>75</sup>. Всъщност тук бихме се запитали дали не става дума за някакъв вид *непелос*, позната практика за „Св. София“<sup>76</sup>. Отново ще наблегна и на това, че гледайки отголу нагоре, към галериите е трудно да се различи нещо повече от човешки силует и евентуално цвят на греха, доколкото е видима от гърдите до шията – да не говорим за лица и детайли от украсата! Дори и забележката на патриарх Атанасий I (ок. 1309 г.), че със своята пишна украса жените разсейвали миряните в наоса, е по-скоро повод те да бъдат преместени от заеманите от тях престижни места в галериите, откъдето наистина се вижда всичко<sup>77</sup>.

И накрая, върху мраморната повърхност (не само в галериите, но в целия храм) се откриват отделни или свързани заедно гръцки букви, смятани за каменогелски „знаци“<sup>78</sup>. Известно е, че занаятчиите, работещи в кариерите за мрамор на о. Проконесос имали обичай да „подписват“ изработеното от тях чрез видими, но дискретно поставени отличителни знаци. Разпределението на тези знаци в „Св. София“ ни помага да разберем „организационната структура и оперативните стратегии, избрани от работещите, за да се намали времето за строеж и да се увеличи производителността на работата“<sup>79</sup>.

На въпроса кой е имал достъп до галериите, ще отбележа, без да навлизам в излишни детайли<sup>80</sup>, че според традиционния възглед галериите на втория етаж са смятани за женско място или използвани като средство за сегрегация на половете или социалните класи<sup>81</sup>. Но ако приемем мнението на Т. Метюз и Р. Тафт, тогава ще бъде много погрешно да смятаме, че „галериите са място предимно за жени“ или че те „са резервирани за използване единствено от катехумени или жени“<sup>82</sup>. В потвърждение на това се налага да припомним, че някои сектори от галериите са запазени главно за императрицата и

72 Teteriatnikov 2011: 258.

73 От това място той обхваща целия наос и всички намиращи се в него, а не само онези от вярващите, стоящи между северната колонада на наоса и мислената линия, минаваща през неговия център, ако е в централната част на южната галерия. Подобно наблюдение се потвърждава от прост експеримент на място.

74 Малето 2005: 283.

75 За завеси се споменава и в Житие на Йоан Златоуст от Симеон Метафраст (X в.). Вж. PG 114: 1113 BC: „... той [Хризостом] наредил галериите да бъдат закрити с воал“. Според Taft 1998: 62-63: завесите са по-скоро изключение. Срв. Majeska 1984: 420-421 (коментар).

76 Macrides 1980: 22-25; Hilsdale 2014: 86-87.

77 Athanasius I 1975: 94-95 (текст), срв. 353-354 (коментар). Срв. също Taft 1998: 56.

78 Paribeni 2010: 53. Срв. също Paribeni 2004: 652-734.

79 Paribeni 2010a: 114.

80 Виж съответните пасажи и заключения у Mainstone 1988: 229-230 и Taft 1998: 31, 34, 41-42, 49, 55-56, 59, 62, 86-87.

81 За различните възгледи относно галериите вж. Mathews 1971: 125-6, 130-133. В „Св. София“, както във всички големи черкви на изток, жените и мъжете били отделени по културни и морални причини; в повечето храмове жените заемали северния страничен, а мъжете южния страничен кораб (черквите били ориентирани на изток). Срв. също Mainstone 1988: 230; Gerstel 1998: 91-92; Marinis 2014: 54. Вж. и Taft 1998: 57, който дори отбелязва погребално правило в кодекс от XI в., което изисква тялото на покойника да се поставя на гясната (южна) страна на храма, ако е на мъж, и на лявата (северна) страна, ако е на жена. Но в по-голямата част от писмените данни за „Св. София“ се посочва, че жените заемали и северния, и южния кораб, а мъжете се намирали в централната част на нефа.

82 Вж. Mathews 1971: 131 и Taft 1998: 49, 62; Marinis 2014: 54.

нейните пригворни гами или за императора и неговия антураж, предимно от мъже, докато други части се използвали в определени случаи като място за църковните синоди например<sup>83</sup>. Въпреки че значителна част от говорцовите ритуали се извършвали в галериите, богослужебната дейност там била несъществената<sup>84</sup>. Освен това, галериите изглежда били използвани за различни дейности, както позволени, така и непозволени<sup>85</sup>. Още едно съображение следва да бъде споменато. Според Р. Тафт, от XIV в. галериите били резервирани за имперския антураж и благороднички, докато обикновеният народ заемал централния неф и страничните кораби на първия етаж<sup>86</sup>. Очевидно е, че при липсата на писмени сведения доводите „за“ или „против“ присъствието (или не) на обикновени миряни от мъжки и женски пол в останалите части на галериите са равностойни<sup>87</sup>. Във всеки случай графитите върху колоните, стените и балюстрадите на галериите свидетелстват за присъствието на обикновен народ и оттук са в подкрепа на „за“. Естествено възниква и въпросът за времето, по което са създавани графитите - по време на служба или не. Отговорът му отваря вратата за различни хипотези, които могат да се сведат до две предположения. Първо, нищо не ни пречи да допуснем, че всеки присъстващ на дълго продължаващата православна служба е разполагал с достатъчно време, за да изгълбае (преднамерено или не) нещо върху мрамора. Подобна мисъл не е лишена от основание, но тя изисква да се приеме, че галериите са достъпни за всеки по всяко време или че самите автори са важни персони, или придружители на знатни лица. Възможно е обаче нашите разсъждения да вървят по друга линия и да се предположи, че авторите просто са обикаляли галериите преди или след литургия и тъкмо тогава да са връзвали своите графити в мрамора. Казано иначе, галериите са традиционен елемент в храмовата архитектура и играели роля на допълнителни помещения с универсално предназначение<sup>88</sup>.

И накрая, нека отбележим, че тясно свързаната с грага, в който се намира, „Св. София“ като имперска християнска постройка, обявява Константинопол и за столица на империята, и за център на Християнския свят, а впоследствие като джамия, олицетворява доминацията на исляма и Османската империя. И в двата случая тя е символ на Божията воля. След 29 май 1453 г., падането на Константинопол в ръцете на османците, за около 500 години, храмът

83 Според Marinis 2014: 92 императорът и неговият антураж „... не заемали цялата галерия, а по-скоро определените за целта пространства. Така останалата част от галерията била използвана от миряните“. Впрочем, според споменаващите женски имена надписи-графити, жените са заемали северната (гръцките „... Теодора, именната патрикия“, „Теодора от Виза“ и „Кира“, кирилските „Говена“ - два пъти и може би глаголическият „Ана“) и западната галерия („Доброслава“). Няма нито един графит с женско име в южната галерия. За детайли, срв. Taft 1998: 42.

84 Ще отбележим, че тук се извършвали църковните ръкополагания, даване причастие на императора, събори, клетви за вярност, хранилище на реликви, чудотворни изцеления и прогонване на демони. Можем да добавим сведения за раздаване на възнагражденията на клириците (рога), за императорски приеми и обеда, за сесии от всякакъв вид на църковния трибунал и събрания на синода и т.н. За това вж. Taft 1998: 59. Според Marinis 2014: 93 галериите имали разнообразни функции, „макар никой от тях да не била последователно или широко използвана“.

85 Taft 1998: 59 подчертава, че галериите били използвани „за всяка цел, която можем да си представим, позволена или непозволена, включително дори като временно жилище и за сексуални флиртове“. Той също отбелязва, че „жените и императорският антураж присъствали на литургията в галериите и получавали светите тайнства там“, както и, че „ораториите и императорските апартаменти, трапезария и ложата-метаторий вероятно се намирали там“. Срв. също Mathews 1971: 133.

86 Taft 1998: 56.

87 Заклещението е направено от Taft 1998: 42.

88 Като пример може да се посочат гугите на Георги Пахимер († ок. 1310), че „целият народ“ присъствал на службата в „Св. София“, което показва, че по този начин галериите увеличавали капацитета на черквата, особено в случаи, когато вярващите се оказвали твърде многобройни. Срв. Marinis 2014: 92.

е Великата джамия (*Ками-и Кебир*) за мюсюлманския свят и султаните на Османската империя. Но от 1 февруари 1935 г. с декрет на Мустафа Кемал Ататюрк като част от програмата му за модернизация и секуляризация на турското общество и ратифициран от Великия меджлис е обявен за музей. Проучването и разкриването на мозайките започва през 1931 г., когато Византийският институт към университета в Харвард получава разрешение да ги изследва и реставрира. През 1992 г. започва голямата реставрация на храма, която продължава и до днес. Превръщането на музея „Ая София“ обратно в действаща джамия през 2020 г. има много предизвикателни последици, но остава надеждата, че случаят с джамията Зейрек (някогашния манастир „Христос Пантократор“) и нейните боядисани мраморни стени няма да се повтори отново. Само времето ще покаже това.



## МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ И КОНТЕКСТ НА КОРАБНИТЕ РИСУНКИ-ГРАФИТИ

Най-напред е необходимо да се поясни, че въпреки повърхностните прилики, средновековните графити не са аналог на съвременното „маркиране“ или „припикиване“ на място, определяно също за „графити“. За разлика от днешната криминализирана представа за тях, връзаните знаци в средновековните черкви не се считали за вандалска проява по онова време. Църковните власти изглежда са показвали толерантност към тази практика, самите духовници са оставяли свои знаци, и графитите по-скоро са запазвани, отколкото заличавани. Това навежда на мисълта, че границата между приемливите и неприемливите ритуали за Църквата се оказва размита или, казано иначе, връзването по църковните стени е за времето си отличителен феномен, свързан със светогледа на средновековните хора.

Означава ли това, че тези стотици изображения на средновековни кораби са просто рисунки на отегчени хора или представляват нещо повече? Нещо смислено? Изглежда, доказателствата от черковните стени предполагат, че са такива. Тези многобройни изображения на кораби изглеждат нещо различно от това, което може да ни се струва на пръв поглед - желание да се остави някъде траен знак по време на ефимерното ни съществуване и колкото по-известно е мястото, толкова по-голям смисъл придобива действието. Повечето от тях със сигурност не са просто грасканици, породени от скуката, но показват непрекъснатите връзки между крайбрежната общност и морето. Въпреки това, вместо да са просто възпоменание за търговията, извършвана между Константинопол и останалите, по-близки и по-далечни места в Черно, Егейско и Средиземно море, изглежда, че много от тях са създадени като пряк резултат от самата търговия и участващите в нея.

Неоспорим факт е, че като град-пристанище в исторически и географски контекст византийската столица притежавала чудесната възможност да бъде включена в мрежа за морски обмен, да се превърне в нейна основа, следвайки морската артерия, свързваща Черно, Мраморно и Егейско море и стигаща до Средиземноморието и да стане един от най-важните търговски центрове в света, който е „много по-богат от всички останали градове <...> по богатствата, които му носи морската търговия”<sup>1</sup>. Разбира се, това не би могло да бъде постигнато без наличието на подходящи пристанища с необходимия капацитет, съответните съоръжения и обслужващ персонал. Казано иначе, броят на пристанищата<sup>2</sup> по брега на Константинопол

<sup>1</sup> Марков 2012: 145 (Робърт от Реймс, 1106-107 г.).

<sup>2</sup> Първите пристанища са разположени на Златния рог, това са наследените от древния Византион Просфорион и Неорион, като първото се заплачва към края на първото хилядолетие, а второто е военна корабостроителница с фабрика за весла до X в. След тях се намира споменатото през IX-X в. пристанище Еп-



не оставя съмнение за силно морско присъствие<sup>3</sup>, необходима част от ежедневието на един пристанищен град, въпреки лошата репутация, която моряците често са имали и статута им на външни лица<sup>4</sup>. В изворите се изтъква недобрата слава на заведените, посещавани от моряци, на битките, кражбите и общата липса на дисциплина сред тях, както и на сребролюбието и безскрупулността на занимаващите се с морска търговия, т.е. „хора от най-лошо качество“<sup>5</sup>. Едва ли обаче властите са имали пълен контрол над моряците в пристанищен град като Константинопол или върху морала, практиките и вярванията, които те носят със себе си<sup>6</sup>. В този град можело да се види как ритъмът на живота запращал богословските заблуждения на „външни“ и „местни“ на загнен план, как местните търгували с търговци от италианските градове-гържави, лекували се при еврейски лекари или пък купували хляб от арабски търговци<sup>7</sup>. Що се отнася до моряците, страхът и благоговението, които те са имали към морето, не се променяли с тяхната религия, нито рисковете в морските пътувания намаляват и техните молби към „невидимите сили“ в началото и в края на всяко тяхно пътуване или при морски проблеми са по същество еднакви<sup>8</sup>. Впрочем наличието на множество кораби и търговци оказва дълбоко влияние върху просперитета на Константинопол и върху местната икономика, която на два пъти сменя своя център<sup>9</sup> – отначало разположен по оста на централната градска артерия Меси<sup>10</sup> с прилежащата зона с пристанища по южния бряг на Мраморно море, а

маскалон (седем пристана) или залив с висока концентрация на пристанища, използвани до средата на XIV в. и, последно на Златния рог, е пристанището Космидион или Писа, почти извън градските предели, използвано за арсенал на византийския флот чак до XIV в. За тези пристанища, вж. Günsen 2017: 414-416; Kislinger 2016b: 91-97; Preiser-Kapeller 2016: 99-108. От изток на запад, първото и най-малкото пристанище на Мраморно море е това в подножието на Големия дворец, използвано още през V и VI в. и известно от X в. като Вуколеон, което запазило значението си до средата на XIV в. За него вж. Günsen 2017: 416; Heher 2016b: 67-90. Следващото пристанище на запад е това, завършено през 362 г. от император Юлиан (361-363) и получило неговото име, което през 575 г. е възстановено, почистено и разширено от Юстин II (565-578) и започва да носи името на съпругата му София. От края на VI до XI в. изглежда е било основно пристанище на Константинопол. От XI в. нататък е познато под името Контоскалион, което след 1261 г. е с железни порти и капацитет до 300 галери и се използва за нуждите на византийския флот или това, което е останало от него, а при османците е военна база, наречена Kadirga limanı („пристанището на галерите“). За него вж. Magdalino 1996: 19-21; Günsen 2017: 416-417. Срв. също Müller-Wiener 1994: 26-27; Kislinger 2016: 16; Heher 2016: 51-66. Последното пристанище е това на Теодосий, създадено по времето на Теодосий I (379-395) за разтоварване на стоки и особено на идващото от Египет зърно за града. Въпреки непрекъснатото затлачване, отчасти причинено от наносите на потока Лукс, някои части от него все още са използвани през късния Палеологов период. За него, вж. Günsen 2017: 417-419; 423-424; Külzer 2016: 35-50.

3 Различни автори, особено преди 1204 г., като Бартолф от Нанзис (van der Vin 1980: 505-506), Ого от Дьой (Марков 2012: 156, 158), Вениамин от Тудела (Марков 2012: 172-173) и Ибн Батута (Марков 2012: 280-281) говорят за натоварената търговска дейност и за големия брой чужденци, които се намирили в града. Доминиканският монах Брокер, който посетил Константинопол през 1307 г., пък отбелязва, че „хората, които живеят в споменатия град, са рибари или търговци, или моряци, или копачи [земеделци], или занаятчии“. Марков 2012: 264.

4 Wade 2017: 271. Томов 2008: 49 в категорията „ксени“ – външни или пришълци попадали не само дошлите през граница „чужденци“, но и поданиците на императора, тъй като във Византия за външна се смятала дори извънградската търговия. Казано иначе, независимо какъв бил търговецът или морякът, щом идвал отвън се смятал за чужденец и съобразно тази представа се отнасяли към него.

5 Cod. Theod. 14. 4. 9.

6 Wade 2017: 272.

7 Томов 2008: 33.

8 Wade 2017: 279.

9 Kislinger 2016: 15-16.

10 Действителният пазар на Константинопол се простирал на около 1,850 м от Капитолия до Милия (приблизително върху днешните Орду гъжасъ и Диван Йолу) и с разклонения в северна и южна посока. Вж. Томов 2008: 44 (с посочената литература).

след 1204 г. - цялата крайбрежна ивица около Златния рог, проникващ дълбоко във вътрешността (5 км) и образуващ великолепно естествено пристанище, който от база на имперския флот до Х в. и район с концесии на италианските търговци от Венеция, Пиза, Амалфи и Генуа до края на XII в.<sup>11</sup>, се превръща в новия икономически център на византийската столица<sup>12</sup>. Само че с упадъка на Константинопол пристанището също претърпява определена рецесия. Отслабването на политическата му тежест е съпътствано със загуба на централното му място като транзитно пристанище и от XIV в. до падането му през 1453 г. неговата роля в международната търговия е иззета от Генуа чрез нейната колония Галата-Пера<sup>13</sup>.

От друга страна е ясно, че много от по-детайлните корабни графити, открити по стените на „Св. София“, могат да ни кажат доста за типовете кораби, действали във водите на Константинопол, техническите им подробности, както и да предложат прозрения за начина, по който са били строени и използвани. Стремелството на всеки автор на корабен графит е да направи своята рисунка „истинска“ като представя само най-важното на кораба, подчертавайки онези елементи, които смята за важни и тясно свързани с екипажа – ветрила, весла, кормила, въжета от такелаж и т.н.<sup>14</sup> Кормилата например са толкова ефективни, че карат Жан грьо Жойнвили да говори с възхищение за лекотата, с която големите средиземноморски кораби през XIII в. се обръщат към щир- и бакборда толкова лесно, както кон се управлява с юзгу<sup>15</sup>. От друга страна, корабът трябва да се разбира като цяло или обект, тяло и в същото време свещено „нещо“, за което важи принципът за антропоморфните *ex-voto*. Тук вниманието може да бъде насочено към онази част, която е от жизнено значение за успешно плаване и тя да се подчертае в една *ex-voto* рисунка, за да се предпази от повреда. По този начин се изпълнява функцията, която имат човешките *ex-voto* части. Освен това, подобно на човешкото тяло, отделни части от кораба могат да се разглеждат като части от фрагментирано тяло<sup>16</sup>.

В крайна сметка корабните графити имат специално място в изследванията на морските археолози, тъй като са широко използвани като източник на информация за техническите детайли на кораба<sup>17</sup>, макар че не бива да се преувеличават техните достойнства.

11 Magdalino 1996: 78-85, 106 (карта); Magdalino 2000: 219, 223-224; Magdalino 2002: 533. За топографията на италианските концесии, вж. Berger 1995: 149-165.

12 Това положение се запазва и след византийската Реконквиста от 1261 г. чак до 1453 г. Вж. Müller-Wiener 1994: 31; Kislinger 2016b: 91-97.

13 Lane 1973: 76; Müller-Wiener 1994: 33. За сравнение, таксите, които получавал Константинопол стигали общо само до 30 000 иперпери, а тези на Пера около 1350 г. възлизали на 200 000 иперпери. За това, вж. Bildlexikon, 26; van der Vin 1980: 255. Контрастът между Пера и Константинопол е особено явен в: Брокер („в него [Константинопол] живее малко население спрямо големината му, защото е обитавана едва една трета от него“; Марков 2012: 264), Клавихо („[Константинопол] е слабо населен“; Марков 2012: 378; „градът Пера е малък и гъсто заселен <...> със здрави и хубави къщи“; Марков 2012: 379), Буонделмонти („пренежастия град“; Марков 2012: 392), Бертрангон грьо ла Брокиер („оживен търговски град <...> с най-хубавото пристанище“; Марков 2012: 421; „както могат големите караки да дойдат пред Пера, така те идват и до Константинопол“; Марков 2012: 428), Перо Тафур („хората [в Константинопол] ... са тъжни и бедни, като демонстрират нищетата, в която живеят“; Марков 2012: 453; „В града [Пера] се извършва активна търговия <...>, поради което всички [жители] са много богати“; Марков 2012: 454); van der Vin 1980: 290.

14 Meinardus 1970-1972: 29. Срв. също Delouca 2000: 374.

15 Byrne 1930: 7. Срв. Meinardus 1970-1972: 30.

16 Baader 2016: 229.

17 Basch 1978: 41.

Ако при благоприятни светлинни условия човек може да ги различи, би могъл да е в състояние да ги определи, изхождайки от стила и сходството с аналогични изображения, но не би могъл да разбере контекста. Дори когато изображенията са придружени от текстове, контекстът обикновено остава неуловим, тъй като само авторът и неговата пряка аудитория знаят отговора. Ключът към разбирането на графитите е изучаването на техния контекст, но той не се ограничава само до място (Константинопол) и време (края на X/началото на XI – края на XV в.), но включва и носителя на графита (мраморната облицовка и колони в „Св. София“). В това отношение нямам никакво намерение да игнорирам слоевете културна информация у корабните графити, тъй като не са създадени в културен вакуум и представляват „прозорец на възможностите“, чрез който гадена морска общност може да бъде разгледана<sup>18</sup>. Казано иначе, акцентът няма да падне върху технологичните детайли, но и няма да преекспонирам контекстите и да премина в полето на гадаенето, тъй като характерно за повечето съвременни изследвания, поставящи „X в контекст“ и разкривайки в детайли „мисловния свят“ на техните създатели, както днес е модерно да се прави. Разбира се, иконографията, въпреки някои недостатъци на тълкуването, е призната за полезен източник на информация относно корабите, която иначе би се оказала недостижима, тъй като съществуват малко подходящи документи, а археологическите примери са рядкост. Изучаването на техническите детайли в изображенията ни предоставя изключителна възможност да разберем мисленето от миналото, концепциите и решенията. И още нещо, опитах се да представя историята на тези рисунки от гледна точка на техните създатели, а не просто да налагам произволни академични конструкции.

Впрочем едва ли трябва да предизвиква учудване, че за приближаващите се към византийската столица по море с огромните си размери и с разположението си на високата част на полуострова „Св. София“ се превръща във фиксирана градска забележителност<sup>19</sup>. Нещо повече, поради строгата свързаност на видимостта с височината е възможно да се приеме, че извисяващият се над останалата част на брега и съзиран от голямо разстояние (особено купола) храм се превръща в полезен ориентир за моряците, плаващи към пристанището в Златния рог<sup>20</sup>. Като навигационен ориентир може да се посочи също и скалата Дамалида с митническия пункт на нея. Следователно фактът, че храмът може да е бил използван и за навигационни цели от моряците, вероятно показва техния поглед

18 Кр. Уестердал (Westerdahl 1992: 5) я определя като „човешко използване (икономика) на морското пространство с лодка: селище, риболов, лов, корабоплаване и съпътстващите го субкултури“. Необходимо е да се има предвид и казаното от Зб. Кобилински (Kobyliniski 1995: 13), че когато се изследва значението на гаден символ в историческо развитие, то има скромнен принос за идентифицирането на специфичното му значение в определен пространствено-времеви контекст, поради променливостта в хода на това развитие, която може да доведе до тотална промяна в първоначалното значение. По тази причина, продължава той (Kobyliniski 1995: 14), „откриването на кой аспект от символа на кораба има културно или социално значение в конкретна ситуация зависи от подробно проучване на неговия контекст“ и следователно плавателният съд „може да бъде централен символ за членовете на една група от обществото, докато за останалите в същото време да е само технико-утилитарен артефакт“.

19 Марков 2012: 21 „... тази прочута кръгла черква, която се извисява на една забележителна височина“ отбелязва френският епископ Аркулф, извършил поклонническо пътуване до Светите Земи около 680 г., а през 1437-1438 г. Перо Тафур казва, че „като потеглихме отпък [Селимврия] на супринта на следващия ген, видяхме една много висока планина, повече от сто мили (sic). Казаха ни, че това е Света София, която е в Константинопол“: Марков 2012: 440.

20 van der Vin 1980: 256.

наг него, но едва ли може да послужи като обяснение за появата на корабните графити в него.

Нека сега се опитаме да видим защо идват и какво всъщност правят на това свето място неговите посетители? Отговор на тези въпроси ни дават разказите на чуждестранните посетители на византийската столица. Притегателността и славата на това място е неоспорима за всички и съвсем не е случайно желанието за посещение на черква, която е определяна за най-съвършената<sup>21</sup>, най-красивата и най-благородната<sup>22</sup>, както и най-голямата<sup>23</sup> в света с „много велики и различни реликви“<sup>24</sup> и „нито в един храм по света няма такива богатства, каквито има там [т.е. Св. София, б.м.]“<sup>25</sup>. За отговор на втория могат да послужат гумите на Огон от Дьой през 1148 г., който посочва, че във „Великата“ и в останалите константинополски черкви хората влизат „едните, привлечени от любопитство, другите, поради богоревност“<sup>26</sup>, а през 1349 г. Стефан от Новгород уточнява „... отидохме в Константинопол, за да се поклоним на светите места и да целунем телата на светците. И бяхме благословени от Света София, Божията Премъдрост“<sup>27</sup>.

Ако трябва да се обобщи и да се съвсем кратък отговор, то той би се вместил в израза *ευχής ενεκεν*, заради молитвата, която може да бъде акт на благодарност за спасение, събъждане на обет, молба за опрощение, или търсене на различна подкрепа от „невидимата сила“<sup>28</sup>. И тъй като мощите и реликвите не винаги са били напълно достъпни, благоговението се пренесло към обкръжаващата среда: просване пред мощехранителницата, която би могла да бъде целувана или обляна в сълзи, или благовоения; поставяне на предмети в близост до тях или просто надписване на името<sup>29</sup>. Когато вярващият дойде да се моли на конкретното място, основният му мотив би могъл да приеме формата на определено изразение: неговата молитва ще бъде подсилена от всичко онова, което може да бъде видяно или докоснато. В повечето от рисунките прозира загрижеността на вярващите чрез някаква подходяща форма да осъществят физически контакт с част от светостта на мястото, в което идват, за да се поклонят и помолят<sup>30</sup>.

Обръщайки се към реалността в „Св. София“, без усилие се открива, че надписите и рисунките-графити нямат специфична свещена основа и са врязвани по колони и голи стени, лишени от свещени образи. Преди всичко трябва да забележим, че тези врязвания говорят за свещения потенциал на черковното пространство и вероятно трябва да бъдат свързани с неговия светец-патрон, дори ако липсва рисувано изображение. Стремешът да се остави знак за дар или молитва чрез рисунка в самия храм идва от разбирането на средновековния човек, че неговата сила е пряко свързана с постоянството на акта. Оттук тя не е толкова маркер за посещение, макар да има и такива, но чрез прякото си взаимодействие със

21 Марков 2012: 277 (Болгензеле, 1334 г.)

22 Марков 2012: 308 (Мандевил, 1356 г.) и 416 (Шилтбергер, 1427).

23 Марков 2012: 286 (Зугхайм, 1336 г.)

24 Марков 2012: 286 (Зугхайм, 1336 г.)

25 Марков 2012: 173 (Вениамин от Тудела, 1165-1173 г.).

26 Марков 2012: 157.

27 Марков 2012: 294.

28 Marraval 2002: 71.

29 Marravel 2002: 73.

30 Marraval 2002: 73.



светата повърхност на черковната сграда се превръща във вечно присъствие, молитва „до нине“, която по дълготрайност и сила надминава една запалена свещ, чиито остатъци се изхвърлят от олтара и канедлабрите след нейното догаряне. Тъкмо с това може да се обясни уважението, с което тези образи се ползвали сред техните съвременници и следващите посетители.

Следователно, тези рисунки не могат просто да бъдат смятани за индикатори на търговска дейност, изхождайки от факта, че корабът е основно средство за транспорт на хора и стоки по море или изображения, дело на хора, които участват в такава дейност<sup>31</sup>. Възможност те са визуализации на вяра и надежда за онези, чийто живот е тясно свързан с морето. Дори да оставим настрана изкуствителното предположение, че подобни изображения на кораби могат да бъдат свързани и с един по-широк култ към св. Николай, макар често пъти патронът на дадена черква, да няма никакво отношение за тяхната поява в нея<sup>32</sup>, е ясно, че корабните графити са имали почти същата духова функция, каквато някога имали оброчните кораби, обикновено висящи в стотици западни черкви. Казано накратко, корабните рисунки-графити могат да се свържат със специфични морски начинания и да се определят като молитви за безопасно плаване или *ex-votos*<sup>33</sup> за завършено пътуване с чудогейно избавление по море, действително или метафизично<sup>34</sup>. Въпросът, който следва да бъде зададен, е дали по тях може да се определи естеството на тази молитва? Кои от тях са акт на благодарност за пътуване, което вече е завършено безопасно, подобно на много от предметите *ex-voto*, принасяни в средновековни светилища, и кои са молитва един вид „за късмет“ или като застраховка за безопасно пътуване по море, което все още не е предприето? Първата категория може лесно да се определи по наличието на светец-покровител (№ 3 Юг)<sup>35</sup>, по разстоянието на рисунката от пода (№№ 3, 15, 16, 18, 19 и 20 Юг и 9 Сг) или по-размера (№№ 12, 14 Юг и 5, 6, 7 Сг) и техническите детайли (№№ 21Юг, 12Сг), както ще се покаже по-нататък. По-интригуващо е, че в някои от нашите изображения (№№ 6, 12,

31 Корабът се почита съвсем ясно много повече от обикновен икономически инструмент или средство за пътуване по вода: Turner 2006: 253.

32 Meinardus 1970-1972: 32.

33 В материалната култура на християнството оброчите са осезаеми доказателства в черква, параклис, светилище или оракторий на благодарност за чудо, което вече се е случило и са видим потенциал за бъдещи чудеса. Те приемат различни форми, включително врязани или формовани предмети, както и рисуван върху гърска. За това, вж. Miracles 2016: 127. В Стария свят моряците се опитвали да защитят себе си и своите кораби от опасност като изгълбавали, изписвали или прикрепили към корпусите на корабите имена на богове и апотропейни очи, а в гнездото под мачтата се поставяли монети и се носели амулети и оброчни предмети: Casson 1971: 354-59, Фиг. 119, 125, 129, 130 и 132; Carlson 2007: 317-324; Carlson 2009: 347-365. Християните-моряци правели абсолютно същите неща, чрез кръстове или други символи, изгълбани или изписувани по корпусите на техните кораби и върху други предмети, към което се добавя носенето на амулети и оброчи: Vitaliotis 1998: 90-91; Bass, van Doorninck 1982: 212-218, 267.

34 Baader 2016: 229. Подобно на антропоморфните *ex-votos*, средновековният кораб е имал концептуални предци, които ни връщат няколко хилядолетия назад – към минойци, микенци, нурагийци, елини и римляни: Timmermann 2021: 261. През Възраждането например обичаят, свързан с изображенията на *ex-voto* кораби и моряци може да се види дори във венецианската живопис на Появата на разпънатите на кръст мъченици от планината Арарат в черквата Св. Антонио ди Кастело (Gallerie dell'Accademia di Venezia, 2020: <https://www.gallerieaccademia.it/apparizione-dei-crocifissi-del-monte-ararat-nella-chiesa-di-san-antonio-di-castello#&gid=1&pid=1>, посетен 25.11.2021) рисувана от Виторе Карпачо през 1515 г. Тази черква, намираща се в близост до болницата на моряците, е пълна с оброчен восък, цветни знамена, използвани във флота и миниатюрни модели на галеони и галери: Medieval and Renaissance Famagusta 2012: 179. Срв. също Architecture and Pilgrimage 2016<sup>2</sup>: 102.

35 Оттук нататък са възприети следните съкращения за структурите на „Св. София“: Юк = южен кораб; Ск = северен кораб; Зг = западна галерия; Юг = южна галерия и Сг = северна галерия.



13 Юг) корабите са показани с явни повреди, дори са обърнати на 180 градуса, което е сигурен знак за претърпяно корабокрушение, потопен в битка, или за плавателен съд, който никога повече не се е завърнал. Тук е изкушаващо да се направи връзка между последните с църковния кораб, тялото на Църквата или метафоричното транспортно средство за душите на вярващите към небето и да се погледне на тях през очите на паметта за вече изгубени кораби и за моряци, чиито души вече са на път към Божието царство. Само че този, образно казано „мемориал“, ще казва кой и какво да се помни не на всички, а на малката професионална моряшка общност. Втората категория<sup>36</sup> е по-трудна за определяне без допълнителни знаци, какъвто се явява гръцкият надпис „Κύριε, βοήθι / Господи, помогни!“ върху мачтите на кораб от рисунка № 18 в южната галерия или надписа на арабски език „Аллах“/„Бог“ (№ 9 Сг).

Разбира се, не всички кораби, изгълбани по стените на черквите следва да се класифицират като оброчни и най-простите сред тях могат да бъдат християнски символи, докато други, като носа на кораба, могат да изпълняват функцията на идеограма, създадена не да представлява обект, а да предаде концепция<sup>37</sup>.

Без да се впускам в излишни подробности по развитието на дискусията около корабните графити е необходимо да припомня, че навремето О. Мейнардуз определя тези рисунки за оброчни приношения на моряци, които рисуvalи своите кораби преди или след опасни пътувания, като израз на благодарност за благословия или молба за божествена защита<sup>38</sup>. Подобно нещо твърди след него и Л. Баш, който определя корабните графити за „най-евтината и най-трайната форма на *ex-voto* или призив към божествеността за защита винаги преди опасно пътуване, т.е. благодарност в края на щастливо пътуване“, макар тя да не е присъща само за християнската религия и Средиземноморието<sup>39</sup>. Тази идея е погетта и от М. Арци, според която графитите в черкви или храмове са *ex-votos* и признаци на благодарност, молитва, закрила или обет за някаква божественост<sup>40</sup>.

Впрочем общото впечатление за оброчните приношения в Европа преди Реформацията<sup>41</sup> е, че те обикновено са изработвани от восък, дърво или метал с различна степен на достоверност и принасяни в определен храм след чудогейно спасяване или ходатайство за безопасно пътуване по море или морска битка<sup>42</sup>. Ясна представа за същината на вотивната практика дава френският хронист Жан дьо Жойнвил, който по време извила се силна буря при морско пътуване през 1254 г. препоръчал на уплашената френска кралица да обещае, че „ако Бог ви върне във Франция, ще дарите кораб от сребро на стойност пет марки (~ 1.25 kg) за краля, себе си и децата си“, занесен впоследствие в параклиса „Св. Николай

36 За тази категория корабни графити, вж. Meinardus 1970-1972: 31; Bryer 1966: 3-12; Prins 1989: 6; Cuschieri, Muscat 1989: 122.

37 Le Bon, 1995: 172-179.

38 Meinardus 1970-1972: 31. През 1966 г. в своя статия за трапезундските кораби А. Брайър (Bryer 1966: 5) мимоходом отбелязва, че корабните графити от черквата „Св. София“ в Трапезунд „може би са направени, за освещаване на кораб при пускането му на вода или преди важно плаване“.

39 Basch 1978: 40.

40 Artzy 1999: 21.

41 Най-ранните сведения за средновековни *ex-voto* кораби датират от XII в. За това у Timmermann 2021: 262.

42 Timmermann 2021: 260 и 267, фиг. 4.

де порт” в Лотарингия<sup>43</sup>. Според някои текстови източници и няколко визуални изображения *ex-voto* корабите са показвани по-често с други оброчни приношения, по-специално свещи и части от човешко тяло направени от восък или сребро<sup>44</sup>. Запазени са и два оброчни гървени кораби от XV в. със значителни размери, дело на майстори със дълбоки познания в тогавашните корабостроителни техники – първият от Еберсдорф близо до Хемниц в Саксония (115 x 51 см), а вторият, „корабът Матаро” (123 x 43 см), предназначен за някой от престижните енорийски черкви или манастири на Барселона, Тортоса или Палма де Майорка<sup>45</sup>. Във връзка с тези оброчни кораби може да се каже, че някои от тях са „просто символи, формални абстракции <или>... примамливи амалгами от факти и измислици”, докато други са грижливо направени „умалени копия на реални кораби”<sup>46</sup>. Ахим Тимерман отбелязва, че те са предназначени за „общуване”, спомагащо за създаване на сложни взаимоотношения както сред човешката аудитория в земния свят, така и с божествени зрители в отвъдния и са част от „културен пейзаж, почти загубен във времето, в който много малки обекти могат да постигнат много големи неща”<sup>47</sup>.

Нека сега се върнем към нашата сбирка от корабни графити, която предполага силна взаимна връзка с феномена на оброчни или църковни кораби и с молитви за безопасно плаване, тъй като са налице много ясни признаци на близост. Да започнем с разположението им в „Св. София”, от което е очевидно, че по-голямата част от тях се намират в южната и северната галерия, няколко в северния и южния кораб и само един - в западната галерия. Тези места конструктивно са периферия спрямо централния кораб на храма и в тях авторът на графита търси не „свобода”, а уединение за пряко и индивидуално общуване с Всемогъщия, което ясно проличава от разположението на корабните изображения. С изключение само на едно, всички останали показват ясно, че рисуващът не бил с лице към нефа, но застава или с гръб, или странично към него, което навежда на мисълта, че корабите не са правени по време на служба, нък и не мисля, че колкото и дълго да е православната литургия, някой да е прекарал времето си в нелеко врязване на графит върху мрамора. По-скоро то е ставало по друго време и не е дело на момента, като подкрепата за това идва от подбора на местата за изображенията, направен по такъв начин, че да не предполага публичност и оценка от други зрители, освен Бог. Дори и днес те остават незабележими и лесно подминавани, с което се показва, че погледът на отколешния или съвременния посетител се привлича по-скоро от изисканата украса и образите на светилите на фона на бляскащи мозайки, нежели от едва различими графити върху мраморните первази, колони, ниши и странични стени.

Ако се обърнем към разстоянието, на което се намират графитите от пода, ще забележим, че много от тях са на нивото на очите, но има и такива, при които техният създател би могъл да е коленичил (№№ 3 Юг, 15 Юг, 16 Юг, 18 Юг и 9 Сг) или дори полулегнал (№ 19 Юг) при врязването им, което също затруднява тяхното различаване върху мраморната основа. Във всеки случай, неговият

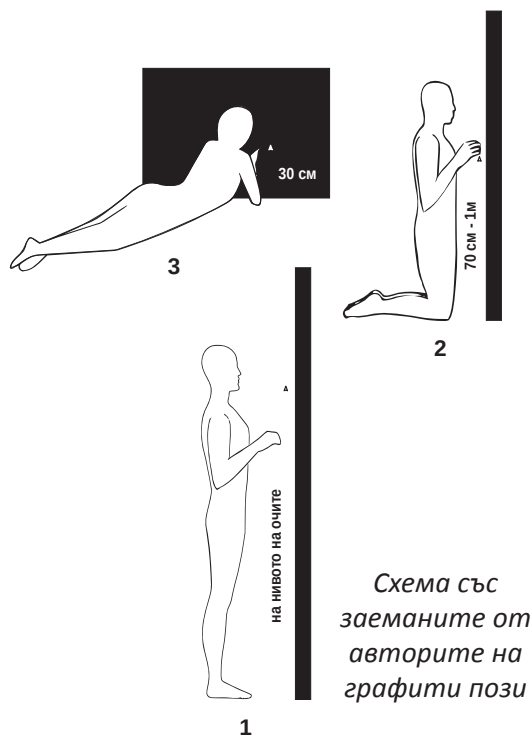
43 Timmermann 2021: 263.

44 Timmermann 2021: 264.

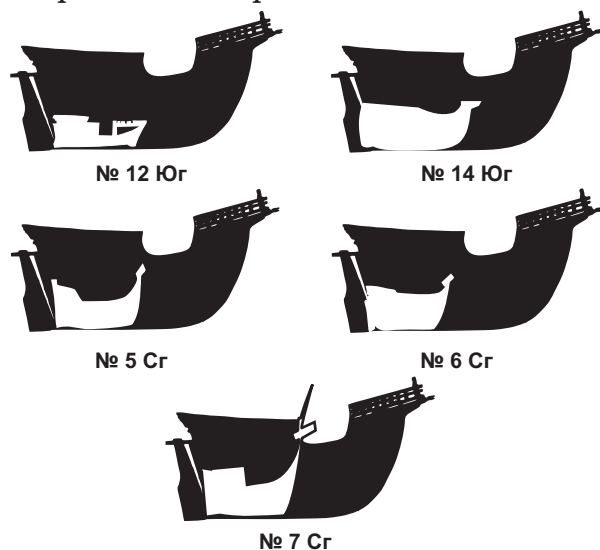
45 Timmermann 2021: 268-270.

46 Timmermann 2021: 287.

47 Timmermann 2021: 288.



ботени с вещина от майстори познаващи тогавашните корабостроителни техники – първия от Еберсдорф близо до Хемниц в Саксония (115 x 51 см), а втория, „корабът Матаро“ (123 x 43 см)<sup>49</sup>.



Симултантна графична схема със силуетите на корабни графити съотнесени спрямо „корабът от Матаро“

разстояние от пода може да се тълкува и като израз на автора да подчертае своята нищожност и смирение пред „невидимата сила“, откликнала на вече отправената молитва за спасение, или търсене на нейната закрила за безопасно предстоящо пътуване (№ 18 Юг). При други (№ 20 Юг) обаче е обратно, стремежът е графитът да бъде нависоко, от една страна, за да не се вижда лесно, а от друга – чрез мястото си, намиращо се от южната страна на апсидата, да бъде по-близо до „невидимата сила“.

На следващо място - размерите на някои от графитите №№ 12, 14 Юг и №№ 5, 6, 7 Сг напомнят на гължина в известно отношение за двата оброчни гървени кораба от XV в. - грижливо направени „умалени копия на реални кораби“<sup>48</sup> със значителни размери, изра-

И още една подробност, в някои от корабните графити (№№ 6 и 7 Сг) дори се голявя концепция за триизмерност на самия съг чрез представянето му в три четвърти обръщане, сякаш авторът се е стремил да покаже макет. Други (№№ 21Юг, 12Сг), макар и с по-малки размери, но с много големи технически детайли, също влизат в тази категория. Към казаното следва да се добави, че уменията и трудът, необходими за врязването на един кораб върху мраморната основа са също част от приношението на автора. Най-сетне, благодарение на художественото си образование и помощта на софтуер успях да обърна посочените двуизмерни корабни графити в триизмерни и резултатът показва много прилични корабни макети, които биха намерили

подобаващо място във всеки католически храм.

48 Timmermann 2021: 287.

49 Timmermann 2021: 268-270.

Необходимо е да се отбележи при това, че само едно място в „Св. София“ предлага възможност за пряко наблюдение на корабния трафик в Мраморно море и това са прозорците в източната стена на северната и южната галерия, макар и не толкова удобни за наблюдение поради височината си от нивото на пода. (обр. 16 и 17) Но освен общ силует на плавателен съд, е невъзможно да се различат каквито и да било детайли, като от двата графита от северната галерия, за които може да се допусне, че са плод на пряко наблюдение, единият е груб и незавършен. В южната галерия, макар в тази част да има по-голям брой корабни рисунки, нито една не предполага пряк поглед и изхождайки от разстоянието, на което се намират от пода, както и от техните размери, е много по-вероятно да се определят за оброчни изображения.

Не твърдя, разбира се, че всички корабни изображения от „Св. София“ са оброчни, тъй като най-простите измежду тях могат да бъдат християнски символи, а други - знаци за присъствие или идеограми. Определянето на абстрактното изображение на кораб (№ 5 Юг) за християнски символ се дължи най-вече на близостта му до графита на едно от свещените животни на Бог, докато носовете на викингските кораби в две изображения (№№ 2 Юг и 14 Сг) представляват може би идеограми. Трудно може да се каже до каква степен други два викингски корабни-графита (№№ 1Юг и 1Сг) са дело на отегчени моряци, а изображенията на плавателни съдове от №№ 13г, 7 и 8 Юг, 11 Сг, 1и 2 Ск и 2 и 3 Юк са подобни или са символи на религиозно общуване, свързани със специфични морски начинания и желание за вписване в тъканта на черквата.

Нека повторим още веднъж, че по-голямата част от корабни рисунки от нашата сбирка са направени така, че да не се виждат и привличат внимание, за да не бъдат гледани от множество зрители не само във времето на тяхното създаване, но и след това. И това е така, тъй като се оказват част от ритуал, който е индивидуално взаимодействие между техния създател и Всемогъщия - ритуал, който елиминира необходимостта от посредник като свещеник, епископ или патриарх, за добавяне на легитимност или сила към него. Тези изображения представляват аспекти на мирянска набожност на нейното най-основно ниво – неофициален, пряк и личен диалог между отделен индивид и Бог. За своите създатели те са постоянен и доказуем призив към Всемогъщия и тяхното действие продължава и след края на литургията или изгарянето на множество свещи. Дълготрайността им върху черковните стени свидетелства за силата им в очите не само на техния създател, но и на малката общност от екипажа и пътниците, както и на онези, които успеят да ги съзрат след това. Следователно те трудно биха могли да се определят като продукт на импулсивното желание да се остави осезаема следа за потомството или на спонтанната форма на несловесно изразяване, чийто графичен характер често е просто обикновена граскулка, но по-скоро подсказват за обмислени и последователни действия.

И преди да приключим с местоположението е необходимо да се каже следното по повод близостта на корабните графити до свещените пространства и светилите в черквата. Техните създатели зачитат областите, запазени за миряни и духовни лица. На приземния етаж е невъзможно те да са в непосредствена близост до олтарното пространство. Все пак тези от северния кораб са недалеч от масата, на която се излагат реликвите на Христовите



Страсти (Обр. 21) и колоната на св. Григорий Чудотворец (Обр. 20), а за тези от южния може най-общо да се каже, че са от страната на св. Николай, още повече, че през източния кораб се стига до параклиса „Св. Николай”. В галериите близостта се оказва по-лесно осъществима – клъстер от 11 корабни графити чрез източната ексегра на южната галерия са близо до олтарната апсида и параклиса на св. Николай, два са пряко свързани със светеца, а останалите са все пак от страната на разположения в тимпана негов образ. В крайна сметка, желанието за установяване на интимна връзка със священото се осъществява не просто чрез структурите на самата сграда, а по-скоро с нейното допълнително значение като „контейнер на священото”, на който се позовава рисуващият-вярващ, за да установи присъствието си<sup>50</sup>.

По-важно е обаче друго, че в православната Църква, когато някой се окаже в положение да търси чудо поради някаква физическа, социална или духовна нужда, то той би се молил пред образа на съответния светец и би общувал с неговия прототип чрез докосване, целуване, запалване на свещ или други подобни, но ако желаното чудо се изпълни, то човекът се връща в храма, за да отправи възхвала и благодарност, вероятно и под материална форма<sup>51</sup>. Отбелязвам това, тъй като за познатата ни от католическите храмове *ex-voto* практика с восъчни или гървени корабни модели няма никакви сведения и очевидно не е присъща за „Св. София”. Във Византия онзи, който закриля моряците, а с течение на времето защитата му се разпростира и над всички пътуващи, е св. Николай от Мира<sup>52</sup>. Разказите за неговите намеси в бури и явяване на плаващите по море, спасявайки ги от корабкрушение, се разнасят от византийските моряци<sup>53</sup> не само до столицата и по краищата на Византийската империя, но също и извън нея<sup>54</sup>, улеснявайки разпространението на славата на светеца.

И тук е полезно да си припомним как св. Николай е могъл да свърже името си с черквата „Св. София”. Първо откриваме, че по време на управлението на Василий I (867-886) южният тимпан на храма е бил украсен с мозайки, изобразяващи епископи и пророци. Св. Николай бил в двойка с тези на св. Йоан Златоуст, св. Василий и други велики отци<sup>55</sup>. След това трябва да обърнем внимание на още

50 Trentin 2010: 302.

51 Safran 2014: 160.

52 Житието на св. Николай, по глумите на М. Мълет (Mullett 2002: 267), дава усещане за „ритуала на пътуване, подготовката за пътуване, молитвите: „О, Господи, не ни угнетявай в открито море, а ни помози”, виденията, преговорите „и моряците ни приеха с радост и Господ ни даде благоприятен вятър”, светията прегвиги, че „ни предстои голяма опасност в морето””. Освен на него, като на покровители, моряците се уповават и на св. Фока и св. Стефан: Wade 2017: 280 (с посочената литература).

53 Няма да сме много далеч от истината, ако предположим, че славата на светеца първо се е разпространила сред византийските моряци. Друг пример за това е т. нар. черква „Неа” (или „Новата” черква) във византийската столица, основана от император Василий I през 880 г., която е отчасти посветена на св. Николай. Тя е построена с помощта на екипажите на императорския флот в Константинопол, които са имали светеца за свой покровител. За „Новата” черква, вж. Theophanes continuatus 1838: 319, 10-14; 325, 15-17; Skylitzae Synopsis Historiarum 1973: 163, 67-70. Срв. също Jenkins, Mango 1956: 125-140; Mango 1958: 177-183. Според Н. Шевченко (Ševčenko 1983: 22) все още не е ясно, как и по какви пътища се разпространява култът.

54 От Константинопол култът се разпространява в Италия още през VII в., а след това се залива цяла Средновековна Европа чак до Англия и Русия (по речните търговски пътища). За разпространението, вж. Jones 1978: 7-43, 73-94, 176-193; Ševčenko 1983: 23. За Русия, вж. Gioffari 1979: 205-231; Lidov 2006: 77-88; Pollio 2006: 137-144.

55 Днес мозайката с образа на св. Николай е разрушена, но била видяна и прерисувана от братята Фосати по време на тяхната реставрационна дейност в храма „Св. София” през 1847 - 1849 г. Сирил Манго я датира към последните години от управлението на Василий I или първата половина от управлението на неговия наследник Лъв VI (886 - 912). Вж. Mango 1962: 49-51, 55-57. За появата на св. Николай в мозайките на „Св. София” и



едно доказателство. Според „Книга за церемониите“ от Х в. и по-късните руски пътешественици в района заг апсидата на „Св. София“ се намирали коридор (*диабатика*)<sup>56</sup> и параклис, посветен на св. Николай<sup>57</sup>. (обр. 15)

Съществуват много истории, разказани за светеца като покровител на моряците<sup>58</sup>. Твърди се, че по чудоеен начин приспивал бури в морето и спасил живота на моряк, паднал от такелаж на кораба. Поради покровителството си над моряците, св. Николай се изобразява често като летящ във въздуха, за да спаси попадналите в буря, стоящ в лодка или пък за фон на изображението му са показвани кораби или котва<sup>59</sup>. Когато се насочим към местна легенда от Константинопол, се установява, че образът на св. Николай в черквата „Св. Николай *de Embolo Venetorum*“, малко на изток от пазара Василика, дал сто рубли на известен християнин, който претърпял корабкрушение в морето<sup>60</sup>.

Предаността към св. Николай, чийто празник Църквата отбелязва на 6 декември, се проявява и поддържа от много черкви и малки параклиси, разположени на брега<sup>61</sup>. Тези светилища, посветени на светеца, са построени в знак на благодарност към Бог за защита в моретата. Обичайно е хората, които минават покрай някои от тях, да влизат, да палят свеци и да се молят за защита на своите приятели и роднини от бурното море<sup>62</sup>. Оцеляването в морето по време на бури е напълно извън ръцете на моряците и освен молитвата и вярата във „невидимата сила“, шансът да се намери убежище е много малък. Преди всичко моряците, когато се оказват в плен на най-опасните бури<sup>63</sup>, при внезапно нападение на пирати, в корабкрушения, в плен или каквато и да било друга катастрофална авария, се обръщат към св. Николай. Както О. Мейнарду показва<sup>64</sup>, един от най-ярките примери за неговата намеса са графитите, изобразяващи кораби до св. Николай, присъстващи в огромен брой на гръцките острови и създадени от моряци, които търсят защита или предлагат своята благодарност, че са преживели морска опасност.

---

други византийски черкви, вж. Ševčenko 1983: 21-22, бел. 25.

56 Според „Книга за церемониите“ пасажът, посветен на св. Николай, вървял в южно направление от южния портал на черквата до Големия дворец. Датата му на построяване е неизвестна. За пасажа, вж. Constantin VII Porphyrogénète 1935-40: 171; вж. също 28, 172 и коментара на стр. 78. Вж. също Mango 1959: 66-72; Mainstone 1988: 113.

57 Квадратният параклис, посветен на св. Николай, бил разположен източно от апсидата на Великата черква и извън прохода, вероятно към южния край. Главната му реликва е килимът на светеца. Вж. „Анонимно описание на Константинопол“ от късна 1389 г. и ранна 1391 г. у Majeska 1984: 118, 223-224. За параклиса на св. Николай, вж. Mango 1959: 60-72, 80-81; Janin 1969: 368-369.

58 Вж. например Каракостов 1939: 51, 97.

59 Каракостов 1939: 83, 93.

60 Majeska 1984: 354-355 с цитираната литература. Историята с чудото, извършено от св. Николай в тази черква и разказано от руски анонимен автор между късна 1389 г. и ранна 1391 г. (и развито във версията на текста „Диалог“), не е записано в стандартната колекция от чудеса, свързани със св. Николай. Вж. Anrich 1913: 365.

61 От средата на XII в. 6 декември е отбелязван в Западните литургични календари, подказвайки, че е значим празник. За това вж. Вих 1987: 56.

62 Каракостов 1939: 97. Дори и днес сред православните общности, разположени по българското крайбрежие на Черно море, в корпуса на лодките в строеж се поставя икона на св. Николай, за да ги укрепят, а пък жените, трябва да се молят пред изображението на светеца, докато съпрузите им са по море. За това у Ovscharov 1995: 329-330.

63 Едно от редките описания за буря е запазено в поклонническия пътепис на Игнатий Смоленски, посетил Константинопол между 1389-1392 г., който отбелязва разказа за „ужасните и неописуеми беги при пресичането на морето [Черно море, б.м.], за грохота на разбунените вълни и как като не се виждали един друг [корабите, б.м.] били разпръснати“: Марков 2012: 324.

64 Meinardus 1970/1971: 29-52.

Може би отговорът се крие в разпространената практика за молитва със запалена свещ в ръка пред иконата на св. Николай преди отплаване, отнасяне на негова икона на борда на кораба и молитва пред нея в тежки моменти, а след тяхното успешно приключване отправяне на благодарствена молитва към него. Доколкото ми е известно, единственият висящ от тавана на притвора оброчен кораб (*галеон*) в Истанбул се намира в черквата „Св. Николай“, намираща се на около 250 м от Джибали капъ (Sibali Kari), поставен там като *ex-voto* от моряк в знак на благодарност, че е бил спасен от морско премеждие от св. Николай, покровител на моряците<sup>65</sup>.

Казаното дотук е достатъчно, за да открие на преген план две неща. Най-напред, в нашата колекция, както се вижда ясно, доминират западно-средиземноморските европейски кораби. Ако това е така, то би следвало да се очаква от техните капитани и екипажи да следват установената практика в местата за поклонение на римокатолици, които съдържат различни форми *ex-voto*, включително изработени от восък или гърво кораби. Но за най-прочутия източноправославен храм, „Великата черква“, както и за византийския ареал, този обичай не е присъщ<sup>66</sup>. Да оставим настрана останалите части на Византия, тъй като емпиричният материал от „Св. София“ е достатъчно красноречив и без прекъсване от 537 г. до днес, за да ни покаже ясно, че не разполагаме с по-ранни от XIII в. корабни графити<sup>67</sup>. Разбира се, че си давам сметка за трудностите при датировката на графитите, но без да навлизам в подробности тук и въз основа на някои отличителни особености по корабите, смятам за възможно да се определят като хронологични реперни XIII и XV в. за по-голямата част от рисунките-графити<sup>68</sup>. Необходимо е дебело да подчертая, че в хода на многогодишната си работа в „Св. София“ сред рисунките-графити съм срещал всякакви и с различна датировка, като най-ранният може да се отнесе между VI - VII в.<sup>69</sup> Проблемът е в липсата на кораби след втората половина на VI в. до края на XII в. и тук се налага да припомня още веднъж, че най-ранните сведения за средновековни *ex-voto* кораби датират от XII в.<sup>70</sup> Означава ли това, че появата на корабните графити на това място е повече свързан с тази бързо набираща популярност практика чрез търговци, поклонници и кръстоносци? Или тя може да се свърже с установения монопол над корабоплаването и международната морска търговия от италианските морски републики (Венеция, Генуа, Пиза, Амалфи), които създават свои търговски пунктове на Изток, възползвайки се изцяло от предоставените им от византийския император икономическите привилегии и в крайна сметка през XII в., особено след кръстоносните походи,

65 Нейното най-ранното споменаване е от Стефан Герлах през 1573 г., докато сегашната постройка датира от 1833 г., след нейното възстановяване: Freely, Glynn 2000: 220.

66 Примерите за отнасяне от моряци на *ex-voto*, представляващо техния кораб, в черквата като ритуал се налага доста по-късно. Същото важи и за корабните графити по островите и Гърция, чиято поява е късна и във всеки случай след XII в. и ако тяхната липса може да се оправдава със стенописните слоеве и тяхната промяна, то в „Св. София“ подобно нещо е неприложимо, тъй като мраморът и всичко върху него не подлежи на изменение или заличаване. За графитите извън Константинопол виж Meinardus 1970/1971: 29-52; Delouca 2000: 373-377; Delouca 1996: 175-185; Demesticha 2017: 346-381; Demesticha 2017b: 113-119.

67 Тук изключвам викингските корабни графити, както и един графит, който би могъл да се тълкува като византийски громон с предполагаема датировка между X - XII в., но със същата сила би могъл да бъде отнесен и към XIII - XIV в.

68 Не са взети предвид късните, поствизантийски и османски корабни графити.

69 Thomov 2021: 3-33 (под печат).

70 Timmermann 2021: 262.

Източното Средиземноморие престава да бъде морски монопол на Византия. Или означава комбинация от двете, т.е. западната практика, вървяща заедно с възхода на италианската морска търговия и корабоплаване.

Може би отговорът се крие в това, че разпространената практика сред православните предвижда молитва със запалена свещ в ръка пред иконата на св. Николай преди отплаване, отнасяне на негова икона на борда на кораба и молитва пред нея в тежки моменти, а след тяхното успешно приключване, отправяне на благодарствена молитва към него. Дали това се дължи само на чужденците, които освен използваните от тях типове кораби привнасят и специфични религиозни практики, свързани с оброчни-кораби, характерни за католическите черкви, само че в православния храм са заменени с рисунки-графити.

В подкрепа на това предположение, може да се позовем на казаното от М. Уолш и да определим корабните графити върху стените на Великата черква всъщност за дело на преходни морски общности и на тях може да се гледа като на мимолетен поглед на друга култура, преминаваща през нея и следователно културно чужди за местните жители<sup>71</sup>. Следователно поне на теория се оказва възможно изобразения на същия кораб да се появят отново на друго място в Средиземноморието и ние разполагаме с конкретен пример от нашата сбирка в това отношение – рисунка № 13 Юг, в която се открива поразително сходство с галера от черквата „Св. Георги Терациотис“, Фамагуста (края на XV – началото на XVI в.), о. Кипър. Подобна мисъл може би не е лишена от основание, но на този етап то е твърде малко и се нуждае от много повече изследвания, за да я превърне в сигурно твърдение.

Впрочем тук важи и казаното от Дж. Мускат, че при липсата на достатъчно пари за свещ се рисува, а и неприсъщата за православен храм практика с *ex-voto* макета се замества с рисунка, като това не само излиза безплатно, но има същата сила и значение, каквото и молитвата. Кой би могъл да бъде автор на рисунката - дали това е капитанът, който умее да рисува собствените си карти, нарочен моряк с рисувачески умения, а защо не и корабният гърводелец, познаващ кораба в детайли или дори пътник, е трудно да се каже. В крайна сметка отговорите на подобни въпроси, както и на такива, свързани с произхода на техните създатели или степента на техния професионализъм, несъмнено са трудни, ако не и невъзможни. Това се дължи на факта, че корабните графити не могат директно да дават тази информация, макар най-общо казано да изглежда, че техните създатели са били запознати с корабостроенето, тъй като представят съществени части на кораба, въпреки факта, че при повечето те не са създали оригиналните типове кораби, към които са се стремили. И все пак, точността на представените корабни детайли в рисунките като че ли накланя везните в полза на член от екипажа за техен автор.

Естествено, няма как да не възникне и питането дали пък моряците не са възлагали на утвърдени „рисувачи на графити“ да изобразяват точно техните съдове в свети места, тъй като едва ли са били много художниците, които могат точно да представят корабното оборудване и моряците, от които би могло да се очаква добро пропорционално изобразение<sup>72</sup>. Разбира се, че човек с подобни умения със сигурност би се оказал сред търсените. Примерите, които мога да

<sup>71</sup> Walsh 2008: 116.

<sup>72</sup> Walsh 2008: 121.

приведа за „поръчкова ръка“ идват от надписите-графити в „Св. София“ - на Доброслава<sup>73</sup> и Говена-Маря<sup>74</sup>, но ако за първата не е много ясно, гали пишещият не е нейният придружител, то за втората е ясно, че като жена едва ли би се справила с връзването в мрамора и е използвала услугите на местно лице, за което говорят допуснатите грешки! Въпреки това смятам тази практика за изключение и трудно установима при корабните графити!

Общото впечатление от тях е, че те често съдържат множество визуални детайли от кораба, позиция и действия на екипажа, както и степента на разрушение на кораба. Би могло дори да се предположи, че недовършените корабни графити са свързани и отразяват в някаква степен претърпените от плавателния съд поражения. Тук е уместно да се посочи като пример № 16 Юг, но предположението получава подкрепа от № 13, който на всичкото отгоре е показан в граматичен контекст - обърнат на 180 градуса. Тук ще добавя и още нещо свързано с разсъждения от сорта на това, гали има значение кой борг е изобразен и гали това е константа за корабните графити. Корабът винаги е в профил и никога не е показван откъм носа или кърмата, което произтича от факта, че дори и за начинаещия художник е ясно, че по-лесно и по-убедително се рисува обект, който се намира в профил или при плавателен съд откъм бак-или щирборда. С други думи, изборът на страничния изглед е предопределен от молитвената функция на рисунката, чрез който се показва не просто кораб, а индивидуалният кораб на приносителя с неговите характерни особености, различни най-ясно тъкмо при този начин на представяне и нейната цел е съдбата му да бъде предадена в ръцете на Бог, а не в нея да се експериментира с естетическите възможности на групи гледни точки, тъй като тя не е художествено произведение<sup>75</sup>.

Да се гагае при липсата на каквито и да било данни за самоличността на техните създатели, е неуместно. Все пак, изхождайки от една любопитна подробност - развяващия се флаг с кръст над кораба в някои от рисунките-графити (№№ 19, 20, 21 Юг и 12 Сг), би могло да се предположи, че той принадлежи на Генуа. Оттук, нищо не ни пречи да допуснем, че рисуващът също е генуезец. Впрочем, един корабен детайл от рисунка № 2 Сг - късият двоен шпирон на носа, обсъден подробно по-нататък, който се среща главно на венецианските галери от XIV и XV в., но пък е отбелязан и на генуезка галера, също ни оставя следа за възможен произход на автора от Венеция или от Генуа. Ако погледнем през призмата на историческия, географския и социалния контекст, то най-общо бихме го определили като западняк.

Така или иначе с тези рисунки се изразяват чувствата и молитвите на една малка общност – тази на екипажа и вероятно на пътниците от един кораб, т.е. формирана от онези, които вярват в тяхната ефективност и сила. Впрочем в две рисунки е показана именно тази общност - № 15 Юг и № 11 Сг. Няма отново да гагаем в по-широк план за евентуални свързани взаимодействия, тъй като, каквото и да бъде казано, то ще бъде гола хипотеза. Очевидно подобна рисунка е поръчвана от някой, от името на целия екипаж, след като е бил успешно избавен от сполетялата го беда в морето. Тя е единственият начин да се запази спомен

73 Томов 2019: 47-48 (№ 10 западна галерия, средата – втората половина на XII в.).

74 Томов 2019: 129-133 (№ 3 северна галерия, средата на XII - началото на XIII в.).

75 von Busch 1985: 366.



за събитието и единственият начин някой да разкаже своята история на груги, които не са свикнали да четат. По такъв начин моряците, обикновени хора, най-често неграмотни или ако могат да пишат го правят рядко, визуализират своите преживявания и изразяват своите религиозни чувства, като всичко това им помага да продължат моряшкото си ежедневие. Казано иначе, тези *ex-voto* рисунки създават мост между непредсказуемия живот на морето, прекъсван от бури и груги фатални опасности и оцеляването като част от намерението на висша божествена сила, почувствана като благословия - тази да бъдеш жив.

Вкрая на краищата, една неприсъща за православните практика намира своето място по стените на православните храмове било то поради религиозното значение на обекта или поради факта, че създателите на корабните графити не са имали особени проблеми с религията нито в католическите, нито в православните черкви, поне що се отнася до сферата на личната религиозност, чиито ярък изразител са именно графитите<sup>76</sup>.

С оглед да се покаже до каква степен корабните графити могат да се определят като произведения на изкуството, се налага да се съобразим с три характеристики от дефиницията на изкуството, умишлено обединила категориите визуална култура, материална култура и традиционно изобразително изкуство<sup>77</sup>, и стояща много по-близо до използваната от археолозите и антрополозите, отколкото от историците на постсредновековното изкуство<sup>78</sup>. Според нея, на първо място те са създадени така, че да се виждат, на второ са показатели и продукти на социално посредничество и накрая, очароват, принуждават или привличат вниманието по друг начин, независимо от трудността на изпълнение или поради това, че изискват зрителят да ги вижда и мисли за тях<sup>79</sup>. Най-напред, както вече видяхме, изпълнението и замисълът на тези рисунки-графити, попадащи сред най-личните маркери на набожност<sup>80</sup>, е да остават незабележими и да не предполагат разглеждане от множество зрители и аудитории нито във времето на тяхното създаване, нито след това. По тази причина те не могат да очароват или да привлечат внимание, а социалната им роля е ограничена до малката общност на корабния екипаж и евентуално на пътниците. Бихме могли да се запитаме дали за общността на последните не ни подсказва гръцкият надпис „Κύριε, βοήθι / Господи, помози!“ върху мачтите на кораб със западен произход от рисунка № 18 в южната галерия, отправен като молба за застъпничество при предстоящо пътуване. Трудно може да се определи до каква степен на индивидуалното преживяване се придава обществено значение при положение, че изображенията в нашия случай не предвиждат публичност и всички опити за определяне степеня на споделяне с по-широката общност на това място са обречени на неуспех. Въпреки това има автори, които твърдят, че мултиплицирането на тези рисунки значително улеснява създаването на общности от вярващи и морските пътувания по места и време<sup>81</sup>, както и че *ex-voto* „работи като метоним за разказ на личен опит, който съществува

76 Trentin 2010: 319-320.

77 Основните препратки из литературата за визуалната и материалната култура: Visual Culture 2005; Everyday Objects 2010; Handbook of Material Culture 2010.

78 Bahn 1996: 48-49.

79 Gell 1998: 23-24. CpB. Safran 2014: 2.

80 Agents of Faith 2018: XV.

81 Baader 2016: 229-230.



едновременно в живота на гаряващия и като история, споделена с по-широката общност, като елемент в многостранно и трайно въплъщение на обществото на участниците в култа”<sup>82</sup>. Но единственото, което може да се твърди е, че веднъж нарисувани на черковната стена, тези изображения са материално средство за решаване на непосредствен проблем и всяко отговаря на нуждите или разказва за благодарността на едно конкретно „аз”, идентифициращо се с общността на моряците<sup>83</sup>. В крайна сметка, тези рисунки *ex-voto* обикновено се изучават като специфична популярна или научна форма на живопис, в случаите, когато авторът е бил анонимен и без образование в изкуството. От втората половина на XIX в. историците на изкуството определят *ex-votos* за част от „art Populaire” (народно творчество), като представител на неартистичните и мълчаливи маси на рибарите и моряците с техните специфични форми на религиозност и общност<sup>84</sup>.

Въпреки че корабните рисунки-графити трудно могат да се подложат на стилов анализ, би могло да се посочи, макар и твърде предпазливо, че в тях се долавят два добре обособени похвати, които да се обозначат като „линеарен” и „обемен” стил, използвайки терминологията на Д. Овчаров<sup>85</sup>. При първия, авторът използва в рисунката само една линия за създаване на обща представа за обекта на претворяване и постига напълно плоско изображение, докато при втория се създава „обем” с помощта на двойни затворени линии и характерни за изображението детайли се създава илюзията за пластичност<sup>86</sup>. Общото впечатление от връзаните рисунки в „Св. София” е, че за тяхното създаване са използвани разнообразни остри метални предмети – шила, ножчета, малки длета, гвоздеи, както и други погръчни средства. Според начина на изпълнение изображенията в по-голямата част от рисунките са съвсем плитко очертани с линия и почти без връзване на острието в една и съща резка, рядко надминаваща милиметър на дълбочина и ширина, поради което много трудно се различават по повърхността на мраморната основа. За разлика от тях, няколко корабни графита (№№ 7 и 22 Юг, 3 Сг) се отличават с по-дълбоко връзване на контурите, постигнато чрез многократно повтаряне на рисунката, при което се получава жлеб, достигащ понякога до 0.3 см дълбочина.

Но макар изображенията на корабите да са създадени за период от един или два века, фактът, че всеки от техните създатели е уважавал пространството на другите около него, показва, че по-ранните изображения все още са били ясно видими, когато са били връзани по-късните. И още нещо, ако изображенията са считани за разрушителни или нежелани, то във всеки един момент от тези два века, църковните служители биха предприели някакви действия за тяхното заличаване. Но до подобно нещо не се е стигнало, което ни навежда към заключението, че те не са ги разглеждали като акт на вангализъм, а като легитимни прояви на вяра и благочестие.

<sup>82</sup> Garnett, Rosser 2018: 54.

<sup>83</sup> Weinryb 2016: 11.

<sup>84</sup> Виж например казаното от Анри Фосийон за народното творчество във въведението му в Focillon 1931: VII-XVI.

<sup>85</sup> За тях вж. Овчаров 1982: 99.

<sup>86</sup> Овчаров 1982: пак там, който уточнява, че „тези различни начини на изобразяване едва ли трябва да се отгадат непременно на неумението на художниците да рисуват, защото и в двата случая са налице увереност при изтеглянето на линиите и, което е по-важно, в редица завършени композиции отделните фигури са изобразявани по двата начина”.

В заключение, перифразирайки А. Тимерман, може да се посочи, че тези корабни графити „плуват“ на сушата в друго измерение, подчинено на свои собствени закони и създало собствени реалности, ускоряващи процеси на физическо и духовно спасение, превръщайки се по този начин в средство за общуване, което помага, от една страна, за организиране на сложни взаимоотношения с тяхната човешка аудитория, а от друга, с божествения зрител в този или отвъдния свят<sup>87</sup>.

И накрая, тези изображения на кораби по стените, колоните и первазите на „Св. София/Ая София“ образуват, дори след повече от пет века, пряка и осезаема връзка с важността, която мореплаването и търговията са играли и продължават да играят в живота и поминъка на някогашния Константинопол и днешния Истанбул.

---

<sup>87</sup> Timmermann 2021: 288.

# РИСУНКИ-ГРАФИТИ НА КОРАБИ

## ЗАПАДНА ГАЛЕРИЯ

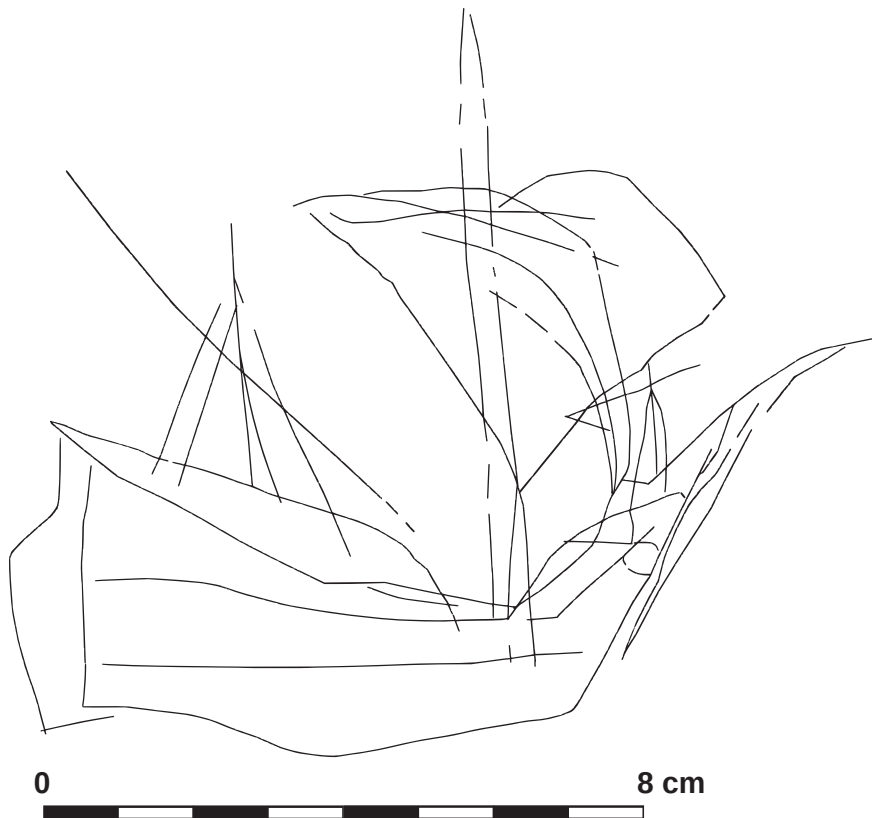
### № 1 (обр. 1)

**Разположение:** в южния край на първия просвет (от ляво надясно) в стената между западната и южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** обща височина 9.5 см, дължина 11.5 см, на 120 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, но отчетливо издълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен ветроходен кораб, в ход нагясно, изглед откъм *щирборда*. Носовата част и кърмата се издигат рязко, докато средната част е по-ниска. Конструкцията на корпуса е означена с две извити линии. Носът е заострен, остро изнесен напред и преминава в гълъг бушприт, докато кърмата е отвесно отсечена. Отпред и отзад се оформят високи надстройки – кастели. Носовият кастел е наклонен нагоре и малко по-висок от задния. Ахтеркастелът, голям и висок, може би с две палуби, заема половината от гължината на кораба. Предният му край се спуска зад основната мачта. Корабът е с три мачти – грот-мачта и по една значително по-ниска мачта на носа и на кърмата. Централната мачта е много дебел ствол. На нея е отбелязано право ветрило, чиято повърхност е показана с извити линии. Задната мачта има наклонена много гълга рея, достигаща до предния край на ахтеркастела – явно за тригълно латинско ветрило. Някои от извитите линии през ветрилото, както и линиите отпред и отзад на фок- и бизан-мачтата показват такелаж. Зад кърмата е отбелязано масивно право кормило, окачено на отвесния кърмов упор.

**Коментар:** изобразеният плавателен съд отговаря изцяло на характерния за *караката* U-образен профил или „талия“, ниска част в корпуса, затворена между висок форкастел, използван за обстрел на врага, стъпил на върха на извит нагоре форцевен и забележимо по-нисък ахтеркастел на кърмата<sup>1</sup>. Наклонената мачта на носа – бушприт, която служила за вдигане на котвата и опъване на основното ветрило напред е показана без ветрило<sup>2</sup>. От такелажа на кораба са показани щаговете на фок- и бизан-мачтата, а в извитите линии през грота би могло да се видят булини – въжета, чрез които се намалява увисването на лудта (вътрешния ръб на ветрило) и го държат обтегнат напред. Кръглият отвор в основата на носовата част навежда на мисълта за клюза на котвата<sup>3</sup>. Нека отбележим също и добавения (още през XIII в.) като дейдвуд втори, външен форцевен, с който не само се затваря скосяването между поясите на обшивката, събрани пред вътрешния стълб, но се постига и по-добра маневреност на съда<sup>4</sup>.

През XIV в. кърмовият рул заменя по-стария метод на управление на част от кръглите кораби, макар извитият ахтерцевен при средиземноморските плавателни съдове вероятно да е забавил неговото въвеждане<sup>5</sup>, като на някои от тях горната му част е била защитена от малка галерия<sup>6</sup>. Въпреки че съществуват някои спорове относно техническото превъзходство на това кормилно устройство над традиционните две странични кърмови весла<sup>7</sup>, закрепването на руля с куки и шарнири по гължината на правия ахтерцевен значително намалява вероятността от загуба в бурно море<sup>8</sup> или от повреда по време на морска битка, било чрез сблъсък с друг кораб или повреждане от

1 Friel 1994: 79.

2 Гълът наклон се изменя доста значително: през средните векове е 50-60°, през XV в. – примерно 50°, докато през първата половина на XVI в. – 30-35°, а през втората половина на същия век – 25-30°. Разбира се, това са примерни ъгли за наклона. Вж. Unger 1980: 140.

3 Martin 2001: 169-171.

4 Lane 1973: 170-171; Ellmers 1994: 37.

5 Mott 1997: 106-110.

6 Unger 1980: 182. Срв. също Castro 2008: 349. Централният рул е представен в Северна Европа от средата на XIII в. напаметък, а най-ранното му археологическо засвидетелстване е *когът* от Коллекур, Южна Дания, датиран от средата на XII в. По този въпрос вж. Hocker, Dokkedal 2001: 16-17; Bill, Hocker 2004, 43-54.

7 Lane 1973: 122.

8 Mott 1997: 116-117.

страна на врага. Въпреки показаните предимства и най-вече осигуряването на по-добър контрол над кораба, окаченият рул на кърмата не е широко приет в Средиземноморието преди втората половина на XIV в., т.е. дълго след неговото въвеждане за първи път в този регион<sup>9</sup>.

*Караката* изглежда е била модификация на *кога*, използвайки каравелна гладка обшивка за обшиване на корпуса, няколко мачти и прави ветрила. В надлъжните линии по корпуса на кораба от рисунката-графит, от кърмата към носа, би могло да се видят вълсите, предполагащи гладка корпусна обшивка и придаващи му допълнителна здравина. През първата половина на XV в. една от целите на средиземноморските корабостроители е да модифицират облика на кога. Първоначално са експериментирали по един от двата начина: или чрез издигане на кърса фок-мачта<sup>10</sup>, обикновено с право ветрило, или чрез издигане на бизан-мачта, обикновено с латинско ветрило<sup>11</sup>. Съществуват изобразителни доказателства, като портолана на Пицигани, които представят средиземноморски плавателни съдове с право ветрило на грот-мачтата и латинско на бизан-мачтата, подобно на *pave quadra* от първия известен трактат за корабостроене, написан през 1434-1435 г., от Михаил Родоски<sup>12</sup>. Добавеното латинско ветрило на бизан-мачтата е още едно подобрене спрямо едномачтовото право ветрилно стъкмяване, което води до силно увеличение на маневреността на кораба, особено в и около пристанищата<sup>13</sup>. Приемането на бизан-мачтата около 1350 г.<sup>14</sup> е последвано бързо от въвеждането на фок-мачтата с право ветрило в края на XIV в.<sup>15</sup> Нейната поява е следствие на непрекъснатото увеличаване на тонажа на корабите по това време, което изисква адекватен контрол над толкова големи съдове. Фок- и бизан-мачтата са широко разпространени от около 30-те години на XV в. Двете се комбинирали на един плавателен съг и подобен тримачтов хибрид се появява около 1450 г.<sup>16</sup>

Необходимо е да се изтъкне, че *караките* са използвани в търговията със стоки като зърно и стипца (фиксиращо средство, използвано в тъкачеството). Те превозват и товари от смесен тип, всичко - от сушени плодове, вино и зехтин до стоки като златен прах и зърнени храни.

**Тип:** C/IIb<sup>17</sup>

**Датировка:** средата на XIV - средата на XV в.

9 Hutchinson 1994, 41; Mott 1997: 127.

10 Mott 1994: 40. Вж. също Pryor 1988: 40-41.

11 Според Fr. C. Lane, (Lane 1963: 203) най-ранният двумачтов кораб е изобразен през 1367 г. на венециански портолан от Пицигани и ясно представлява преходен дизайн между едномачтова *кога* с прави ветрила и караката. Към него следва да се добави и графитът от Палау Реал в Барселона с датировка около 1350 г.: Mott 1990: 13-21. Вж. също Byrne 1961: 272-282, 288.

12 Lane 1973: 123; Bellabarba 1999: 88. Оригиналният ръкопис е изгубен в продължение на векове и едва наскоро се появява наново, като съдържанието на раздела за корабостроенето от Михаил Родоски е известно от 1840 г., когато е публикувано копие на неговия текст, известен като *Fabrica di galere*, от френския учен Августин Жал: Jal 1840. Срв. също The Book of Michael of Rhodes 2009.

13 Unger 1980: 186. За бизан-мачтата вж. Mott 1997: 143; Bellabarba 1988: 233-237; Bellabarba 1999: 87.

14 Като илюстрация за това може да се посочи рисунката във венециански портолан от Пицигани, датирана през 1367 г., както и графитът от Палау Реал в Барселона с датировка около 1350 г. Вж. Kamal 1938: 1483; Longhena 1953: 25-130; Martinez-Hidalgo 1966: 32; Pryor 1988: 40-41; Mott 1990: 13-21.

15 Mott 1994: 40. Вж. също Pryor 1988: 40-41.

16 Mott 1994: 40; Helms 1975: 232-233, № 4 (двумачтов *ког*?).

17 При представяне типологията на плавателните съдове се използва следната система: първата латинска буква показва групата, в която попада рисунката-графит, с латинска цифра се дава основният морски тип, а с малка латинска буква – подклас в рамките на съответната категория.



## ЮЖНА ГАЛЕРИЯ

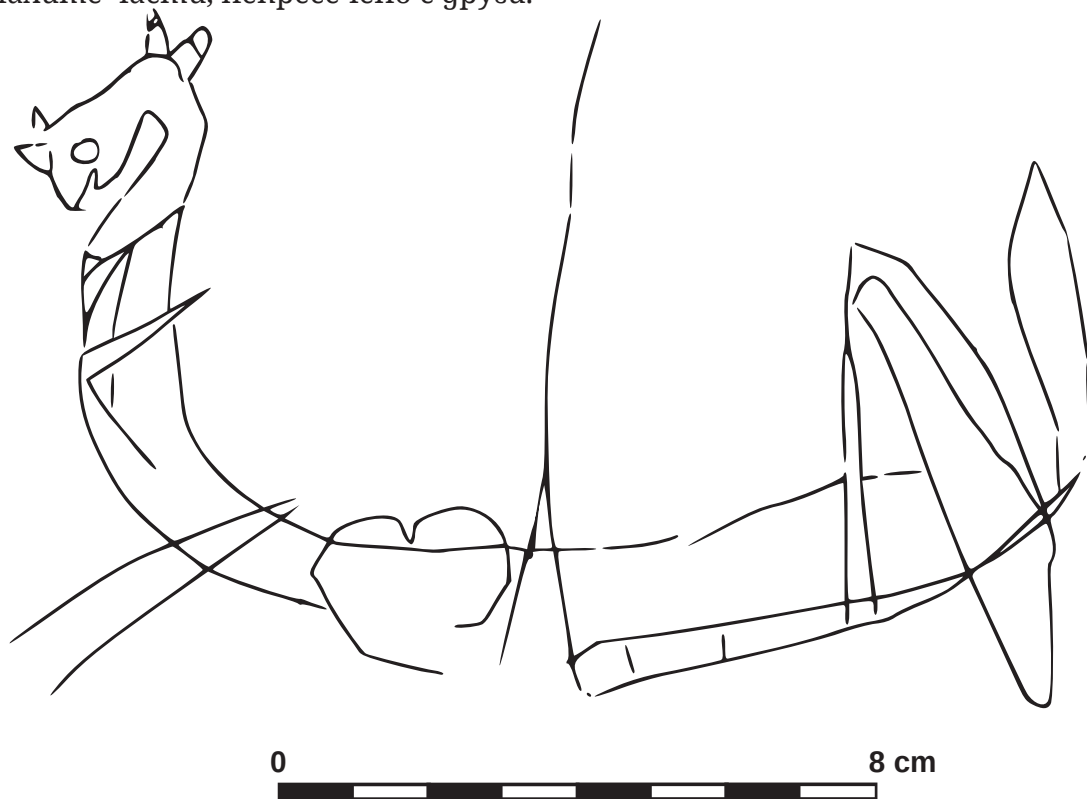
### № 1 (обр. 1)

**Разположение:** върху северозападната колона в западната екседра на южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** обща височина 15 см, дължина 23 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** дълбоко врязана глава, плитко, отчетливо изгълбаване за останалите части, непресечено с други.



**Описание:** средновековен гребно-ветроходен кораб, в ход надясно, изглед откъм *бакборда*. Изгълбен, но силно заоблен корпус, много нисък в средата и издигнат високо в носовата част и кърмата. Носът е украсен в горния край с особено детайлно представена глава на дракон. Частта под нея е заштрихована с линии, оформящи островърхи лъчи. От борда, в средната част, се спускат две дълги и леко наклонени линии. Заг тях се виждат два полукръга, образувачи незатворена от едната си страна осмица. Стволът на единствената мачта е показан чрез линия, стигаща до кила, подпряна отпред с къса засечка и пресечена с къса хоризонтална линия. На кърмата, пред масивния и разширяващ се нагоре ахтерщевен, е показан неясен конструктивен елемент, означен с две вертикални линии, започващи от кила и събиращи се в една, от чийто край назад се спуска заоблена линия. Показано е страничното кърмово кормило – наклонено и дълго, с

тясна горна и разширяваща се долна част.

**Издание:** Th. Thomov. Four Scandinavian ship graffiti from Hagia Sophia, *Byzantine and Modern Greek Studies* XXXVIII/ 2, 2014, 168-184.

**Коментар:** рисунката-графит е под формата на цялостно представен кораб, но специфичните за кораба технически детайли, които могат да бъдат извлечени са малко, защото само носът с украсяващата го глава на дракон, или най-забележимата част от кораба, е отчетливо врязан в мрамора. Някои от линиите на носа, образуващи островърхи лъчи, могат да се интерпретират като представящи обшивката на носа. Този детайл определено подсказва, че плавателният съд от графита е почти сигурно скандинавски, наподобяващ например кораба от Осеберг<sup>1</sup>. Детайлът в задната част обаче е по-труден за определяне, но двата полукръга по всяка вероятност представят кръгли щитове, окачени над отвесния горен край на корпуса. Това може да е тяхното положение в пристанището и може би при плаване, но при гребане очевидно се налагало да бъдат преместени и едва, когато корабът е под ветрило, биха могли да бъдат закрепени здраво<sup>2</sup>.

Вертикалната линия посред кораба представлява основната мачта. Обикновено корабите на викингите имали централна мачта, която се монтира в гърбен блок и можело да се повдига и спуска. На нея се окачвало голямо право ветрило, направено от тежко вълнено или ленено платно. В нашия графит-кораб мачтата е изправена, но без платно. С двете леко наклонени линии през борга в предната част са означени веслата. Викингските кораби имат един ред весла, използвани от гребци, сигнали на прикрепени към рамката на корпуса пейки или пък на скрити сангъци, в които се намирали техните лични вещи. По-вероятно е обаче в графита да има намек за швартоване вместо весла. Съпоставяйки това с позицията на щитовете и липсата на платно на мачтата, може да се предположи, че той представя кораб в пристанището. Друга важна подробност е странично кормило в задната част<sup>3</sup>, което е масивно весло, прикрепено към десния борд на кораба. В нашия случай обаче той е показан откъм бакборда. Що се отнася до неясния конструктивен елемент в задната част, то той би могъл да се определи като палатка. Ако се направи сравнение на кораба от графита със знанията за викингските плавателни съдове и археологическите данни, то напълно ясно се вижда, че тесният облик на корпуса, животинската глава и припокриващите се щитове на борда заедно с високия и тънък нос показват, че

1 Корабът от Осеберг, най-добре запазеният викингски кораб открит досега, има резбовани спирали на носа и кърмата. Вж. Brøgger 1921; Hagen 1961, 6-18; Kulturhistorisk museum, University of Oslo: [http://www.khm.uio.no/utstilling/faste/vikingskipene/oseberg\\_eng.html](http://www.khm.uio.no/utstilling/faste/vikingskipene/oseberg_eng.html), посетен 20.05.2019 г.

2 И монети, и изобразения по камъни от *Епохата на викингите* (700 - 1066) показват щитове, разположени по протежение на горната част на борда на викингските кораби. Освен това сагите също казват, че са били показани щитове. В „Сага за изгарянето на Нял“ (The Story of Burnt Njal, гл. 83: The Project Gutenberg eBook of The Story of Burnt Njal, by Sir George Webbe Dasent, D.C.L., посетен 10.05.2021 г.) например, Кари и десетте му кораба гребат усилено, за да се присъединят към морска битка, като ред след ред щитове са показани по бордовете на корабите. Исландски закон („Landnámabók“) (Pálsson, Edwards 1972, §. 156, 74) разказва за Хела-Бьорн Херфинсон, която плава в Бьорн фиорд с кораба си, облицован с щитове. Впоследствие той е наречен „Skjalda-Björn“ (Щит-Бьорн).

3 Както е известно, кормилото на кораб от *Епохата на викингите* е било странично. Можем да се позовем и на примерите от Берген, Гокстад и Осеберг в Норвегия и Остра Арос в Швеция. Две кормила, намерени във Ворса и Лунишовег в Дания, са описани от Stumlin-Pedersen 1966: 251-261. Корабите от флота на норманския херцог Уилям Завоевателя, показани на гоблена от Байо, имат странични кормилни весла. Кормилото на скандинавските кораби остава странично до около 1250-1300 г., след което рулят започва да се окачва на кърмата.

той може да се определи като военен кораб от *Епохата на викингите* (700 - 1066) с граконова глава.

Военните кораби са строени за скорост и маневреност, както и за превоз на хора и плячка вследствие на набези<sup>4</sup>. Те са стройни, имат отвори за веслата в непрекъсната линия по дължината на кораба; мачта, която може да бъде спусната, както и голямо право ветрило<sup>5</sup>. Основният им източник на двигателна сила е веслото, като мачтата е подвижна, за да се намали съпротивлението на вятъра и да се подобри стабилността. Те също се отличават от другите видове кораби по наличието на застъпващи се един с друг щитове, разположени от външната страна на горния край на обшивката, а някои кораби са снабдени с фигури (и понякога опашки).

Без да навлизаме в излишни подробности, ще бъде достатъчно да се припомни, че знанията за външния вид и функциите на викингските съдове са получени, както от сагите, така и от разкопките на погребенията в Тюне, Гокстад и Осеберг в Норвегия<sup>6</sup>. Ритуалната цел на погребалните кораби е да прекарат покойниците в друг свят. Корабите, открити на тези известни места, дават представа за корабостроенето от ранната *Епоха на викингите* (700 – ок. 950) и изглежда представляват универсален корабен тип, използван за война, търговия или колонизиращи пътувания<sup>7</sup>. Археологическите данни от фиорда Лагбю (1934 - 1936), Скулделев, Хедебю и Роскилде в Дания, между 1962 и 1997 г., разкриват типове кораби за по-специализирани дейности, като търговия (товарни кораби) или война (военни кораби, използвани и за пътуване). С други думи, до 1000 г. сл. Хр. между корабите от късната *Епоха на викингите* (ок. 950 - 1066) и по-ранния тип кораб от Норвегия е установена ясна разлика в детайлите по конструкцията на корпуса и такаелаж. Всички те обаче принадлежат към една и съща корабостроителна традиция - построени са по клинкерния метод (с припокриващи се дъски на обшивката) и техните нос и кърма са високо вдигнати<sup>8</sup>.

Обикновено е общоприето да се смята, че „дългите кораби“ или „langskip“ са „викингски кораби“. Тук е необходимо да се припомни, че всеки вид кораб може да бъде дълъг и че „дълъг кораб“ не е технически термин. Най-общият термин за плавателен съд, който може да обозначава както военен, така и товарен кораб, е *skip* или *knorr* (поне в Швеция)<sup>9</sup>. Той се среща и в съставните термини като *herskip* (военен кораб), *langskip* (дълъг кораб) или *kaupskip* (търговски кораб)<sup>10</sup>. *Skeið* е военен кораб, но не е сигурно дали това име е обозначение или не за определен тип военен кораб<sup>11</sup>. Друго име е *snekkja*, което се среща от средата на XI в. и очевидно е бил плавателен съд, по-малък от *skeið*<sup>12</sup>. От казаното дотук, плавателният съд

4 Graham-Campbell 20013: 46.

5 Wolf 2004: 85.

6 За корабите на викингите знаем много от мемориалните камъни (особено от Готланд в Швеция), монети, зоблени (като тези от Байо) и графити от Дъблин, Шетланд и Норвегия. Поемите също предоставят важна информация. Съвременните реконструкции на кораби от викингската епоха предлагат поглед върху конструкцията и плавателните характеристики на оригиналите.

7 Logan 1991<sup>2</sup>: 29.

8 Crumlin-Pedersen 1991: 69-82; Crumlin-Pedersen 2002: 303-308.

9 Jesch 2001: 120, 130, 136.

10 Jesch 2001: 122.

11 Jesch 2001: 123.

12 Jesch 2001: 126.

от рисунката-графит следва да се определи като „военен кораб“. В тази посока на разсъждения, заг сбития метафоричен израз *dreki (drake, гракон)*, вероятно би трябвало да се види странно поетично хрумване за голям военен кораб, а не собствено термин<sup>13</sup>.

Изглежда корабът от нашата рисунка-графит представя по-скоро относително къс плавателен съд, отколкото изключително удължената форма на някой от бойните кораби от късната *Епоха на викингите*. Също така е под въпрос дали дългите кораби в действителност са особено подходящи за продължително пътуване по руските реки до Константинопол, вместо относително малки и с плитко газене съдове. Трябва също да се отбележи, че на много места, като Русия, пътуването включва пренасяне на самите кораби по сушата на кратки разстояния и при това положение по-малките кораби очевидно са много по-подходящи<sup>14</sup>. Очевидният извод, който трябва да се направи от горните съображения, е, че графитът представя универсален тип кораб от ранната *Епоха на викингите*, използван за война или търговия. Известна подкрепа за тази поранна дата идва от изобразителния стил на граконовата глава. Лентовидното тяло с изпъкнали уши показва сходства със стила Боре (ок. 840 - 970 г. сл. Хр.).

Но най-важното в рисунката-графит е фокусът върху граконовата глава, а не върху целия кораб. Причината за това е, че чрез нея се показвал статутът на корабособственика и тя служела за визуален символ на власт, богатство и престиж<sup>15</sup>.

Гротескните, издялани животински глави (особено тези на гракони - „змии“) са често използвани от викингите за украса на носовете на техните военни кораби и са една от техните най-открояващите се части. Този северноевропейски обичай датира поне от I - II в. сл. Хр., както е потвърдено от норвежка на скална резба<sup>16</sup>. Драконите са любими фигури за корабите на викингите, но за нещастие няма запазен нито един конкретен пример<sup>17</sup>. Такива съдове са гордост за своите собственици, показвайки майсторство от изключително качество<sup>18</sup>.

Има обаче основателна причина да се смята, че в някои случаи, ако ли не във всички, граконовата глава не се фиксирала за постоянно към носа, но можело да се поставя и маха от него по желание<sup>19</sup>. Освен това, когато не се използват, корабите се гържали под навеси и докато са там, от тях се изважда всичко хлабаво, дори дълките на палубата и граконовите глави<sup>20</sup>. Следователно, причината за изчезването на последните се крие в тяхната мобилност. Исландският закон („*Landnámabók*“) изисквал граконите на носа да бъдат сваляни при приближаване към сушата, за да не избягат духовете-пазителни на

13 Jesch 2001: 127.

14 Crumlin-Pedersen 1988: 530-563.

15 Sprague 2007: 90.

16 Те са известни от картините-камъни в Готланд, от Байонския goblen и от издялано парче дърво, намерено в Берген. За тях вж. Gräslund 2003: 179-188 с препратките.

17 Chaillu 1889: 132; Jesch 2001: 145. В Осенбергския гроб са открити пет глави на животни, но нито една от тях не е принадлежала на кораба. Вероятно фигурите са били използвани в религиозни шествия. Енергичната дърворезба, намерена в погребението на кораба в Гокстад, украсява подпора за леглото на возг. Тези красиви животински глави обаче могат да ни дават представа как може да са изглеждали граконовите глави, които са украсявали корабите на викингите.

18 Chaillu 1889: 152; See also Jones 1964: 191-201; Jesch 2001: 150 (лесно би могла да бъде отсечена, за да се улесни достъпът на войните до вражеския кораб).

19 Chaillu 1889: 153; Forte, Oram & Pedersen 2005: 149.

20 Chaillu 1889: 148.



острова<sup>21</sup>. Това показва също, че граконовите глави са имали апотропеен ефект<sup>22</sup>. Корабите без подвижни граконови глави понякога имали спираловидни змии на носа и кърмата<sup>23</sup>. Зъбатите и с изпъкнали очи фигуративни глави на викингските кораби трябвало да изплашат враговете и злите духове както на сушата, така и в морето. Така те осигурявали защита на корабите и екипажа. Впрочем граконовата глава улеснява разпознаването на определен кораб и ясно показва, *кой* е вождът и *къде* е той по време на битка. Както при украсата на кърмата, целта на фигурната глава често е да посочи името на кораба в едно неграмотно общество (макар и понякога по много объркан начин)<sup>24</sup> и *вероятно*, в една военна флотилия, да покаже статуса и превъзходството на корабоприитежателя. Това също означава обаче, че обикновените хора са приитежавали или обслужвали по-малко показни на външен вид кораби. Тук е уместно да се припомни също, че според А. Кристенсен графитите трябва да се тълкуват като „изразяване на мъже“ от „морско общество“, които „се интересуват от кораби, виждат корабите като важни инструменти за търговия и война и може би са приемали корабите на крале и благородници като символи на власт и слава и са ги издъбали като израз на главно занимание и силен интерес, а не като символи“<sup>25</sup>.

За самите викинги военният кораб е върховен израз на тяхната активна култура, чието значение се отразява в изобилието от корабни изображения, открити върху техните мемориални камъни, монети и графити. Любовта към корабите за тях продължава в загробния живот, както се вижда от великолепните корабни погребения Гокстад и Осберг и в техния обичай да използват кораб като погребална клада за човек<sup>26</sup>.

Очевидният извод, който следва от горните констатации е, че на рисунката-графит е представен скандинавски кораб от ранната *Епоха на викингите*, собственост на заможен човек. Но всеки опит за идентификация на собственика, предвид оскъдните данни на разположение, отваря врата за множество хипотези! Най-общо, той би следвало да бъде търсен сред скандинавските вождове (пнякога изгонени или осъдени на изгнание от техните земи и рогина), които са действали като морски кондомитиери, обслужващи всеки, който се появи и им предложи най-добрите перспективи за заплащане и плячка<sup>27</sup>. Всеизвестен факт са нарастващите връзки между Византия и северняците от IX в. нататък. Последните идвали във византийската столица чрез Киевска Рус, където върхушката била отчасти от скандинавски произход<sup>28</sup>. Много такива викинги,

21 Сведенията идват от редакция, известна като „Hauksbók“, съставена около 1306-1308 г. Превод у Page 1995: 174.

22 Old Norse religion 2006: 125.

23 Sprague, *Norse warfare* 331.

24 Sprague 2007: 90.

25 Christensen 1995: 184.

26 Davidson 1993: 19.

27 Ciggaar 1996: 106; Kulturstorisk Leksikon 1975) s.v. 'Varjagar'. За ранния период е трудно да се направи разлика между руснаци и скандинавци.

28 Шведски викинги, които се утвърждават в Киев като владетели над местното славянско население, което ги нарича Рус, откъдето „Русия“. През 860 г. те предприемат гръзка - макар и неуспешна - атака срещу Константинопол (Миклагаард или „Големият град“, както го наричат), като плават с корабите си по р. Днепър и през Черно море. По-нататъшни големи кампании срещу Византийската империя последвали през 907, 941 и 944 г., по време, когато започва асимилацията на русите от техните славянски поданици и вече не могат да се разглеждат като викинги. Поради византийското презрение откритите плавателни съдове на русите са наречени *моноксили* или просто издъбани канута; но сагите и каменните рунически надписи свидетелстват, че шведските и датските кораби са равни на скандинавските. Вж. Franklin, Shepard 1996:







**Коментар:** различават се носовете на три кораба, в една линия, които се припокриват, така че зрителят остава с впечатлението, че гледа флот от кораби. Най-често се изобразяват само носовете, а не цели кораби<sup>32</sup>. Не е трудно да се посочат причините за това, ако имаме предвид, че точно носът е най-очевидната характеристика на кораба. Известна подкрепа за подобна гледна точка идва от текста в сагата на Снори Стурлусон за кораба на Олаф Тругвасон, наречен „Дългата змия“<sup>33</sup>. За разлика от един литературен текст, нашият графит не казва нищо повече за корабите, но ако се разгледа внимателно графитът, се вижда, че главите на фигурите, заедно с високата и тънка форма на носа, ясно показват изображение на военни кораби с граконови глави, погребени в воен рег. Както вече беше казано, всеки от корабите на викингите би могъл да бъде наречен *дракар*, ако е снабден на носа с глава във формата на животно.

Върху нарче гърбо, намерено в Берген, Норвегия и известно като „пръчката от Берген“, може да се открие не само приблизително същият мотив (кораби в една линия, разположени един до друг), но и известна приемственост в корабната конструкция. Пръчката е намерена в пласт, датиращ между 1248 и 1332 г.<sup>34</sup> Тя показва редица от плавателни съдове, някои от които имат на носа си глави на животни, други пък са съдове с ветропоказатели.

**Тип:** В/Іа (военни кораби в линия).

**Датировка:** средата на IX – края на XI в.

32 Според М. Блиндхейм (Blindheim 1985: 60-63) мотивът с носа на кораба може да бъде свързан с идеята за предотвратяване на злото, като му се поднесе непълен образ на кораб, но за това липсват подкрепящи доказателства. За разлика от него и използвайки силата на кораба като символ в скандинавските култури Е. льо Бон смята, че простата, съкратена форма на корабния нос е важна част от функцията му на идеограма, т.е. знак, създаден да предаде концепция, а не да представлява обект: Le Bon, 1995: 172-179.

33 Sturluson 2011: 210: „Корабът беше дракон ... но този кораб беше далеч по-голям и по-внимателно сглобен във всичките му части. Кралят нарече този кораб Дългата змия ... Дългата змия имаше тридесет и четири пейки за гребци. И главата, и сводестата опашка бяха позлатени, а фалшборговете бяха толкова високи, колкото при морските кораби. Този кораб беше най-добрият и най-скъпият кораб, правен някога в Норвегия“.

34 Bill, Ship graffiti: <https://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/the-longships/picture-sources/ship-graffiti>, посетен 30.05.2019 г.

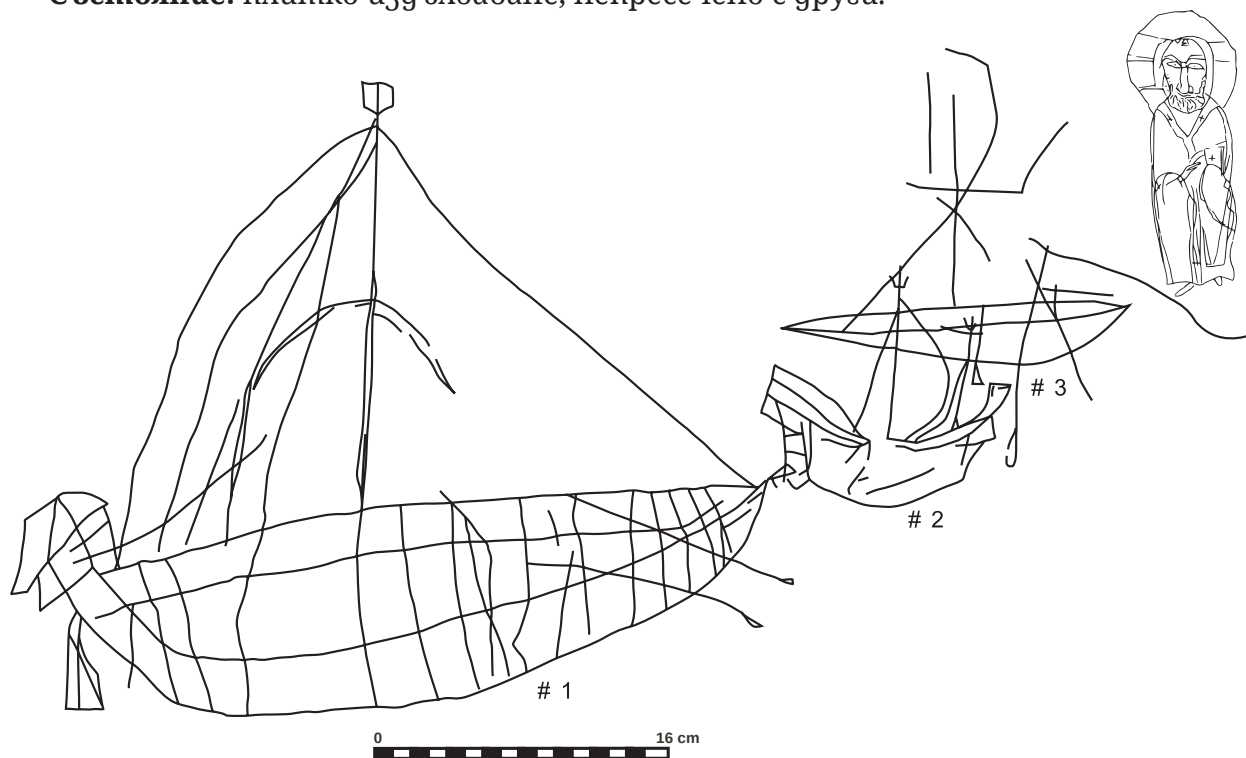
### № 3 (обр. 3)

**Разположение:** върху последната или най-източната мраморна колона на балюстрадата в западната част на южната галерия, точно до левия край на т. нар. „Врата на Рая и Ага“.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** № 1 е с височина 8 см, дължина 33 см, на 98 см от нивото на пода; № 2 - височина 8.9 см, дължина 10.7 см, на 110 см от нивото на пода и № 3 - височина 1.5 см, дължина 12 см, на 115 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко изгълбаване, непресечено с други.



**Описание:** три кораба, погредени по диагонал, възхождащ към обърната към тях човешка фигура с нимб и оформящи по този начин *ex-voto* рисунка с морски сюжет. Първият е средновековен ветроходен кораб, в ход надясно, изглед откъм щирборда (№ 1). Корабът има извит кил, леко наклонена кърма и извит нос. Триъгълната изпъкналост на носа може да изобразява нещо като бушприт. Детайлите на надстройката са ясно представени. На кърмата е изобразена малка триизмерна кабина или кърмов замък, увенчан от покрив. В предната част са показани две перпендикулярни и наклонени линии, спуснати от най-ниската част на корпуса, които завършват с малки закръгления. Основната мачта е малко по-назад от средата на кораба и на върха си има „гарваново гнездо“. Почти в средата ѝ е поставена хоризонтална рея без ветрило, показана под формата на полумесец. Пет линии, спускащи се от нейния връх, са изобразени отпред, отзад и от страни на мачтата. В задната част, под кърмовата надстройка, е означена традиционната двойка големи широки рулеви весла. Второто весло е вероятно само частично изобразено с една диагонална линия, начертана през първата. И двете пера на кормилните

весла са асиметрични, а самите кормила са завъртени наобратно. Целият корпус на кораба е представен в три четвърти отгоре и е обърнат по посока на зрителя. Изображеният ъгъл на видимост разкрива подробности за конструкцията на вътрешността: 14 засечки са разположени равномерно и перпендикулярно на кила, докато други две линии са разположени успоредно на него.

Кораб № 2 е средновековен ветроходен кораб, в хог надясно, изглед откъм *щирборда*. Корпусът е заоблен, с почти права и под лек ъгъл спрямо кила кърма, докато форцевенът на носа се издига доста стръмно нагоре. Ясно изобразен е окаченият на кърмовия упор рул. Над кърмата има голям и висок ахтеркастел, може би с две или три палуби, който продължава напред, заемайки приблизително половината от дължината на кораба. Предният край на ахтеркастела, преди слизането му към палубата, има вдлъбнатина. Корабът е оборудван с по-малък, но висок форкастел на няколко етажа. Две ясно видими наклонени линии, увенчани с „гарванови гнезда“ (марсови площадки), представят двете мачти. Много малко е показано от такелаж. На грот-мачтата не е показана рея, но непосредствено пред нея има извита линия, която върви от върха на мачтата до палубата и маркира основното право ветрило. Една от вантите е очертана с линия зад мачтата. Рееята на фок-мачтата изглежда хоризонтална и ясно се виждат две от вантите. Самото ветрило не е отбелязано.

Последният кораб, № 3, е средновековен ветроходен кораб, в хог надясно, изглед откъм *щирборда*. Прогълговат корпус с плоска палуба, не е изобразена надстройка. Галерата няма шпирон, но има защитен паранет над греблата. Изобразено е обаче само едно весло. Единствената мачта е вертикална и поставена малко преди средата на кораба. Една диагонална линия на грот-мачтата представлява рееята, но е без ветрило. От нея към носа се спуска наклонена линия. На кърмата е показана негълга и успоредна на палубата хоризонтална линия, както и две напречни линии, едната от които има елипсовиден завършек в долния си край.

**Издание:** Th. Thomov, *Maritime ex-voto graffito from the church of Hagia Sophia, Constantinople, Byzantinoslavica* LXXIII/1-2, 2015, 55-72.

**Коментар:** формата на корпуса и надстройката на кораб № 1, както са нарисувани, изискват да се допусне, че корабът е някакъв вид галера. Със съотношение дължина спрямо ширина 4.1:1, той е подходящ за голяма (търговска) галера или *galee grossa*, която е действала в Средиземно и Черно море още през XIV в.

Подобно подозрение изглежда логично, ако се допусне, че перпендикулярните и наклонените линии, спуснати от най-ниската линия на корпуса, са весла. От тях само две са с миниатюрни пера. Подобна бройка е често срещано явление в графитите: първите две представляват всички останали по няколко пъти. Изглеждат окачени в „грешната“ посока, но доколкото е известно, това е също често срещан похват. Веслата на голяма галера са били използвани главно за влизане и излизане от пристанището и при спешни случаи<sup>35</sup>. В нашия случай те позволяват на кораба да се придвижва близо до брега.

Надстройката е представена чрез малка триизмерна кабина, увенчана с покрив<sup>36</sup>. Тя е често срещан елемент на всяка галера поне от средата на XIV в. нататък и в нея се разполагали капитанът и кормчията на кораба, а отгоре се веело корабното знаме.

<sup>35</sup> Ругор 1988: 43.

<sup>36</sup> Мондфелъг 2000: 71; Каторин, Волковский 2010: 78.

Основната мачта със своята почти вертикална ориентация е в противоречие с латинското стъкмяване, изискващо наклон напред. Извитата рея предполага използването на право, а не на латинско ветрило. Петте линии, спускащи се отпред и отзад на грот-мачтата са предназначени да обозначават фор- и бакщяга, както и вантите, които са разположени както към левия, така и към десния борд. При липсата на перспектива, за да се създаде илюзията, че линиите преминават към левия и десния борд, линиите от такелажа обикновено се чертаят отпред и отзад на мачтата.

Кормилото представлява особен интерес - изобразена е традиционната двойка големи и широки странични кърмови весла (*timoni latini*)<sup>37</sup>, които от средата на XIV в. постепенно са изтласквани от окачения рул на кърмата (*timon bavonescho*) и през XV в. изчезват напълно<sup>38</sup>. И двете им пера, прикрепени към кръгъл балер, са асиметрични, което подсказва, че това са небалансирани кормила. Кормилата, които са монтирани през кърмовия замък, може да са били монтирани зад кърмата<sup>39</sup>. Доколкото е известно, монтираната на кърмата система за управление се използва широко на галерите. Не е изненадващо, че корабът не притежава кърмов рул, който е току-що въведен през XIV в. в Западното Средиземноморие и очевидно все още не е оказал сериозно влияние върху структурата на галерата. Впрочем кормилата са завъртени наобратно, което би направило кораба напълно неуправляем, ако е в ход. Следователно той не плава и не е под ветрило. Може би кормилните весла са поставяни в това положение, докато корабът е акостирал в пристанището.

Триъгълната изпъкналост на носа може да изобразява шпирон, който е много често срещан атрибут на всички средновековни и по-късни галери<sup>40</sup>. Късият шпирон е характерен главно за венецианските галери от XIV и XV в.<sup>41</sup> Що се отнася до изгледа в три четвърти и отгоре, то може да се предположи, че засечките представят бимсите или ребрата, макар че само 14 са показани, което е твърде недостатъчно за кораб с такъв размер. Два от голните стрингери, вървящи успоредно на кила, са прикрепени към ребрата. В обобщение, рисунката представя предпологаемо, но не вероятно, представяне на галера.

Съществува обаче и друга възможна интерпретация. Може да се предположи, че кораб № 3.1 е по-малък плавателен съд - товарен кораб с малък обсег на плаване. Какви са аргументите за това? Очевидно е, че мачтата е разположена малко по-назад от средата на кораба. Мачтите, издигани по този начин, със сигурност са били известни на северноевропейските кораби и имитациите на скандинавски кораби, появяващи се във византийските ръкописи през XI и XII в. Освен това липсата на весла поставя под въпрос аргумента, че корабът е галера, и особено, че той може да бъде „голяма галера“.

От друга страна, големите галери обикновено имали две или три мачти, всяка от които имала латинско ветрило. Те били наклонени напред и постепенно ставали по-къси към кърмата<sup>42</sup>. Наличието само на една мачта, нейната почти

37 Anderson 1976<sup>2</sup>: 54, 60; Pryor 1988: 61.

38 Mott 1997: 129, 132.

39 Mott 1997: 86.

40 Богданов 1878: 144; Casson 1964: 74; Hutchinson 1994: 74; Alertz 1995: 154; Мондфелд 2000: 74; Guilmartin 2002: 111, 113; Nakas 2007: 81.

41 Nakas 2012: 158-159. Срв. също Anderson 1976<sup>2</sup>: 54; Nakas 2007: 81; Alertz 1995: 154; Nakas 2017: 194.

42 Lane 1934: 22; Unger 1980: 176; Pryor 1988: 43.



вертикална ориентация и равнопоставените рамена на реята подсказва, че е кораб с право ветрилно стъкмяване.

Изобразяването на две весла близо до носа на кораба предполага, че те се използват за насочването му в тесни пространства или при леки ветрове, точно както се е правило на викингските товарни кораби. Обърнатите пера, непропорционалните весла и фактът, че се показват толкова малко ребра, може просто да означава, че художникът не е имал желанието да навлиза в големи детайли. Това изглежда логично. Тъй като нито един тип кораб не може да бъде напълно удовлетворен от подробностите, представени на чертежа, заключението трябва да бъде, че кораб № 3.1 е или някакъв вид галера, или товарен кораб. Но при липсата на достатъчно доказателства е трудно да се определи категорично.

Изображеният в рисунката плавателен съд пог № 2 отговаря изцяло на особеностите на голям двумачтов ветроходен кораб, известен като *карака*. Това предположение се подкрепя от формата на корпуса, но най-вече заради детайлите в надстройките, като изпъкналия ахтеркастел и по-специално утължаването на форщевена напред и нагоре, които напомнят за *карака* от XV в.<sup>43</sup> Двете надстройки са конструктивно вписани в корпуса на съда, като помежду им е затворена ниската част на корпуса или така наречената „талия“ с характерната за *караката* форма на обърната подкова. В тази връзка е много вероятно да се предположи, че корабът № 2 е от Генуа, тъй като градът е бил пристанище, използвано от големи ветроходни кораби и който познавал *караката* до края на XIV в.<sup>44</sup>

Очевидно е обаче, че кораб № 2 е носител както на северните, така и на южните традиции. Докато корпусът, квадратно оформената основна мачта и руля на кърмата отразяват северните техники, наличието на фок-мачта показва южно влияние. Комбинацията от южни и северни атрибути категорично предполага, че изображеният кораб вероятно е построен в Западното Средиземноморие от корабостроители, които се опитват да моделират желаните качества на *кога* с помощта на южна технология. По тази причина графитът предоставя технически подробности относно адаптирането на северните строителни техники от южните майстори на кораби. Имайки предвид това, то е много вероятно неговият автор да е бил моряк, но е трудно да се установи неговата народност само с помощта на външните характеристики на плавателния съд.

Техническите подробности, които могат да бъдат представени за кораб № 3, са малко, но значителни. Поради своя облик корабът е най-вероятно лека бойна галера (*galea sottili*)<sup>45</sup>. Вертикалната ориентация на единствената мачта обаче е в противоречие с латинското стъкмяване, изискващо лек наклон напред. По всичко изглежда, че наклонената линия пред нея представя форцага. Недългата хоризонтална линия на кърмата може би служи за поддържане на тентата. Напречните линии в тази част могат да се свържат с традиционната двойка

43 Кораби, подобни на нашия графит № 2 могат да се открият в илюстрация на двумачтова *карака* у Peregrinatio в Terram Sanctum от Бернхард фон Брайденбах, публикувано през 1486 г. Вж. илюстрацията в Bernhard 1486: Bayerische Staatsbibliothek 2 Inc.s.a. 1725, 51r. Друг паралел може да се открие в графит на кораб № 39 от Шах-бегин Имарет гжамия в Пловдив, България, който се датира между 1444–1445 г. За това вж. Овчаров 1987: 83.

44 За тях, вж. Friel 1994: 77-80; Friel 1995: 173-174; Martin 2001: 70-71; Pryor 1994: 56-76.

45 Подобно изображение може да се открие у Овчаров 1987: 86, № 52.

големи, странични, кърмови весла<sup>46</sup>. Обаче кормилното весло откъм бакборга е непропорционално и твърде дълго. Само едното от перата на кормилото е изобразено в обърнато положение, което изглежда показва, че корабът е акостирал в пристанище. Галерите запазили двойката странични кърмови весла до около средата на XV век. Леките галери или *galee sottili* формирали основните ударни сили на всички християнски морски сили на Запада през XII, XIII и XIV в.<sup>47</sup> В нашия случай тази лека галера очевидно изпълнява патрулни функции.



0 2 cm

Преди да се направи предположение за датировката на трите кораба е необходимо да се обърне внимание и на втория елемент от сцената - човешката фигура, към която те са насочени. Във връзка с това припомням, че графитите, изобразяващи крайбрежни сцени, са изключително рядка находка. Най-важното в нашата сцена е, че рисунката е фокусирана върху човешката фигура отгясно, а не върху корабите. Не е трудно да се посочи причина за това. Нимбът зад човешката глава в графита показва, че си имаме работа с християнски светец. Човешката фигура, която е 3 см широка и 11,5 см висока, е разположена на около 115 см от нивото на пода. Пред нея, чрез извита линия, е изобразена бреговата линия. Ясно се виждат изразителните черти на фигурата - възрастен мъж с фигуративни очи, подстригана, кръгла брада и оплешивяваща глава. Той е представен в епископско облекло, носещ омофор и гържащ Евангелието. Накратко, има много характеристики, които без съмнение предполагат, че е някой от отците на Църквата. Въз основа на това може да се стигне до извода, че най-подходящият е св. Николай Мирликийски<sup>48</sup>. Тази идентификация не противоречи на онова, което знаем за светеца. Причината за нашия избор са отличителните черти на светеца; оплешивяваща глава и подстригана, кръгла брада<sup>49</sup>. Той е показан в позата на евангелист и е представен

като православен епископ, носещ омофор и гържащ Евангелска книга<sup>50</sup>. Понякога е изобразяван с източноправославна митра, понякога е гологлав. Поради покровителството си над моряците, от време на време Николай се представя в лодка или спасяващ моряк, който се дави. В римокатолическата иконография неговите изображения стоят на фона на кораби.

Преди да продължим е необходимо да се кажат няколко думи за св. Николай Мирликийски. Без да се разглежда подробно историята на св. Николай е

46 Mott 1997: 62.

47 Pryor 1988: 64, 67. Guilmartin 2003: 83.

48 Относно св. Николай, читателят следва да се насочи към Ševčenko 1983. Тук бих искал да благодаря на проф. Нанси Шевченко за нейната помощ за идентификацията на св. Николай.

49 Те не са напълно развити преди XI в., оттогава светецът редовно се появява в процесията на епископите в църковните ансиди. Вж. Kazhdan, Ševčenko 1991: II, 1470.

50 Подлинник иконописный 1998: 54-55.

достатъчно да се отбележи, че той се счита за втори след Дева Мария като пазител, покровител и застъпник, един от най-популярните от всички светии, както на Изток, така и на Запад<sup>51</sup>. Историята на св. Николай Чудотворец е свързване на неясния Николай от Мира от IV в. и историческия Николай от Сион от VI в.<sup>52</sup> Нищо категорично не е известно по отношение на първия светец, за когото се предполага, че е живял през IV в. близо до Мира и е участвал в Никеийския събор през 325 г. (последното обаче е силно съмнително). Николай Сионски е живял през първата половина на VI в. и е починал през 564. Неговият култ е бил добре установен в края на VI в., подпомогнат от неговото Житие, написано скоро след смъртта му от негов ученик. Този игумен на манастира Св. Сион и по-късно епископ на Пинара извършил популярните чудеса при раждането, сечта на кипариса, чудесата в морето и много изцеления. През вековете традицията на двамата Николаевци се слива и редица чудеса от Житието на Свети Николай Сионски (включително успокояването на бурите) се пренасят в Житието на Свети Николай Мирликийски.

Към IX в. „обърканият“ св. Николай се появява като главен лечител на Православната църква, заедно със св. Василий Велики, св. Григорий Богослов, св. Кирил и св. Йоан Златоуст<sup>53</sup>. Неговата чудотворна гробница в Мира, прославена с изтичане на целебно миро и с извършване на чудеса, привлича многобройни поклонници. Близостта пък на Мира до морето улеснява разпространението славата на светеца и разказите за неговите намеси в бури и явяване сред моряците, спасявайки ги от коработушение, които византийските моряци<sup>54</sup> разнасят не само до столицата и по краищата на Византийската империя, но също и извън нея<sup>55</sup>. Смята се, че защитата, която той предлага на моряците, се разпространява с течение на времето и върху всички пътуващи, гори и над разбойници.

Мощите на св. Николай останали в Мира до XI век, когато са пренесени в друг пристанищен град - Бари (Италия)<sup>56</sup>. Пристигането им в Бари дава допълнителен тласък на вече широко разпространеното му почитание на Запад. Втората част от мощите на светителя са запазени в църквата Сан Николо в Луго, Венеция. В западния си образ св. Николай е представен като католически епископ, пораждайки такива неправдоподобни реликви като жезъл, който не е част от облеклото на православен епископ, запазен в църквата на остров Луго (която също съхранява „истинските“ мощи).

51 Василев 1938.

52 Ševčenko 1983:19.

53 През първата половина на IX в. е създаден *кондак* в негова чест, приписван на Теодор Студит, както и два текста в Житието на светеца *Vita per Michaëlem and Methodius ad Theodotum*; през втората половина на века са написани множество *енкомии* и *химни* за св. Николай; много черкви са построени и посветени на него. Вж. Ševčenko 1983: 21-22 and Janin 19692: 368-377.

54 Няма да сме много далеч от истината, ако предположим, че славата на светеца първо се е разпространила сред византийските моряци. Друг пример за това е т. нар. черква „Неа“ (или „Новата“ черква) във византийската столица, основана от император Василий I през 880 г., която е отчасти посветена на св. Николай. Тя е построена с помощта на екипажите на императорския флот в Константинопол, които са имали светеца за свой покровител. За „Новата“ черква, вж. Theophanes continuatus 1838: 319, 10-14; 325, 15-17; Skylitzae Synopsis Historiarum 1973: 163, 67-70. Срв. също Jenkins, Mango 1956: 125-140; Mango 1958: 177-183. Според Н. Шевченко (Ševčenko 1983: 22) все още не е ясно, как и по какви пътища се разпространява култът.

55 От Константинопол култът се разпространява в Италия още през VII в., а след това се залива цяла Средновековна Европа чак до Англия и Русия (по речните търговски пътища). За разпространението, вж. Jones 1978: 7-43, 73-94, 176-193; Ševčenko 1983: 23. За Русия, вж. Giosfari 1979: 205-231; Lidov 2006: 77-88; Pollio 2006: 137-144.

56 Ševčenko 1983: 23-24.

Традиционната византийска иконография на светия архиерей се формира и достига своята пълнота през XI в.<sup>57</sup> Най-старото запазено рисувано изображение на светеца е върху икона, нарисувана в Константинопол, през XI в. и съхранявано днес в манастира „Св. Екатерина“ на планината Синай. По-късните икони на св. Николай (от XIII в. нататък) го показват малко по-стар от синайската икона с бяла коса и отстъпваща линия на косата. Той е облечен като епископ, характеризира се с бял епитрахил, с бродирани кръстове на раменете. Наричан на гръцки *омофор*, той представлява изгубената овца, носена върху раменете на Добрия пастир (Йоан 10: 1-21) и по този начин обозначава пасторалната роля на епископа. Като епископ св. Николай също държи копие на Евангелието в лявата си ръка. Друго служение на епископите на Църквата е да съхраняват и възгласяват Евангелието. Дясната му ръка не е показана като благославяща в иконата от X в., но е представена по този начин в почти съвременни икони на светеца (и на други светии-епископи).

Смята се, че св. Николай е първият светец, който е изобразен като обект на „житийна икона“, представяща в центъра негов образ заобиколен с отделни композиции („клейма“) от неговия живот, дела и чудеса<sup>58</sup>. Този тип икони се появяват в началото на XIII в. на места, отдалечени едно от друго, като синайския манастир „Св. Екатерина“ на Изток и в Апулия с център Бари на Запад, което предполага забележително разпространение по море на иновативни форми<sup>59</sup>. На тази икона е показан и мотивът със затворено Евангелие, което лежи върху омофора и по този начин засвидетелства участието на светеца в литургията<sup>60</sup>. Във връзка с това е необходимо да се спомене, че нашият графит е пример за същия мотив. Дясната ръка на светеца е вдигната в знак за благослов с два пръста, докато в лявата си ръка, скрита от ръба на фелон и омофор, той държи затворена евангелска книга. Необходимо е също така да се има предвид, че от началото на XIII в. нататък иконописците особено подчертават старостта на св. Николай чрез кръглата брада и високото, плешиво и набръчкано чело. Резултатът е образ с акцент върху аскетичната твърдост и непримиримостта на бореца срещу езичесвото и ереста, надарен с Божествена сила<sup>61</sup>. Очевидно графитът представя тези характерни черти – нарисуваната права фигура е показана в решителна поза с лице, изразяващо смелост и твърдост.

Вече посочихме връзката на св. Николай с черквата „Св. София“, но е уместно да се отбележи и още нещо. В средновековна Европа било обичайно да се именуват корабите на светии с надеждата да се осигури Божествена защита от вреда при пътуване. Да се даде причина за това не е трудно. Морето е било опасно място през Средновековието - бури или аварии могли да разрушат корабите и винаги имало опасност от пиратски нападения. Това превръща даването на име на кораби във въпрос с реално значение.

57 Clare 1985: 28; Radovanović 1987: 13. Ševčenko 2006: 61-70; Вж. също Васси 2009, 85-88 (православните одежди на светеца) и 88-93 (косата и брадата на светеца).

58 Ševčenko 1983: 20; Лугов 1999: 108.

59 Лугов 1999: 108.

60 Лугов 1999: 108, № 33 (началото на XIII в.); Holy Image 2006: 161 (ранен XV в.). Когато носи *омофора*, епископът действа като заместник на Христос. За *омофора* вж. Woodfin 2012: 20. Общо за църковните одежди, вж. Lübeck 1912: 393-805; Thierry 1966: 308-315.

61 Лугов 1999: 108.



По случайност е известно, че над 75% от венецианските кораби, открити в поредица документи от края на късен XII до началото на XV в., носят име с религиозен произход<sup>62</sup>. Когато се насочим към Генуа, може да се открие, че от 124 кораба в документите, издадени между 1350 и 1414 г., 121 кораба носят религиозни имена<sup>63</sup>.

Очевидно тази *ex-voto* рисунка от „Св. София“ е създадена от моряци в памет и благодарност за оказаното им спасение при опасност от коработрушение, след като са призовавали и произнасяли свещеното име на св. Николай<sup>64</sup>. Това е събитие, което благочестивият поклонник смята за чудотворно в най-висока степен. Също така не е трудно да се повярва, че рисунката е един вид свидетелство за получената защита, а не ходатайство за бъдеща помощ.

С групи гуги, подобен графит е проява на *ex-voto* практики. Освен всичко друго, рисунката не дава никакво обяснение за опасността, от която корабите очевидно са оцелели, както и щетите, които са понесли. Може само да се заключи, че за човека, който я е създал е било необходимо да подчертае, че корабите са оцелели и това се възприема като неотменима част от живота на моряка. Липсата на какъвто и да е подпис върху нея подчертава важността на представеното събитие, а не на съзателя. Присъствието на закрилящ светец или на св. Николай, на когото са били посветени молитвите за спасение, е обща черта на рисунките *ex-voto*. Смисълът на фигуративното представяне на светец-покровител е несъмнено израз на благодарност към него за спасението, което е много разпространено в религиозните вярвания.

Не може да се определи точната причина довела до избора на това място за тази рисунка, но до известна степен можем да я стесним. Всичко, което искам да кажа тук, е, че вероятно има връзка между образа на св. Николай от рисунката и неговото изображение, което авторът е видял на южния тимпан на черквата. След като получил достъп до галериите на „Св. София“, той спрял пред последната или най-източната мраморна колона на балюстрада в западната екседра на южната галерия и точно до левия край на така наречената „Врата на Рая и Ага“. Струва ми се, че изборът на място за рисуване от страна на автора се дължи на спасението му, благодарение на чудотворната намеса на светеца и, че колоната е не само отдолу, но е доста близо до мозайката с неговия лик в южния тимпан, която той е видял от наоса.

Това е правдоподобно предположение, но несъмнено са необходими допълнителни доказателства, за да се докаже. Възможно е да се търси влияние в символичното значение на колоните в черквата. Популярен е възгледът, че те са мъченици-войни, „чрез чиито усилия се укрепва вярата“<sup>65</sup>. За мен най-правдоподобно изглежда наличието на връзка между нашата рисунка с изображението на св. Николай от южния тимпан на черквата. В допълнение, съдейки по късото разстояние между графита и пода, може да се предположи, че

62 Kedar 1981: 149-157, 217-220.

63 Kedar 1981: 212-216; Kedar 1967: 445; Balard 1978: 535; Balard 1986: 143-174; Balbi 1966: 65-86. В този контекст, трябва да се добави, че през 1368 г. 8.2% жителите на Генуа носели името на св. Николай. За това у Kedar 1967: 437. Що се отнася до имената на корабите, за тях може да се прегледат записите на генуезкия нотариус Антонио ди Понцо от 1360-1361 г. От 57 записани в регистрите на Понцо кораба, 13 са кръстени на св. Николай. За това у Balard 1980; Pistarino 1971.

64 Meinardus 1970-1972: 31, 34; Cassar 1966: 226; Luttrell 1976: 81.

65 Vladyshevskaja 1991: 14-29, 16.



позата на художника очевидно е била на колене и това ясно подсказва, каква е целта и функцията на неговото творение.

Както винаги, проблемът при графитите изглежда се крие в това, доколко можем да им се доверим. Ако обаче се опитаме да обобщим горните констатации, може да се направи следният извод: налице е рязък пример за *ex-voto* рисунка с морски сюжет със светец-покровител или св. Николай. Що се отнася до нейната датировка, предвид на някои отличителни черти и типа на един от представените кораби (№ 2), то интервалът за нейното създаване може да се постави между годините 1350 и 1450. Първата година е избрана заради окачения рул на кърмата, чиято поява в Средиземноморието вероятно е съвременна с повторното приемане на правото ветрило и чието използване започва да се налага след средата на XIV в. Втората година ознаменува остроумното снабдяване на караките, широко използвани от средата на XIV в. в търговските морски флотилии на християнския Запад, с три мачти: фок- (отбелязана на № 2), грот- и бизан-мачта и заместването, оттук нататък на двумачтовите плавателни съдове с тримачтови. Към тази дата насочва дори и използваният в рисунката художествен похват за изграждане на композицията, която през XV в. започва по-ясно отпреди да се разгръща в дълбочина<sup>66</sup>.

**Тип:** № 1- C/Ib или IIa? (хибриден кораб - търговска галера или къс товарен кораб?); № 2 – C/IIb и № 3 – C/Ia.

**Датировка:** между 1350 и 1450 г.

#### **№ 4 (обр. 4)**

**Разположение:** два кораба, разположени над предходната *ex-voto* сцена, върху последната или най-източната мраморна колона на балюстрадата в западната част на южната галерия, точно до левия край на т. нар. „Врата на Рая и Ада”.

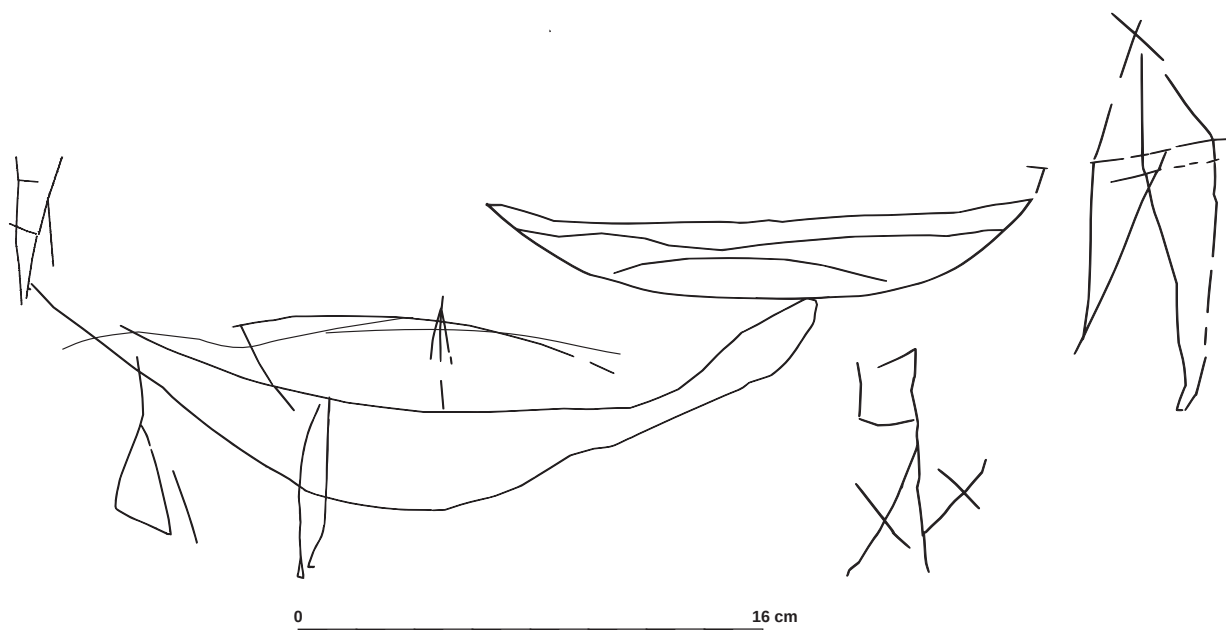
**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** № 1 - височина 12 см, дължина 28 см, на 125 см от нивото на пода; № 2 - височина 2 см, дължина 19 см, на 135 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко издълбаване, пресечено с групи.

**Описание:** кораб № 1 е средновековен гребно-ветроходен кораб, в ход надясно, изглед откъм *бакборда*. Издълбен и силно извит корпус с плоска палуба, с високо повдигнати нос и кърма. Задната част е по-масивна и завършва с платформа, отбелязана с вертикални линии и две къси засечки. Единствената мачта носи дълга рея без ветрило. Показан е част от такелаж – две наклонени линии (щогове) се спускат от върха на мачтата, а от левия край на реята към палубата се спуска крива линия (брас). Отстрани, на десния борт, са отбелязани две весла, а на кърмата - традиционната двойка големи широки рулеви весла за управление. Едното е показано изцяло, докато другото е маркирано само чрез наклонена линия. И двете пера на кормилото под формата на триъгълници, прикрепени към недълго времено, са симетрични. Характерен е носът. Пред него е обозначен обърнат наляво флаг, окачен на дълъг флагщок с два елемента под формата на буквата X от всяка страна.

66 Лихачова 1987: 205.



Кораб № 2 представя средновековен кораб, в хог нагясно, изглед откъм *бакборда*. Продълговат корпус със заострен нос, плоска палуба и по-заоблена кърма. В горната част на борга е отбелязан хоризонтален парамет. На кърмата е загатната надстройка. До кораба се вижда островърха постройка с основа от два триъгълника, обърнати с острия си връх надолу.

**Коментар:** Въз основа на структурните особености на плавателния съд от рисунката-графит той със сигурност се отнася към онзи тип, който се определя като „гълъг“ т.е. галера. Съотношението на гължина спрямо ширина, което тук е 8:1, насочва към категорията „лека“ галера. Но въпреки това, пропорциите на двете рулеви весла на кърмата, по-скоро навеждат на мисълта за „голяма“ галера (*galea grosse*). Както вече бе казано, тя е чисто търговски плавателен съд<sup>67</sup>, който достига най-голям разцвет в средата на XV в. Веслата с големи пропорции се използвали на различни кораби през XIV и XV в., като спомагателни кормила (наречени *zanche* в ръкопис от ок. 1410 г.) при определени ситуации, изискващи максимален контрол или маневреност на съда<sup>68</sup>. Големите им пера са симетрични и с триъгълен профил, за да се намали съпротивлението<sup>69</sup>.

В галерата от графита липсва извитият и окачен на кърмата рул (*timon bavonescho*) и на практика тук се вижда по-старото кормилно устройство със странични кърмови весла, използвано нерядко впоследствие в комбинация с окаченото кормило, и то именно на галерите<sup>70</sup>.

Освен това е необходимо също да се припомни и още нещо по повод пропорцията 8:1 за този кораб, а именно, че веднага след своето въвеждане в началото на XIV в., големите галери се отличаваха слабо от стандартните (*galee sottili*)<sup>71</sup>. Към това следва да се добави и фактът, че измежду големите галери, плаващи до Фландрия (най-голяма), Трапезунд, Александрия или Романия, то тази до Константинопол е

67 OEMWMT 2010: I, 147.

68 Mott 1997: 47.

69 Martin 2001: 164.

70 Unger 1980: 182.

71 Големата галера продължава да нараства през XIV и XV в. Вж. Unger 1980: 178.

малко по-тясна, по-гълга и с по-нисък нагводен борг за разлика от останалите<sup>72</sup>. Този тип плавателни съдове имат висок, тъп, нос (наречен „шпирон“) и доста широка кърмова част, където вместо надстройка издигали беседка, отначало с проста конструкция от пръти, над която, както при палатка, била натегната тента от коприна, брокат или кауифе<sup>73</sup>. Виждат се части от мачтата и въжетата, които я придържат, заедно с хоризонтална рея, захваната в единия си край чрез брас за палубата.

Такъв тип рея предполага използването на право, а не на триъгълно латинско ветрило. Това се подкрепя и от някои проучвания, които посочват, че някои от галерите носели право ветрило на грот-мачтата, а други били оборудвани като ветроходни кораби<sup>74</sup>.

Като най-близък паралел на този графит, може да се посочи рисунката-графит на кораб от турски хамам в Амасра (Амасра ключук хамам, датиран през XVII в.), за който К. Даманидис отбелязва, че гребният плавателен съд има характерен удължен нос, „с пет или шест чифта гребла и с форма, подобна на някои стари гребни пътнически лодки, които човек може да открие в Босфора“<sup>75</sup>. Според него, „всички графити от Амасра ключук хамам принадлежат към периода от XVII до XIX в. и отразяват продължаването на морското значение на града през османския период“, както и че са дело на хора „запознати с местната корабостроителна традиция“<sup>76</sup>. От приведените пасажи е очевидно, че този тип плавателни съдове са познати и преди XVII в., но въпросът е колко са „стари“? Впрочем размерите на графита от Амасра ключук хамам също ни навеждат на мисълта за голяма галера. Османците, които на практика се приближавали плътно към венецианското направление, използвали в своя флот голяма галера под името *мавна* (еквивалент на *галеаса*)<sup>77</sup>. Други паралели идват от рисунка-графит, определен като „гребен кораб“, от Шахабедин Имарет джамия в Пловдив от средата на XV в.<sup>78</sup> и от черквата Сан Марко във Венеция – едномачтова галера с гълга рея и нос, изнесен силно напред, не без възможност за точна датировка<sup>79</sup>.

Следващите, но по-галечни паралели, са графити на две галери, първата от които е върху северната стена на галерията в черквата „Св. Лука Стирис“ край Делфи<sup>80</sup>, а втората - от двореца Орсини, Триказе, определена като „военен кораб“, принадлежащ към категорията „гълги кораби“<sup>81</sup>.

Изображеният кораб № 2 притежава характерните за галерата отличителни белези: удължен корпус и издаден напред остър нос, но не са показани веслата и уредът за управление. За загатнатата кърмова надстройка не може да се каже нищо определено, освен че до средата на XV в. не излиза извън корпуса и кърмата.

Паралел на тази галера може да се открие в компилативния Codex 367 от колекцията Palatinus Graecus във Ватиканската библиотека, написан през XIII в.

72 Lane 1934: 15.

73 Боголюбов 1878: 151; Alertz 1995: 151.

74 Mott 1988: 49 (с примерите).

75 Damianidis 2014, 451 и 452, № 1. Срв. Damianidis 2012: 135-139.

76 Damianidis 2014: 453.

77 Soucek 1975: 235-237. Вж. също Pryor 1988: 67.

78 Овчаров 1987: 86, № 56.

79 Helms 1975: 233, фиг. 7 (портал IV, колона L1, лява страна).

80 Meinardus 1970-1972: 41, Fig. IV, № 1 описва графита като едномачтова галера с бушприт и кърмово кормило и я определя като *гипарий* или *каук*!

81 Cossa 2014: 396, фиг. 6. Вж. също Marzari 1999: 112-131.

от ръководителя на Гилдията на нотариусите на о. Кипър анагност Константин Евтелес<sup>82</sup>. Той използва илюстрация на кораб (най-вероятно галера), за да разкрие метода за определяне товароподемността на плавателен съд през XIII в. Той е показан в ход наясно, изглед откъм *щирборда*. Корпусът е със заоблена кърма и плавно издължен напред, издигащ се нагоре и завит навътре нос. Палубата е права, с надстройка на кърмата в предния край, показани са провесените през борда две странични кормилни весла. Друг паралел идва от изображения на две военни галери в мапамунди на Андреа дел Бианко от 1436 г.<sup>83</sup>

Комбинацията на двата кораба би могло да ни подсказва, че авторът може би е имал намерение да покаже съпровождането на търговската галера от лека, военна, за защита срещу възможно нападение или търговски конвой. Конвоите *tude*, които пресичали Средиземноморието, следвали правила, установени през средата на XIV в. и действащи до средата на XVI в., когато били прекратени<sup>84</sup>. Терминът *tuda* означава на първо място, строго установени временни рамки на съвместно плаване, както на невъоръжени търговски съдове, така и на гържавни галери. Основна цел на съвместното плаване на значителен брой галери е осигуряването на най-голяма защита от възможни опасности по време на морско пътуване – лошо време и пирати<sup>85</sup>. Три фактора гарантират успешния преход на конвоя и успеха на неговия търговски резултат: редовност, безопасност и скорост<sup>86</sup>.

И накрая, може да се предположи, че високата постройка с триъгълен покрив е събирателно символично изображение на град, в случая Константинопол, пред който двата кораба са хвърлили котва. Често срещан похват, използван от художниците на миниатюри или пък да е видяна от автора в някоя италианска или въобще западна морска карта. Изхождайки от последното обаче, разсъжденията могат да вървят и в друга посока. Възможно е под тази постройка да се види т.нар. Момина кула (Къз кулеси), видяна от автора от борда на кораб при влизане/излизане от Златния рог в края на Босфора, срещу нос Св. Димитър в северния край на Акропола (дн. Сарай бурун)<sup>87</sup>. Тогава тези два плавателни съда, намиращи се отляво на постройката, ще се окажат в естественото пристанище на византийската столица, Златния рог.

И тук в композицията е показан стремеж към по-ясно разгръщане в дълбочина, присъщо за XV в., както по-горе бе казано, а постройката спомага да се подчертае значението на обектите<sup>88</sup>. Що се отнася до флага на дълъг флагщок, с два елемента под формата на буква X от всяка страна, нищо определено не може да се каже, а да се гадае е ненужно. Разсъжденията относно датировката на графита могат да вървят по посока на това, че първият кораб е голяма галера, чието използване започва в началото на XIV в., но от друга страна, липсата на един важен детайл у втория, а именно обичайната за галерите от XVI в. бойна

82 За Codex Palatinus Graecus 367, вж. Harpster, Coureas 2008: 15, фиг. 1.

83 Martin 2001: 77, № 57.

84 Lane 1934: 14; Müller-Wiener 1994: 35.

85 McCormick 2001: 411 (предлагам очевидни предимства в случай на пирати или корабокрушения).

86 Müller-Wiener 1994: loc. cit.

87 Скала в средата на пролива, наричана Дамалида, а след това Аркла, на която се намирал митнически пункт за събиране на мито от преминаващите кораби първо от ромеите, по-късно от османците. По времето на император Мануил I Комнин е построена кула, от която опъвали верига чак до стената на Акропола, но днешната е от XVIII в. За това у Иванов 2011: 570.

88 Лихачова 1987: 205.

платформа на носа (*арумбада*), подсказва за датировка преди този век<sup>89</sup>. Оттук, времето за неговата поява хипотетично може да се движи в рамките на XIV - XV в.

**Тип:** № 1 - C/Ib; № 2 - B/Ia.

**Датировка:** XIV - XV в.

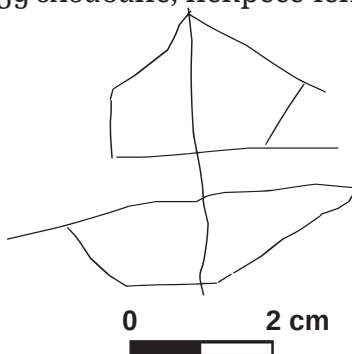
### № 5 (обр. 5)

**Разположение:** на западната стена на северозападния пилон в южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 4 см, гължина 4 см, на 160 см от нивото на пода.

**Състояние:** отчетливо изгълбаване, непресечено с групи.



**Описание:** схематичен средновековен ветроходен кораб, в ход наясно, изглед откъм *цирборда*. Изгълбен корпус със заострен нос и заоблена задна част. Корабът има една мачта, разположена малко след средата на палубата и започваща от самия кил. Тя носи голямо ветрило, вероятно латинско, окачено на коса рея.

**Коментар:** нищо не пречи в това доста схематично очертание да се припознае „гълъг“ едномачтов кораб, чиято мачта е показана да преминава през палубата и след достигането на кила да се закрепи здраво<sup>90</sup>. На нея, в качеството на спомагателна двигателна сила, окачвали триъгълно, латинско ветрило. Мачтите, врязани в корпусите чак до кила, са общи и за групи рисунки-графити на кораби от различни места<sup>91</sup>.

Грубоватостта в това изображение е по-скоро гължаща се на неумелата ръка на наблюдател, отколкото на моряк, или пък е най-общо указание за израз на християнска символика<sup>92</sup>. Да се търсят паралели с предпочитания от корсарите чак до XVII в. *галиот*<sup>93</sup> или с източносредиземноморски каботажен плавателен съд, чието разграничаване от останалите му събратя е извънредно трудно.

Ако се обърнем към местоположението на графита и се вземе под внимание фактът, че той се намира до друга рисунка-графит, изобразяваща едно от

89 Мондфелъ 2000: 75; Babuin, Nakas 2011: 10.

90 Каторин, Волковский 2010: 79.

91 Вж. например Muscat, Cassar 1994: Part I- The graffiti, 258, № 40.

92 Murray, Murray 1998: 488. Срв. също коментарите за корабни графити в Партемона, Орλάνδος, Вранούσης 1973: 27.

93 Pryor 1988: 68; Guilmartin 2003: 113



свещените животни на Бог, то е много по-вероятно, в това малко корабче да се види именно израз на християнска символика.

**Тип:** християнски символ.

**Датировка:** неопределима.

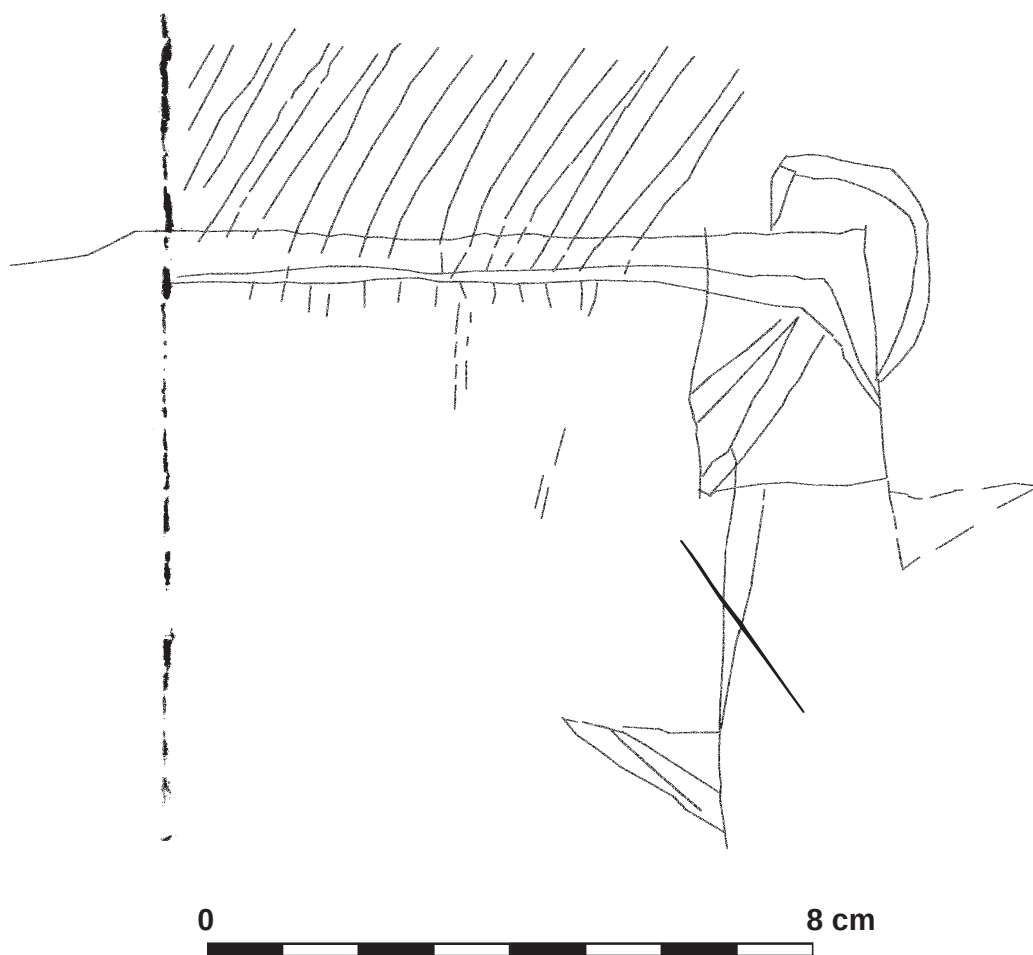
**№ 6 (обр. 6)**

**Разположение:** на източната къса стена в нишата на северозападния пилон на южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 8 см, дължина 12 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен гребен кораб в ход наляво, изглед откъм *бакборда*. Изгълбен корпус с плоска палуба и почти отвесна кърма, на която е окачен масивен заоблен рул, завършващ под кила. Острият нос се издига далеч напред. Цялата палуба е оградена с паранет, който започва от ахтерщевена и след лека чупка продължава напред към носа, а от отворите му се подават девет

двойки, намиращи се под лек наклон, линии. Над нея, около средата на кораба, се забелязват две къси вертикални линии, а към кърмата леко наклонена двойка от две успоредни линии, последвани от друга, леко наклонена. На кърмата се издига голяма, правоъгълна, надстройка, застрихована с няколко диагонални линии. Над нея е поставена вертикална линия с триъгълен флаг в горната част с наклонена копиевидна фигура на него и с негълга коса засечка почти в средата. Отзад, в горната част на надстройката и на къс флагщок, е показан развят триъгълен флаг. Отличителна черта на изображението е, че корабът е обрънат на 180° по хоризонталната си ос с кила нагоре.

**Коментар:** ниският и издължен корпус, шпиронът и кърмовата надстройка, както и веслата в един ред ясно посочват, че е представена галера. Корабният корпус е изчертан с три хоризонтални линии, като голната, след лека чупка под наклон, продължава напред, с която се показва шпиронът на носа<sup>94</sup>. До XVI в. той е сравнително къс, дебел и използван за абордажен мостик<sup>95</sup>, но още от втората половина на XV в. започва да губи своето предназначение, ставайки по-гълъб, потесен и лек<sup>96</sup>. Двете горни линии, които под лек наклон започват от кърмовия упор и продължават след това хоризонтално към носа, вероятно показват парапета на гребната платформа (*постица*), от който се подават веслата и е един от най-често срещаните елементи в изображения на галери от Късното средновековие напред<sup>97</sup>.

Спускащите се от нея девет двойки диагонални линии могат да се интерпретират като весла, изтеглени схематично под корпуса на съда, както често се вижда по средновековните рисунки-графити на кораби<sup>98</sup>. Според източниците и иконографията галерите с групи по три весла (*триреми*), използващи системата *alla zenzile*, са стандартен тип за лека галера от първата половина на XV в., докато групирането по двойки подсказва за *бирема*, ако се възприемат за реалистично наблюдение на автора на графита, а не като художествен похват<sup>99</sup>. На леките галери, използващи схемата *зензил*, банките на гребците се разполагали под ъгъл спрямо курсията (подиум, проход между гребците по оста на съда) по модела на рибена кост, като на всяка седали по двама (по-късно по трима), всеки управляващ по едно весло<sup>100</sup>. В италианските градове-гържави триремата се наричала *galia sottile*, а биремата – *галиот*<sup>101</sup> или *фуста*<sup>102</sup>. Обикновените триреми

94 Alertz 1995: 154; Nakas 2007: 81; Guilmartin 2002: 113; Guilmartin 2003: 87 и бел. 29.

95 Срв. също Боголюбов 1878: 144; Casson 1964: 74; Hutchinson 1994: 74; Мондфелд 2000: 74; Guilmartin 2002: 111, 113.

96 През XVII в. се превръща в декоративен елемент. Вж. Мондфелд 2000: 16, 62; Каторин, Волковский 2010: 76.

97 Alertz 1995: 149-150. Мондфелд 2000: 15; Pryor 1988: 66.

98 Meinardus 1970-1972: 39-41, фиг. II - IV.

99 За изображения на биреми вж. Hutchinson 1994: 69, фиг. 86 (победата на венецианците при Пунта Сан Салваторе) и 71, фиг. 88. Срв. също фреска в Сала ди Баля на Palazzo Pubblico в Сиена от 1407-1408 г. на Спинело ди Лука Спинели (ок. 1350-1410), представяща легендарната победа на венецианците в морската битка при Пунта Сан Салваторе над Фридрих I Барбароса: <https://www.akg-images.de/C.aspx?VP3=SearchResult&VBID=2UMESQ14KU1R&SMLS=1&RW=1440&RH=766&VP3=SearchResult&VBID=2UMESQ14KU1R&SMLS=1&RW=1440&RH=766#/SearchResult&VBID=2UMESQ14KU1R&SMLS=1&RW=1440&RH=766&VP3=SearchResult&POPUPPN=5&POPUPID=2UMEBMY2AP26S>, посетен 21.01.2021 г.) и Nakas 2017: 194 (фиг. 17. Сан Марко, Венеция: мозаечно пано на Паоло Венециано, 1335 г.) и 195 (фиг. 20: бронзови врати на Антонио Аврелино (Филарет), Рим, базилика „Св. Петър“, 1438 г.).

100 Боголюбов 1878: 144, 152; Паруснику 1996: 60.

101 Боголюбов 1878: 163; МЭС 1987: 158; Guilmartin 2003: 113.

102 Под името *фуста* е известна малка бързоходна венецианска галера, също използвана за набези, от XIII - XVI в. с весла групирани по двойки, с 15 до 20 банки на борд. За нея у Боголюбов 1878: 166; МЭС 1987: 349; Guilmartin 2003: 113-114.

зензил разполагали само с 18 банки за весла или, по изключение с 16<sup>103</sup>. Към средата на XIV в. галерите се дефинират и законово регулират в два класа: леки (*galee sotili*) и големи (*galee grosse*)<sup>104</sup>. Леките галери са военни кораби *par excellence*, запазвайки характеристиките на скоростта и маневреността, които са от съществено значение за бойните им качества, но те превозвали също и най-ценните товари като коприна и екзотични подправки по маршрута Леванта-Италия<sup>105</sup>.

Почти вертикалната линия в задната част на кораба представлява ахтерцевена, който продължава над планшира и е част от кърмата. На последната, намираща се малко по-високо от носа, обикновено се издигала четириъгълна надстройка или *castello da poppa*, покрита с навес от коприна, брокат или кагифе<sup>106</sup>. Щриховката в нашия случай е вероятно опит да се покаже покривалото над скелетната конструкция. Но все още в нея не се забелязва начеващото от средата на XV в. леко издаване на надстройката отстрани и отзад на кърмата<sup>107</sup>. И тук липсата на появилата се през XVI в. *арумбада* в носовата част навежда на мисълта за гатировка на рисунката-графит до края на предходното столетие<sup>108</sup>.

На галерата от рисунката-графит е показано само окаченото на кърмата извито кормило (*timon bavonescho*), чиято надводна част се издига до средата на кърмовата надстройка, където му надявали румпел. Основният му недостатък е, че при монтажа то се закрепва само на две места с куки и шарнири и тъй като обикновено е угължено под кила, в плитки води винаги съществувал риск да бъде откъснато от кърмата, ако плитчината е достатъчно дълбока, за да пропусне кила, но твърде плитка за него<sup>109</sup>.

През XIV в. на галерите започват да добавят и втора мачта<sup>110</sup>, отпред (фок) или отзад (бизан) на грот-мачтата, като височината на мачтите намалявала прогресивно към кърмата<sup>111</sup>. Нейното въвеждане обаче се проточва чак до първата половина на XVI в., когато корабостроителите „окончателно решили за какво им е нужна“<sup>112</sup>. На рисунката грот-мачтата е загатната чрез показване на малка част от ствола и такелажа, докато над кърмовата надстройка е показана втора бизан-мачта, с помощта на вертикална линия с триъгълен флаг на върха и вероятно опънат ахтерцаг зад нея. Косата линия, намираща се почти в средата, е сигурен знак за наклонена рея с предполагаемо триъгълно латинско

103 От началото до средата на 30-те години на XVI в. най-често срещаният брой първо е 25 банки, а след това пада на 24: Guilmarin 2002: 111. Други автори определят обичайния брой гребни пейки за галерите между 25 и 30: Курти 1987: 27; Каморин, Волковский 2010: 80; Casson 1964: 72.

104 Guilmarin 2002: 111-112. Срв. също Pryor 1988: 66-67. Впрочем Михаил Родоски определя леката галера като военна с охранителни функции: *Ships and Shipbuilding*, 2005 Dibner Institute for the History of Science and Technology: [https://brunelleschi.imss.fi.it/michaelofrhodes/ships\\_galleys.html](https://brunelleschi.imss.fi.it/michaelofrhodes/ships_galleys.html), посетен 07.02.2021 г.

105 Монгфелд 2000: 18. Вж. и Я. Накас (Nakas 2017: 191), който отбелязва, че през XIII в. „...гребните кораби за първи път са оборудвани със защитен трюм, способен да превозва малки количества търговски стоки“. Срв. Anderson 1976: 54; Pryor 1988: 67.

106 Боголюбов 1878: 151; Alertz 1995: 151.

107 Монгфелд 2000: 70.

108 Guilmarin 2002: 113; Guilmarin 2003: 120, 221-222; Konstam 2002: 14.

109 Mott 1997: 129, 132; Монгфелд 2000: 77 (при ветроходните кораби закрепването е с 4, 5 и повече метални свързки).

110 Боголюбов 1878: 150; Stenzel 1909: 103; Casson 1964: 72; Монгфелд 2000: 92; Hutchinson 1994: 73; Alertz 1995: 152; Парусники 1996: 60; Каморин, Волковский 2010: 79.

111 Unger 1980: 178; Lane 1973: 176. Обикновено първите две от мачтите на галерите са леко наклонени, докато наклонът на бизан-мачтата е по-голям: Андерсон 2012: 6; Хоккелъ 2005: 57.

112 Монгфелд 2000: 92. Срв. също Mott 1988: 49.

ветрило<sup>113</sup>. По принцип мястото на бизан-мачтата на една галера е между грот-мачтата и кърмовата надстройка, по-точно пред нея, макар в схематични изображения като графитите тя често да се оказва и върху нея<sup>114</sup>. Най-близките до нашето изображение и с подобно разположение на бизан-мачтата паралели са рисунки-графити на кораби от Шахабедин Имарет гжамия в Пловдив от средата на XV в.<sup>115</sup> и черквата „Св. София“ в Трапезунд<sup>116</sup>, към които може да се добави, но в по-малка степен, и тази от „Св. Георги от Ангона“, Ормидия, район в Ларнака, о. Кипър с датировка XV или XVI в.<sup>117</sup>

Без да се впускам в излишни детайли е необходимо също да се припомни, че някъде към края на XII – XIII в. постепенно се въвеждат флаговете като важно средство за определяне принадлежността и функцията на плавателния съб<sup>118</sup>. Поради това се налагало корабите да имат големи флагове с прости, лесно различими отдалеч рисунки<sup>119</sup>, но до края на XV в. обаче те остават относително малки, обикновено не повече от 1.5 кв. м<sup>120</sup>. Флагът, издигнат на кърмата, винаги стои по-високо от който и да е флаг, поставен на друго място на кораба, когато се отнася до място на почит, дори ако последният се намира на по-висока позиция<sup>121</sup>. Флагщокът<sup>122</sup> е впрочем най-високата точка на почит, на която се издига един флаг<sup>123</sup>. Главният флаг със знака на притежателя на галерата се издигал на флагщок, нерядко с височината на малка мачта, отгясно на кърмовата надстройка, докато в нейната задна част се поставял друг флаг със същите размери и с герб<sup>124</sup>. На галерата са показани два флага с триъгълна форма на обичайните им места – отпред (на бизан-мачтата) и отзад (на кърм. флагщок) на кърмовата надстройка<sup>125</sup>. Първият може да се определи като

113 Вж. Боголюбов 1878: 150.

114 Мондфелд 2000: 92. За паралели например вж. Lane 1973: 346, (фиг. 33: гравюра на голяма галера 1483-1484 г.); Martin 2001: 87 (фиг. 69: галера от венециански технически трактат за морско дело на Зорзи Тромбета от 1444 г., MS Cotton Titus A, XXVI, fol. 48v, библиотека на Британския музей), 137 (фиг. 125: графит от затворническа кулия на херцогския дворец, Венеция, средата на XV в.); Babuin, Nakas: 2011: 10 (фиг. 4, № 18); Grünenberg 1487: fol. 5v (<https://digital.blb-karlsruhe.de/blbhs/content/zoom/3853517>, посетен 21.01.2021 г.); Breydenbach 1486: 54v (<https://daten.digital-sammlungen.de/~db/0005/bsb00051697/images/index.html?seite=54&fip=193.174.98.30>, посетен 24.01.2021 г.); Nakas 2017: 195 (фиг. 20: бронзови врати на Антонио Аврелино (Филарет), Рим, базилика „Св. Петър“, 1438 г.); Овчаров 1987: 19, № 32 графит галера от Шахабедин Имарет гжамия (средата на XV в.), (бизан-мачтата е голепена до кърмовата надстройка); Lane 1973: 346 (фиг. 33: гравюра на голяма галера 1483-1484 г.); Vittore Carpaccio (1465-1520), San Giorgio e il drago, 1502 г., платно, темпера, 141x360 см, Scuola di San Giorgio degli Schiavoni, Венеция (Web Gallery of Art, searchable fine arts image database (wga.hu), посетен 24.01.2021 г.).

115 Представлява двумачтов гребно-ветроходен кораб, чиято грот-мачта е „..... с латинско ветрило, прикрепено с въжета на носа, централната част на корпуса и кърмата. Над задната надстройка се издига по-малка мачта с опънато на нея латинско ветрило. Отпред [на самия край на шпирона] и отзад [задната част на кърмовата надстройка] се виждат високи гръжки за флагове, самите флагове са заличени“: Овчаров 1987: 19, № 32.

116 Бизан-мачта е над кърмовата надстройка, поддържана от два щага, но с малка хоризонтална рея: Вруер 1966: 8 (определена за голяма галера с няколко мачти) и 10, фиг. 7. Според Дж. Прайър (Руго 1988: 69, фиг. 25) това е късносредновековен графит на гръцка, западна или османска галера.

117 Бизан-мачта, придържана от щагове, с триъгълно латинско ветрило и тесен правоъгълен флаг на топа се издига на силно наклонена кърма: Demesticha 2017: 365 (датировка), 366, фиг. 15 (d) CYP023\_S03\_D14.

118 Hutchinson 1994: 153; Weber 2004, 341; Знаиеровский 2009: 88.

119 Басов 2003: 32.

120 TGEMAA 2012: 516.

121 Flags at Sea 1974: 56.

122 За него у Знаиеровский 2009: 38. Срв. също Flags at Sea 1974: 55-59.

123 Flags at Sea 1974: 56.

124 Боголюбов 1878: 149; Мондфелд 2000: 107.

125 Вж например мозаечно пано в базиликата Сан Марко във Венеция на Паоло Венециано от 1335 г., на което са изобразени кърмите на две галери-триреми с техните знамена отпред и отзад на кърмовата ша-



вимпел, който се издига на топа на корабните мачти, за разлика от кърмовия флаг, стоящ на флагщок<sup>126</sup>. Най-близка аналогия на флаговете, поставени на върха на бизан-мачтата и в задния край на кърмата, се открива в три рисунки-графити на галери, първата от трапезундската черква „Св. София“, където двата триъгълни флага отзад на кърмовата надстройка са определени за вимпел<sup>127</sup>, втората, дело на затворник от килията му в двореца на гука във Венеция, показва бизан-мачта на галера с тесен триъгълен флаг<sup>128</sup>, а третата, от Григориевата галерия (изписана между 1335 – 1370 г.) на охридската черква „Св. София“, изобразяваща галера с висок флагщок с триъгълен флаг в задната част на кърмовата надстройка<sup>129</sup>. Към тях може да се добави една илюстрация към епичната поема „Хесперида“ на Басинио де Басини от Парма, възхваляваща делата на господаря на Римини Сигизмондо Малатеста, съставена между 1457 и 1468 г.<sup>130</sup> с галери (от първи и втори ред) носещи разветви флагове на флагщок пред кърмовата надстройка, както и друга, от венециански технически трактат за построяване на галери от късен XV - XVI в., показваща галера с издължен тесен флаг от типа „лястовича опашка“ на флагщок в задния край на конструкцията от пръти на кърмата<sup>131</sup>. Що се отнася до копиевидния знак в полето на флага, той би могъл да се тълкува като начин за показване знака на неговия притежател<sup>132</sup>.

И накрая, идва въпросът за изобразяването на плавателния съд с кила нагоре. Първото нещо, което идва на ум е, че по този начин се показва претърпяно корабокрушение, довело до потъване на кораба. Той е показан в *овъркил* или мигновено, фатално преобръщане на плавателен съд с кила нагоре (на 180°) около напречната му ос, завършващо обикновено с неговото потъване<sup>133</sup>. Обикновено е последица от инцидент, а не основна причина, водещ до загуба на стабилността на кораба, тъй като силите подгързващи неговата напречна и надлъжна устойчивост излизат от равновесие и той може да се преобърне по всяко време<sup>134</sup>. До това положение се стига, поради конструктивна грешка, допусната при разчета на устойчивостта или необосновано повишаване на ветрилната площ при буря със силни пориви на вятъра под пълни или недостатъчно зарифовани ветрила за увеличаване на скоростта или надценяване възможностите на съда, претоварване или разместване на товара в трюма<sup>135</sup>. Освен това, при

мра: Nakas 2017: 194, фиг. 17 или развяващите се флагщокове вимпели с „лястовича опашка“ в рисунка на венецианска галера под ветрила на Рафаел Санцио (1483-1520), късен XV или ранен XVI в., Венеция, Galleria dell'Accademia (inv. no. 31 v: [http://www.scalarchives.com/web/dettaglio\\_immagine\\_adv.asp?numImmagini=127&posizione=12&prmsset=on&SC\\_PROV=COLL&IdCollection=80479&SC\\_Lang=eng&Sort=9](http://www.scalarchives.com/web/dettaglio_immagine_adv.asp?numImmagini=127&posizione=12&prmsset=on&SC_PROV=COLL&IdCollection=80479&SC_Lang=eng&Sort=9), посетен 21.01.2021 г.).

126 Дата от XIII в. или от по-рано, като отначало се използвал за украса на върха на мачтите: Barraclough 1965<sup>2</sup>: 127. Срв. също Дыгало 2000: 117, който определя вимпелите като „триъгълни флагове в различни разцветки, букви или дори цифри“ обозначаващи принадлежността на един съд, както и Басов 2003: 8, 31, подчертаващ, че вимпелът е различен от флага на кърмата и мястото му е на върха на корабните мачти.

127 Bruer 1966: 8.

128 Хоризонталната линия в разветвия край на флага обаче може би подсказва за тип с „лястовича опашка“: Martin 2001: 137, фиг. 125 (от средата на XV в.?).

129 Овчаров 1994: 39, № 89.

130 Oxford, Oxford University, Bodleian Library: MS Canon, Class. Lat. 81, fol. 016 v: <https://digital.bodleian.ox.ac.uk/objects/e38211bd-5854-4514-818d-ee9fba5ea15a/surfaces/63055b09-ea06-4d16-b350-c6a13ef02575/>, посетен 23.01.2012 г. Срв. също Martin 2001: 71, fig. 58.

131 Копие на съставения ок. 1410 г. венециански трактат *Arte de far Vaselli*, съхраняван в Австрийската национална библиотека във Виена: Cl. XIX, № 7, Cod. 6391, fol. 14v: Martin 2001: 83, фиг. 66.

132 Slater 2010<sup>2</sup>: 33 (присъщо за щандарта).

133 Словарь 1837: 80; Самойлов 1941: кол. 111; Фаворов 1983: 104; МЭС 1987: 14.

134 Pike 2008: 18.

135 Pike 2008: 175.



фаталното преобръщане, заради съпротивлението, плавателният съг губи своите мачти и такелаж, както вярно е показано в рисунката-графит<sup>136</sup>. Обикновено в изображенията на корабокрушения се показват изпочупени мачти, разкъсан такелаж, корабен инвентар, плаващ в морето, и хора, опитващи се да се загържат над водата и спасят по всякакъв начин – на части от мачти, дъски от корпуса, бурета и т.н.<sup>137</sup>. Пример за обрнат кораб (наляво, на 90°), който донякъде се доближава до нашето изображение, ни дава рисунка-графит от черквата „Св. Стефан“ (XVII в.) в Несебър<sup>138</sup>. Разполагаме и с любопитно писмено сведение от март 1349 г., в което се казва, че силен порив на вятъра преобръща византийските галери в Златния рог поради твърде високите им надстройки<sup>139</sup>.

Единственото предположение, което може да се направи за изображението е, че това е още един пример за *ex-voto* рисунка създадена от моряк или моряци в памет и благодарност към „невидимата сила“ за оказаното им спасение при опасно корабокрушение<sup>140</sup>, а не ходатайство за бъдеща помощ<sup>141</sup>.

**Тип:** С/Іа.

**Датировка:** средата на XIV – средата на XV в.

## № 7 (обр. 7)

**Разположение:** под рамката на първия прозорец, от гясно наляво, в югоизточната част от централния сектор на южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 8 см, дължина 9 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** дълбоко издълбаване, на места заличено, непресечено с други.

**Описание:** средновековен ветроходен кораб в ход надясно, изглед откъм *щирборда*. Къс и сравнително висок корпус с относително прав, масивен кил. Диагоналните линии по корпуса представят дъсчената му обшивка. Носът се издига рязко нагоре и към него е добавен втори, външен нос. Почти отвесният ахтерщевен позволява окачване на рул с повече от две двойки куки и шарнири. Масивният прав рул е с румпел, маркиран от къса вертикална линия, издигаща се малко назад, в горната му част. Непропорционално голяма кърма заема около 1/2 от дължината на кораба. В предния си край тя се спуска надолу и образува нисък гял между нея и носовата част, т.нар. талия в корпуса. В задния ѝ край се издига триъгълен квартердек, докато ахтердекът започва, не както обикновено – веднага след грот-мачтата, а малко преди нея. Носовата надстройка е триъгълна с отбелязан бушприт като къса коса линия, издигащ се рязко нагоре. Корабните надстройки са конструктивно вписани в корпуса. Обликът на кораба

136 В илюстрации към ръкописи са показвани морски инциденти, но не и плавателен съг с кила нагоре. Вж., например, илюстрация на корабокрушение у Басинио де Басини от Парма, Hesperidum, Bodleian Library MS. Canon. Class. Lat. 81, fol. 070v, Италия, Римини (1457-1468): <https://digital.bodleian.ox.ac.uk/objects/e38211bd-5854-4514-818d-ee9fba5ea15a/surfaces/35360c27-8012-4329-8f19-2cbb1ebe6d18/>, посетен 9.06.2021 г. и Basinius Parmensis, Hesperis, Bibliothèque nationale de France. Bibliothèque de l'Arsenal. Ms-630, 1451-1500, fol. 61v: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b525024658/f128.item>, посетен 9.06.2021 г.

137 Вж. например илюстрация към ръкописа „Hesperidum“ на Басинио де Басини от Парма в Oxford, Oxford University, Bodleian Library: MS. Canon. Class. Lat. 81, fol. 070v.

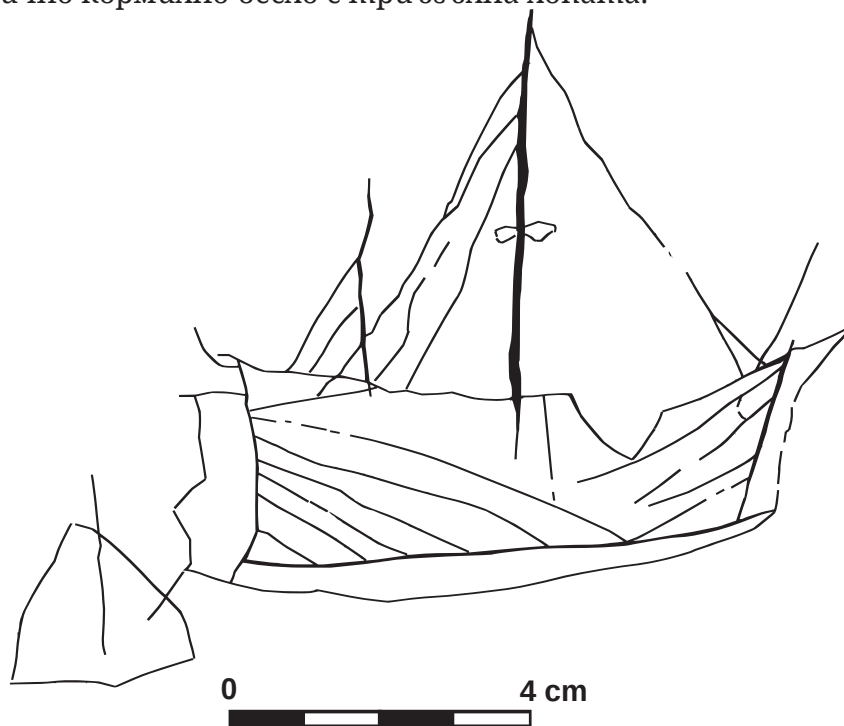
138 Обчаров 1992: № 313.

139 Müller-Wiener 1994: 27.

140 Meinardus 1970-1972: 31, 34; Cassar 1966: 226; Luttrell 1976: 81.

141 Вж., например, Meinardus 1970-1972: 31; Bryer 1966: 3-12; Prins 1989: 6; Cuschieri, Muscat 1989: 122.

се довършва от две мачти, придържани от щагове и фордуни, предадени чрез спускащи се диагонални линии от върха на мачтата към палубата. Стволът на разположената в средата на кораба грот-мачта, без рея и ветрило, представлява плътна вертикална линия. Бизан-мачтата е по-ниска, разположена в задната част, точно пред квартердека. Заг руля на кораба и в долния му край е нарисувано голямо странично кормилно весло с триъгълна лопата.



**Съобщение:** Е. М. Αντωνιάδου, *Ἐκφρασις τῆς ἀγίας Σοφίας*, Т. II, Αθήναι 1908, 322, фиг. 441.

**Коментар:** графитът представя обединяването на някои от характеристиките на северноевропейския ког с тези на средиземноморския кораб, което има за краен резултат *коката* (*coche*). При липсата на изображения в средиземноморските източници преди средата на XIV в., както и на археологически доказателства, е доста трудно да се придобие представа за това, какво всъщност представлява *коката*<sup>142</sup>. Според някои документални източници и изображения главните черти на *кога*, копирани в *коката*, са квадратното ветрило, руля на кърмата, обемистата му форма и може би плоското му дъно<sup>143</sup>. В нашия случай, най-напред, това са относително правият кил и рязко издигащият се нос. Друг характерен за *кога* детайл, се вижда в долната част на ахтерщевена, където се различава т.нар. *скег* или удължение на кила, чиято роля е да предпазва руля от подводни препятствия<sup>144</sup>. Ръкописът на Тимбота, един от най-ранните трактати за корабостроенето, публикуван във Венеция някъде между 1444 и 1447 г., показва, че евентуалното въвеждане на кърмовото кормило е улеснено

<sup>142</sup> Friel 1994: 78.

<sup>143</sup> Friel 1994: 78. Окаченият рул на кърмата, правото ветрило и правата кърма са възприети в началото на XIV в. За това вж. Mott 1994: 40.

<sup>144</sup> За този конструктивен елемент виж т.нар. „Doel cog“, началото на XIV в.: Vermeersch, Haneca 2015: 115-116 и Fig. 5.

от скег<sup>145</sup>. След това идва ред на добавения (още през XIII в.) като гейгвуг втори, външен форщевен за по-добра маневреност на съда<sup>146</sup>. Впрочем фор- и ахтеркастелът са вписани в корпуса като интегрална част<sup>147</sup>.

В тази рисунка-графит заг окачения на кърмата рул е показано перото на голямо весло. До каква степен то е свързано с представения кораб е трудно да се определи. Едно от възможните обяснения е, че този плавателен съд е използвал, както се вижда и на кораби № 4 и 5 в северната галерия, странични кормилни весла, макар подобно комбиниране да е по-често срещано при галерите<sup>148</sup>. Внимателното изучаване на генуезките документални източници показва, че кораби с такава комбинация или с *duohus timonibus* се срещат в тях до около 1375 г.<sup>149</sup> Необходимо е обаче да се изтъкне, че тези весла са необходими на *кога/коката*, тъй като този плавателен съд се оказва по-труден за маневриране близо до брега и в тесни проходи<sup>150</sup>.

От друга страна, ако отначало сборът от мачта, рея и бушприт съставлява общото оборудване на *кокота*<sup>151</sup>, то в двумачтовото стъкмяване на кораба-графит се вижда средиземноморската традиция<sup>152</sup>. Наличието на многомачтови коги е потвърдено от каталонска справка от 1353 г., която се отнася до кока с бушприт, грот- и бизан-мачта<sup>153</sup>. Отново на кърмата се вижда и появилата се през втората половина на XIV в. бизан-мачта, с която се целяло да се подобри управлението на кораба<sup>154</sup>.

Сходно изображение с това на графита по отношение на корпуса се открива в ръкопис *Arte de far vasselli*<sup>155</sup>, което показва кораб под ветрило, представящ някои характеристики на *кокота* – корпус с относително прав кил, рязко издигащ се нос и транец на кърмата с прав рул, инегрирани фор- и ахтеркастел в корпуса<sup>156</sup>. Той е наречен *nave*, макар подобен съд навсякъде из ръкописа да е обозначаван като *nave quadre* или *cocha*<sup>157</sup>.

При всички уговорки, изброените по-горе белези в графита, насочват към кораб, който би могъл да е носител, както на северните, така и на южните традиции в корабостроенето. Комбинацията от южни и северни атрибути по категоричен начин предполага изобразеният кораб да е произход от Западното Средиземноморие и дело на корабостроители, опитващи се да постигнат желаните качества на кога с помощта на южната технология. Корабът-графит представя технически погро-

145 Morton 1955: 189. Срв. Timbotta da Moda: manuscript, Venice 1444 oder 1447. British Museum Ms. Cottonian, Titus A 26, fol. 49.

146 Lane 1973: 170-171; Ellmers 1994: 37.

147 Към 1325 г. те се превръщат в негелума част от корпуса: Schmidt 1984: 34; Crumlin-Pedersen 2017: 132.

148 Unger 1980: 182.

149 Hutchinson 1994: 41; Friel 1995: 38.

150 Müller-Wiener 1994: 34.

151 Unger 1980: 140.

152 Friel 1994: 80.

153 Friel 1994: 80.

154 Unger 1980: 186; Friel 1994: 78; Mott 1990: 16.

155 Копие, направено през XVI в. въз основа на материал от анонимен трактат *Fabrica di galere* (или *Libro di Marineria*) ок. 1400 г. Виж Venna. Österreichische Nationalbibliothek, Cod. 6391, fol. 52: <http://data.onb.ac.at/rec/AC13952830> (почти идентично копие от *Fabrica di galere* в Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze, codex Magliabechiano, Cl. XIX. n. 7). Австрийска национална библиотека, колекция Марко Фоскарини, cod. 6391, пог заглавие *Arte di far galee e navi*.

156 Martin 2001: 83, Фиг. 67.

157 В Далмация и Венеция „*nave quadre*” се използва като синоним на когите. За това у Nickel 1999: 72-76. Срв. Bellabarba 1988: 113.

бности за адаптирането на северните с южните корабостроителни техники. Вземайки предвид тези белези, то относителната датировка на графита се движи в рамките на 1350 г. и средата на XV в., когато се появяват тримачтови съдове<sup>158</sup>.

**Тип:** С/IIb.

**Датировка:** втора половина на XIV - средата на XV в.

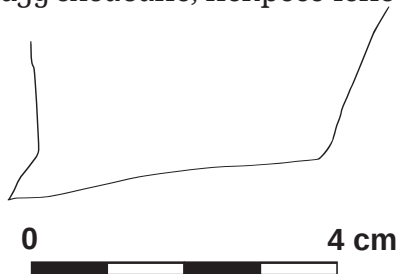
### № 8 (обр. 8)

**Разположение:** намира се на 7.5 см в дясно на предходната рисунка, № 8.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 2 см, дължина 4 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** отчетливо изгълбаване, непресечено с груги.



**Описание:** схематично, незавършено изображение на кораб в ход надясно, изглед откъм *щирборда*. Корпусът му е къс, с прави нос и кърма.

**Коментар:** вероятно намерението на художника е било да нарисува кораб, чиито най-близки паралели са изображения на кораб върху градски печати на Щралзунд, Северна Германия, 1265 г.<sup>159</sup>, Ставерен, 1246 г.<sup>160</sup> и Хардервик, Холандия, 1263 г.<sup>161</sup>, заедно с Данциг, Полша, 1299 г.<sup>162</sup> Макар и твърде схематична, рисунката предлага два важни детайла. Първият ни насочва към долната част на ахтерщевена, където под формата на остър ръб е показан изпъкнал скег или угължение на кила у кораби с монтиран на централната линия рул, предназначен да поддържа правия курс на съда и да предпазва устройството за управление от подводни препятствия<sup>163</sup>. Вторият показва, че носът на кораба е леко вдълбнат, с което не само улеснява закрепването на припокриващите се краища на поясите от обшивката, но също се осигурява и по-добра защита срещу носовите вълни<sup>164</sup>.

**Тип:** В/IIa.

**Датировка:** XIII - XIV в.

### № 9 (обр. 9)

**Разположение:** на южната стена в нишата от югоизточния пилон в южната галерия, отдясно на врата № 50.

<sup>158</sup> Mott 1994: 39-40.

<sup>159</sup> van de Moortel 1991: 95, фиг. 85.

<sup>160</sup> van de Moortel 1991: 37, фиг. 24.

<sup>161</sup> van de Moortel 1991: 90.

<sup>162</sup> van de Moortel 1991: 90.

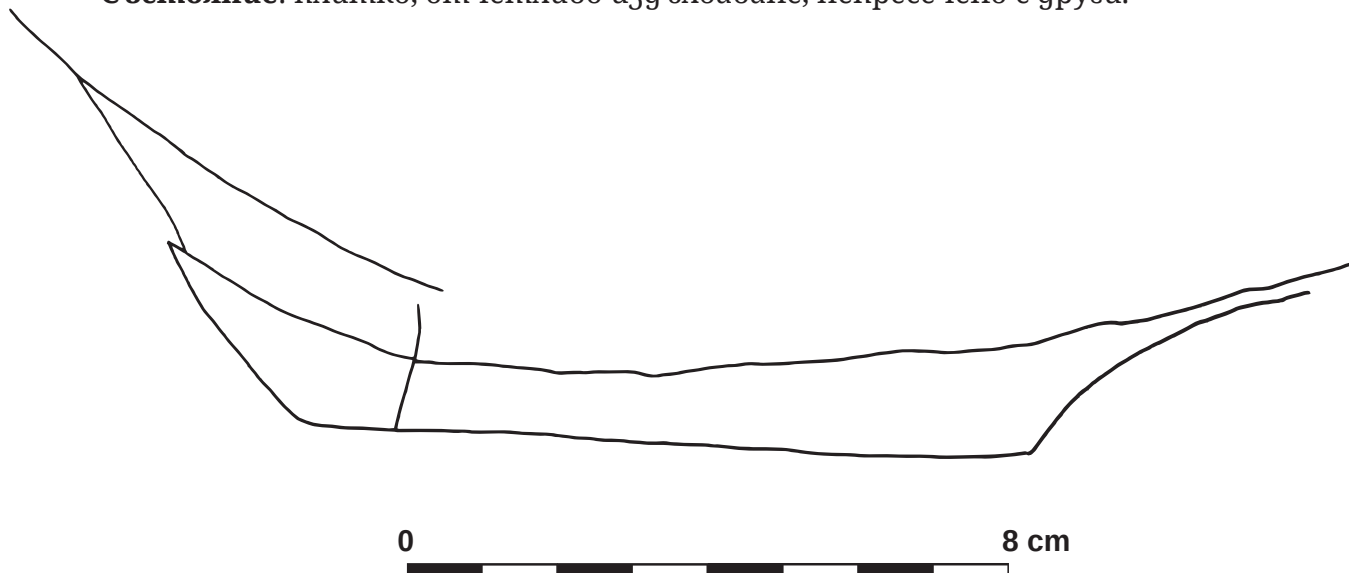
<sup>163</sup> За този конструктивен елемент виж т.нар. „Doel cog”, началото на XIV в.: Vermeersch, Haneca 2015: 115-116 и фиг. 5.

<sup>164</sup> van de Moortel 1991: 41.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 6 см, дължина 18 см, на 130 см от нивото на пода.

**Състояние:** плътко, отчетливо издълбаване, непресечено с дуги.



**Описание:** ветроходен кораб в ход надясно, изглед откъм *щирборда*. Издължен и нисък в средата корпус с леко повдигнат нос, заострен в шпирон и изнесен напред. Кърмата също е заострена и повдигната. Над нея се издига четириъгълна надстройка с високо издигащ се островърх загнен горен край, издигана назад, зад кърмата. Корабът е показан без мачта и кормилно устройство.

**Коментар:** много трудно може да се определи типът кораб единствено по силуета на корпуса, още повече, че имаме работа със схематично изображение. Очертанията на корпуса от рисунката подсказват, че това е по-скоро тип плавателен съд, произведен от галерата, тъй като в сравнение с нея той изглежда е по-къс. Характерно за него най-напред е, че на носа корпусът се извива нагоре, преминавайки в дълъг и тесен шпирон, който очевидно не би могъл да се използва за абордажен мостик. Този тип шпирон, превърнал се вече в декоративен елемент, отговаря на изискванията на XVII в. и завършва с подсилен, обхванат от желязо връх<sup>165</sup>. Шпиронът на османските галери, чийто корпус е по-нисък от този на християнските съдове, е по-издължен и превръщал кораба в по-безопасен, когато се плава под ветрило<sup>166</sup>.

Вторият характерен елемент е кърмата с надстройка, която стои високо над талията на съда и над която има подиум с покрив (отначало от пръти, след това стабилна гървена конструкция), над който се опъва тента<sup>167</sup>. През XVI в. тази надстройка все повече и повече се издига зад кърмата<sup>168</sup>. Тук следва да се отбележи също, че от XVII в., когато галерите започват все повече да придобиват национални черти, османските имали „силно приповдигнат нос и кърма, което

<sup>165</sup> Guilmartin 2003: 87.

<sup>166</sup> Guilmartin 2003: 223.

<sup>167</sup> Монфелъг 2000: 16, 70; Guilmartin 2003: 222 посочва, че на османските галери вместо плат използвали кожа за тентата, която се опъвала върху масивна гървена рамка. Срв. Ханке 1984: 129.

<sup>168</sup> Монфелъг 2000: 70.



подобрявало мореходността, но затруднявало поставянето на артилерия”<sup>169</sup>.

На следващо място, на кораба от рисунката липсва и появилата се през XVI в. бойна платформа (*арумбага*) на носовата част, което е характерно за османските и венецианските галери<sup>170</sup>. И накрая, ниският надводен борг е присъщ на мюсюлманските галери, осигуряващ им предимство при относително лек вятър и спокойно море, но създава сериозни проблеми при всякакви други условия<sup>171</sup>.

На няколко пъти в предходните редове, се споменаха отличителни белези на османските галери, които доближават кораба от рисунката-графит до тях, но също и очевидното, че той е по-къс от тях. Поради това е най-естествено да се потърси друг тип кораб, произведен от галерата, който да отговаря на посочените детайли. Най-близкият, убедителен паралел до нашата рисунка е илюстрация от две фолия в османски ръкопис с *Шахнаме* на Гани-заде Мехмед Нагири от Топкапъ дворец, създадена през 20-те години на XVII в. и представяща *капитан дериа* Али паша да пленява вражески *галеони* в морска битка<sup>172</sup>. На първото фолио 28b са показани четири галери в полумесец и в долния му край един едномачтов плавателен съг с весла, по-малък по размери от останалите, който съвсем очевидно може да се определи като *галиот*. Същият тип въпреки се появява и в горната, дясна част на сцената от следващото фолио (fol. 29a). Именно неговият силует съвпада напълно с този на кораба от нашата рисунка с един липсващ елемент - веслата. Те обаче не променят нищо, тъй като на *галиота* се използвали при определени обстоятелства – влизане в или излизане от пристанище, безветрие, преследване на противник или бягство от сражение<sup>173</sup>.

Според влязлата през XVII в. класификация на галерите *галиотът*, с дълга история в Средиземноморието, е най-малкият тип сред тях<sup>174</sup>. Накратко, типичният *галиот* може да се определи като по-малка и по-бърза версия на галерата с латинско ветрило на едностранната си мачта<sup>175</sup>, най-често с 18 весла, с дължина 27 м ширина 3 м и височина на надводния борг по-малко от 2 м. По-малката му водоизместимост го превръщала в бърз и маневрен кораб<sup>176</sup>, който освен за разузнаване и куриерска служба, бил способен внезапно да нападне набелязани цели и да се оттегли в недостъпни за останалите плавателни съдове убежища<sup>177</sup>. Но сравнително малките размери на *галиота* го ограничили

169 Каторин, Волковски 2010: 81.

170 Guilmartin 2003: 221. Същият автор (222) отбелязва, че според изобразителните данни нито една източна галера няма „постоянна структура, съответстваща на арумбагата през XVII в. [и] ... основната бойна надстройка на османските галери е на кърмата”. Срв. също Konstam 2002: 14.

171 Монфелъг 2000: 25.

172 Akrınar 2019: 19, обр. 4, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, Hazine 1124, 28b (най-долу, в ляво) и 29a (най-горе, в дясно): [http://www.devdergisi.com/Makaleler/19914444973\\_1.pdf](http://www.devdergisi.com/Makaleler/19914444973_1.pdf), посетен 30.12.2020 г.

173 Guilmartin 2003: 230.

174 Монфелъг 2000: 25. В италианските райони, в единични случаи, вместо *галиот* се използва старото название *фуста*.

175 Humbert 1986: 219 определя *галиот* като термин, който се използва за гребен кораб, по-малък от галерата и по-голям от *фрегат*, заедно с определението, че термините *полугалера* и *галиот* се отнасят до един и същ тип плавателен съг. За специфичните черти на *галиота* вж. Muscat 1996: 90. От друга страна, във френски трактат от XVII в. се посочва, че флагманският кораб в една ескадра носил на борда си *галиот* (с 15 весла на борд), като корабна лодка, в допълнение на обичайните *каик* и *кану*. За това у Memoire 1983: 254.

176 Konstam 2002: 20 отбелязва, че те се движат доста бързо при фордевинг и бейдевинг, но са по-малко ефективни при халвинг (страничен вятър), тъй като плиткото им газене осигурява слабо съпротивление откъм подветрената страна.

177 Muscat 1996: 91, 107; Konstam 2002: 19-20; Konstam 2016: 32.

до значително по-малък периметър на действие в сравнение с галерата<sup>178</sup>. В морски битки, ескадрите (османски и берберски), в които участвали тези бързи и маневрени съдове, избягвали фронтален сблъсък с по-мощните западни галери и се търсели пролуки във вражеските линии или пък чрез флангови атаки се удряли отделни кораби<sup>179</sup>.

Този тип гребно-ветроходни кораби е популярен сред берберските корсари, както и сред османците – именно със своите *кадърги* (леки галери) и *калити* (*галиоти*) братята Хайр-ал Дин (Хъзър реис или Хайредин) и Уругж Барбароса завършват започнатото от Кемал реис и Пири реис завладяване на Северна Африка<sup>180</sup>.

До известна степен като паралел за нашата рисунка може да се посочи и графит на османски *галиот* в джамията Селимие (някогашната черква „Св. София“, Никозия)<sup>181</sup>. Високата кърма със стръмно спускаща се към палубата издигаща се назад надстройка и издигнатата позиция на кормилото за управление са отличителни черти, често срещани на османските кораби<sup>182</sup>.

В същото време обаче е възможно нашите разсъждения да се насочат в друга посока, към друг тип плавателен съг от семейството на галерите – *шебека*, чиято форма на корпуса също отговаря на рисунката от „Св. София“. Към подобно съждение насочва скицата на средиземноморски шебек от Ейбрахам Кейсъмброот, нарисувана между 1623 – 1658 г. в пристанищния град Месина<sup>183</sup>. Изображеният кораб напълно отговаря на силуета на графита, и то не само по отношение на рязко издигащата се назад и нагоре кърма, но и по леко повдигнатата и издължена напред носова част. *Шебекът*, тримачтов съг с кърмова надстройка, е пряк наследник на галерата и разполагал с по 9 весла на всеки борд, които се използвали за маневриране в пристанище или безветрие<sup>184</sup>. Той е смятан за един от най-бързоходните средиземноморски кораби, особено

178 Dotson 1995: 219. А. Констам (Konstam 2016: 33), въз основа на венециански източници, посочва, че средният *галиот* с 18 пейки на борд разполагал с 72 гребци, 10 топчии и 60 войници.

179 Guilmartin 2003: 230, 254 (при отваряне на пролуки в линиите, те нападат християнските галери като „вълци сред стаго“).

180 Виж например Х. Табакоолу (Tabakoğlu 2019: 135-136), който позовавайки се на испанските архивни записи, отбелязва, че през втората половина на XVI в. османските корсари използвали по-леки и по-бързи галери от испанските. В разказа си за живота на Хайр-ал Дин, Сейид Мурад също заявява, че голямата част от корсарските кораби по времето на прочутия капитан са били по-леки галери (*калита* = *галиот*) от 18 до 24 пейки: Murad 1993: 165. Впрочем съвременни наблюдатели, като венецианския байло Джовани Моро (през 1590 г.) и Пантеро Пантера (през 1614 г.), описват различните корсарски галери като *галеоти*: Gürkan 2018: 129-130. В битката при Лепанто османският флот се появил пред Ла Голета с 250 галери, 13 *мавни* и 30 *галеоти* по командването на Улугж Али Рейс през 1574 г.: Panzas 2018: 44.

181 Bollon, Imhans 2009: 425, графит № 2 и 430, Fig. 2a/b.

182 За сходна с нашата рисунка издигната кърма вж. османска миниатюра от XVII в., представяща превземането на о. Бозджаада (Тенедос) от османския флот, Correr Museum, Venice: And 2003: 125. За високата и стръмно спускаща се кърма с надстройка вж. също османски галери в битка, ок. 1636 в MS Sloane 3584 f. 78r, Британска библиотека, у Brummett 1994: 100, Plate 5. Миниатюра, показваща османския флот в пристанището Инебахми: Kâtib Çelebi, Tuhfetü'l-kibâr fi esfâri'l-bihâr, TSMK, Revan Köşkü, nr. 1192, vr. 16b: <https://islamansiklopedisi.org.tr/gemi>, посетен 29.12.2020 г.; The fleet passing the Dardanelles, miniature from Turkish Memories, Arabic manuscript, Cicogna Codex, Turkey, 17<sup>th</sup> Century: <https://www.gettyimages.com/detail/news-photo/the-fleet-passing-the-dardanelles-miniature-from-turkish-news-photo/142087096?adppopup=true>, посетен 29.12.2020 г.; The Turkish army conquering the fortress of Lemnos, miniature from Turkish Memories, Arabic manuscript, Cicogna Codex, Turkey 17<sup>th</sup> Century: <https://www.gettyimages.com/detail/news-photo/the-turkish-army-conquering-the-fortress-of-lemnos-news-photo/142085413?adppopup=true>, посетен 29.12.2020 г.

183 National Maritime Museum, Greenwich, London, PAD8357, pen & ink on laid paper: <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/112508.html>, посетен 29.12.2020 г.

184 Culver 1992: 161; Обчаров 1992, 66-67; Muscat 1996: 105-106.

при попътен вятър. Много популярен е сред средиземноморските държави – Испания, Франция, Италианските републики, както и алжирските (берберски) корсари през XVI - XVII в.<sup>185</sup> От казаното дотук все пак става ясно, че въпреки положените усилия не сме в състояние категорично да определим коя от изказаните възможности е най-вероятна.

**Тип:** В/Іс.

**Датировка:** XVI - XVII в.

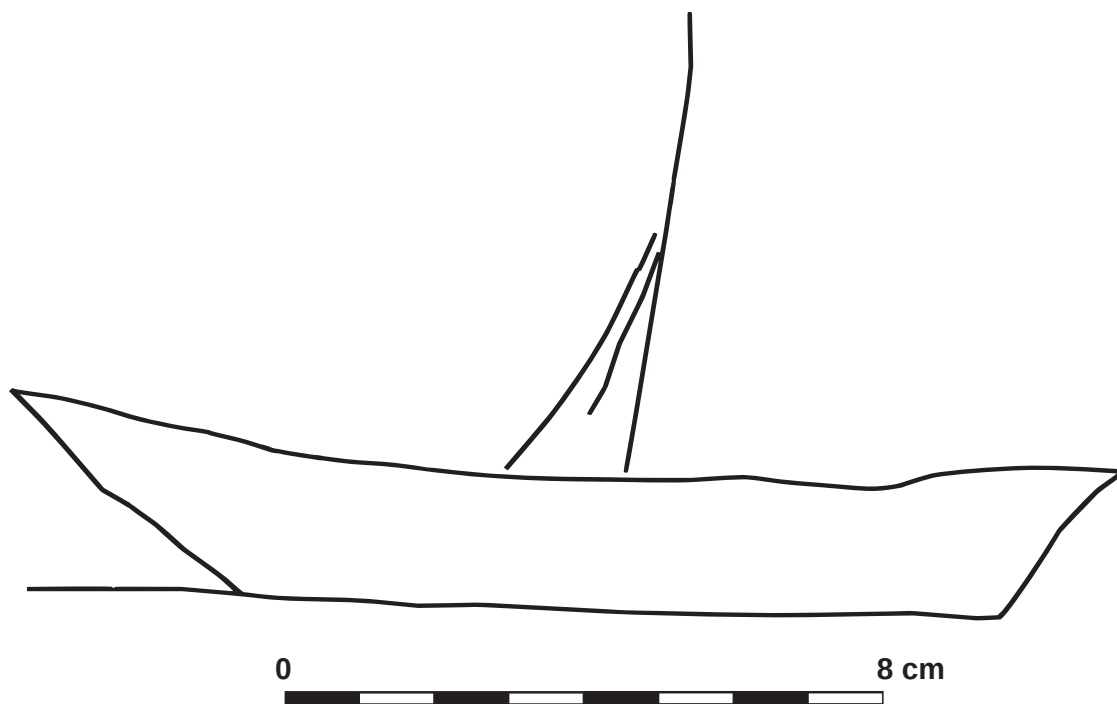
**№ 10 (обр. 10)**

**Разположение:** на южната стена в нишата от югоизточния пилон в южната галерия, отгясно на врата № 50.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 8 см, дължина 15 см, на 13 см под № 11 и на 120 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



**Описание:** ветроходен кораб в ход надясно, изглед откъм *щирборда*. Продълговат корпус без надигания в носовата част, с леко скосен форщевен и плавно надигната назад кърма без надстройку със заострен горен край. Корабът има само една мачта без ветрила с лек наклон напред, изнесена малко по-напред от центъра на палубата, от която е показан само стволът. Част от такелаж

<sup>185</sup> Culver 1992: 161; Muscat 1996: 106.

също е изобразен – чрез две линии, спускащи се от средата на мачтата под ъгъл към палубата. Не е отбелязан уред за управление.

**Коментар:** небрежно изпълнен плавателен съд с прост дизайн, навежда по-скоро на мисълта за местен каботажен или модерен ветроходен кораб. Силният схематизъм на рисунката е основната пречка за предприемане на опит за неговото причисляване към даден корабен тип.

Най-напред трябва да се обърне внимание на наклонената леко напред мачта<sup>186</sup>, която, почти винаги, е присъща за корабите с триъгълно, латинско, ветрилно стъкмвяване<sup>187</sup>. Илюстрации на галери и техните производни в периода между XII и XVIII в. показват категоричен наклон, особено на грот-мачтата, напред<sup>188</sup>. На следващо място е необходимо да се посочи, че палубата на кораба в нашето изображение не е напълно равна, което е характерна черта в европейското корабостроене след първите десетилетия на XIX в.<sup>189</sup> Но дали това се дължи на неумела ръка, или просто е такава на наблюдавания прототип, не може да се определи. Всичко това идва да покаже, че категорично решение по направените предложения не може да бъде взето.

**Тип:** В/III

**Датировка:** XVII - XVIII в.

### № 11 (обр. 11)

**Разположение:** в източния край на нишата от югоизточния пилон в южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 30 см, дължина 30 см, на 148 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, пресечено с групи.

**Описание:** средновековен гребен кораб, в ход наляво, изглед откъм *бакборда*. Продълговат и нисък в средата корпус с вдлъбнат навътре кил, рязко издигащ се нагоре заострен нос и висока вертикална кърма. Заг нея е показано устройството за управление – личи дълго и тясно кормило, разширяващо се само в най-долната си част. Цялата палуба е оградена с тясна ивица, образувана от две успоредни линии, започваща от кърмата и стигаща малко преди горния край на форщевена. Корабът има само една мачта с много дебел ствол и хоризонтална рея, на която е поставено право ветрило под формата на обърнат надолу трапец. То е украсено с вписан триъгълник, обърнат с върха надолу. На носа е показан орнамент с двоен контур под формата на половината от срязана на две осмица.

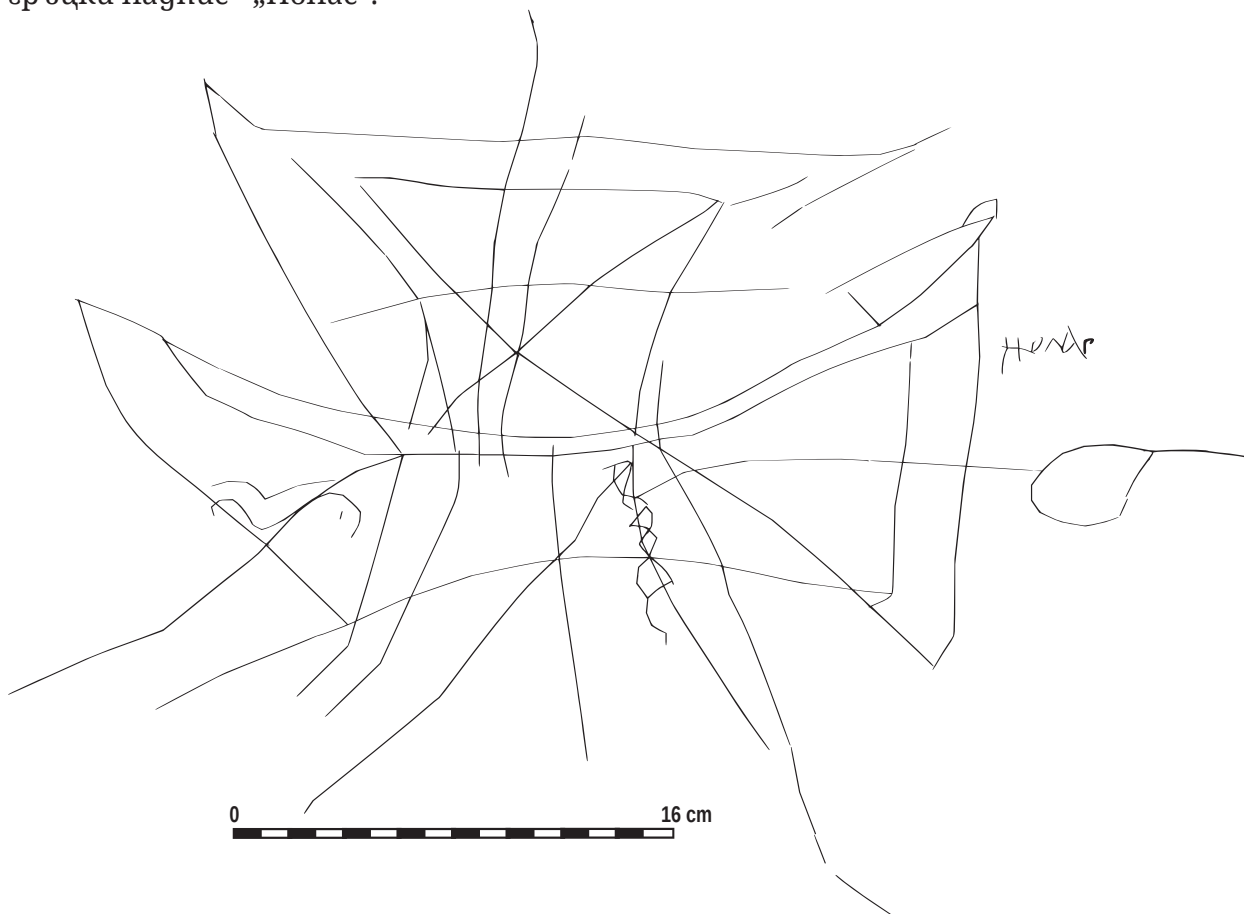
186 Ъгълът на наклон е около 13 до 20 градуса, но според Дж. Праър (Pruor 1988: 34) ъгъл от 13° спрямо вертикалата е по-вероятен, отколкото 20°. Срв. също Pruor 1984: 284-285; Марквардт 1991: 7

187 Martin 2001: 142, която отбелязва, че бягащият такалаж включва минимум три линии.

188 Виж например Bucherie, Gonzáles 2000: 74, № 4 (галера, XV в., о. Палма де Майорка); № 5 (*шебек*, XVIII в., о. Палма де Майорка); 78, № 17 (галера, XVIII в., о. Палма де Майорка); 80, № 23 (галера, XIV в., Аликанте); 83, № 31 (*шебек* или *пинка*, XVIII в., Арл); 84, № 34 (галера, XII-XIII в., Арл), № 36 (*неф*, XII-XIII в., Арл); 85, № 39 (*шебек* или *пинка*, XIX в., Вар-хейрес-Поркерол); 86, № 40 (галера, XIII-XIV в., Вар-хейрес-Поркерол), № 42 (галера, XIII-XIV в., Вар-хейрес-Поркерол); 88, № 46 (галера, XVI в., Люсерам), № 47 (галера, XVI в., Люсерам); 91, № 56 (галера, XV в., Малта); 94, № 65 (галера, XVI, Атина); 99, № 79 (*галиот*/галера, XVII в., Мароко); 100, № 82 (галера, XVIII в., Мароко); Овчаров 1987: 74, № 3 (галера, XV в.); 85, № 44 (галера, XV в.), № 45 (галера, XV в.); 86, № 52 (галера, XV в.); 91, № 81 (междинен тип между галера/галеас, XV в.); Овчаров 1992: черква „Св. Стефан“: №№ 4 (*шайка*, след 1599 г.), 5 (*фелука*, след 1599 г.), 6 (*фелука*, след 1599 г.), 8 (*шебек/полакра*, след 1599 г.), 10 (*фелука*, след 1599 г.), 12 (*шебек/полакра*, след 1599 г.), 13 (*фелука*, след 1599 г.) и др.; Martin 2001: passim; Bash 1978: 45, Fig. 9 и 10 (*фелуки*, 1521 г.).

189 Овчаров 1992: 29, 47.

От борда на плавателния съд са спуснати няколко дълги линии. Една леко извита хоризонтална линия започва зад веслото и завършва малко след кормилото със заострен в горния си край полукръг. Над него и по-близо до кормилото се чете гръцки надпис - „Йонас“.



**Коментар:** схематичното изобразяване на плавателния съд създава определени трудности относно определянето на неговия тип. Въпреки, че не може да се каже категорично, имайки предвид формата на корпуса с извития и издигнат нагоре нос, заедно с триъгълната кърма, както и мачтата с право ветрилно стъкмяване<sup>190</sup>, е възможно да се предложи като най-близък паралел *каикът* (*kaik*, кайък)<sup>191</sup>. Според едни автори *каиците* през XVII - XVIII в. са „големи лодки за крайбрежно плаване в Черно море и Босфора <...> с триъгълна кърма, високо над водата <...> ветрилното стъкмяване на каика е обикновено, като това на брига [т.е. прави ветрила]”<sup>192</sup>, докато други са на мнение, че *каикът* е по-скоро с едно голямо триъгълно латинско ветрило, макар на тях да са използвали и весла<sup>193</sup>. От своя страна Н. Овчаров посочва, че *каикът* е „популярен каботажен

190 Като близки паралели на ветрилото от нашата рисунка, могат да се посочат ветрилата в рисунки-графити на кораби от несебърската черква „Св. Стефан” (XVII в.). Вж. Овчаров 1992: №№ 28А, 32А, 33Б, 35А и 36А.

191 Вж. например And 2003: 136 (миниатюра от XVII в., музей Корер, Венеция).

192 Jal 1848: 1308 s.v. қайқа. Срв. също Боголюбов 1879: 168, посочващ, че на *каика* „кърмата е малко по-висока от носа (обща черта на османските съдове)”, както и Villain-Gandossi 1981: 417, определяща *каиците* като кораби с „кърма и особено нос, високо над водата и доста нисък борг”.

193 Blackburn 1978: 191, където се казва, че *каикът* е „малък, с латинско стъкмяване плавателен съд”. Вж. също



плавателен съд в Османската империя<sup>194</sup> и може би под това название следва да се разбират няколко малки, „слабо отличаващи се едно от друго корабчета“<sup>195</sup>.

*Каиците* са дълги 13 метра и широки 2,5 метра, с повдигнати носове и кърми като буфери срещу вълните при лошо време. Различават се много по стил и богата украса – орнаменти, като релефи, се поставят отпред и отзад на съда<sup>196</sup>. Оттук едва трябва да предизвиква учудване тяхната поява и в рисунката-графит.

Трудно е обаче да се определи категорично дали седемте линии, спускащи се наголу от борда на кораба, са весла или пък представят дълги въжета – въдици. Четири от линиите имат разклонена черта в долната част, обикновено са по три, понякога са пет или шест<sup>197</sup>. Известна подкрепа, че това са въдици идва и от полукръглият елемент зад кърмата, който може да се определи като закръглена пълна рибарска мрежа на дълго въже. Търсенето на паралели ни отвежда към рисунки-графити на кораби от черквите „Св. Георги от Ангона“, Ормидия, район в Ларнака. о. Кипър с датировка XV или XVI в.<sup>198</sup>, „Св. Стефан“ (след 1599 г.) и „Св. Спас“ (след 1609 г.) в Несебър, представлящи съдове с рибарски такъми<sup>199</sup>. Необходимо е също да се изтъкне, че Златният рог от векове е бил ценно място за риболов на рибарите от двата му бряга<sup>200</sup>.

Зад кърмата на гръцки език е написано личното име Йона (Ιωνά/Ιωνᾶς) със замяната на Ι с Η („ΗΟΝΑΣ“), което предполага, че авторът използва народния правопис. Нарушаването на стандартната орфография изглежда е характерна черта на провинциалните паметници от края на IX в. наместък<sup>201</sup> и на епикопионите, например това често е знак за неграмотност<sup>202</sup>. В името се среща и особена форма на лигатурата, съставена от буквите Η и Α. За палеографски наблюдения обаче данните са малко.

Все пак под позоваването на Йона или на този с „лош късмет“, според моряшките разбирания, прозира суеверният възглед на автора, който е очевидно моряк<sup>203</sup>. Моряците от едно време, както и днешните, са от много националности и под въздействието на голям страх почти всички стават суеверни. Моряшкото суеверие е пословично и до ден днешен се вярва в добрия или лошият късмет, донесен на борда от някой<sup>204</sup>. Вярата в знаци и поличби се дължи не само на врожения им консерватизъм, но също и на несигурността и опасния характер на тяхната професия. Ако Йона плава на рибарски кораб, уловът му ще бъде нищожен, ако е на търговски – товарът ще падне зад борда и това ще трае дотогава, докато той не си отиде, а ако пък остане на кораба, той ще потъне

Dudzus, Henriot, Krumrey 1983: 150.

194 Овчаров 1992: 75.

195 За това у Овчаров 1992: 88.

196 Боголюбов 1879: 168.

197 Овчаров 1992: 102 разклоненията са „винаги в края на дългите черти“.

198 Demesticha 2017: 365 („някакъв вид рибарски приспособления“) и 366, Фиг. 15 (a) CYP023\_S01\_D01 (c) CYP023\_S03\_D23.

199 Овчаров 1992: № 32А и № 169.

200 За това у Matschke 1981: 253-261.

201 Пуцко 1969: 220 и бел. 30 с цитираната литература.

202 Дончева-Петкова 2011: 492, № 1343.

203 За Йона, вж. Murray, Murray 1998: 254: Йона, - в: Православная Энциклопедия, т. 25, 2012, 372-392: <https://www.pravenc.ru/text/578248.html>, посетен 29.06.2021 г.

204 Taylor 1900: 115.

без следа<sup>205</sup>. В крайна сметка, от времето на Йона моряците показват винаги склонност да „приписват напълно природни явления на свръхестествени причини и да бъдат постоянно нащрек за знаци и предвестници на предстоящи проблеми“<sup>206</sup>. Много трудно е да се определи, какво точно следва да се разбира под името „Йона“, тъй като чрез него може да се търси закрила свише за кораб с „лош късмет“, на подкрепа за откриването на Йона или пък да е израз на благодарност за избавление от „проклятието“? Дори може да се мисли, че това би могъл да е и онзи, когото на този кораб са нарочили за Йона, но са го свалили на сушата, вместо да го хвърлят в морето! Ясно е прочее, че и в този случай отново се стига до това, доколко може да се вярва на графитите по отношение особеностите на плавателния съд и че доводите „за“ и „против“ едната или другата възможност са равнопоставени.

**Тип:** С/III

**Датировка:** XVI - XVII в.

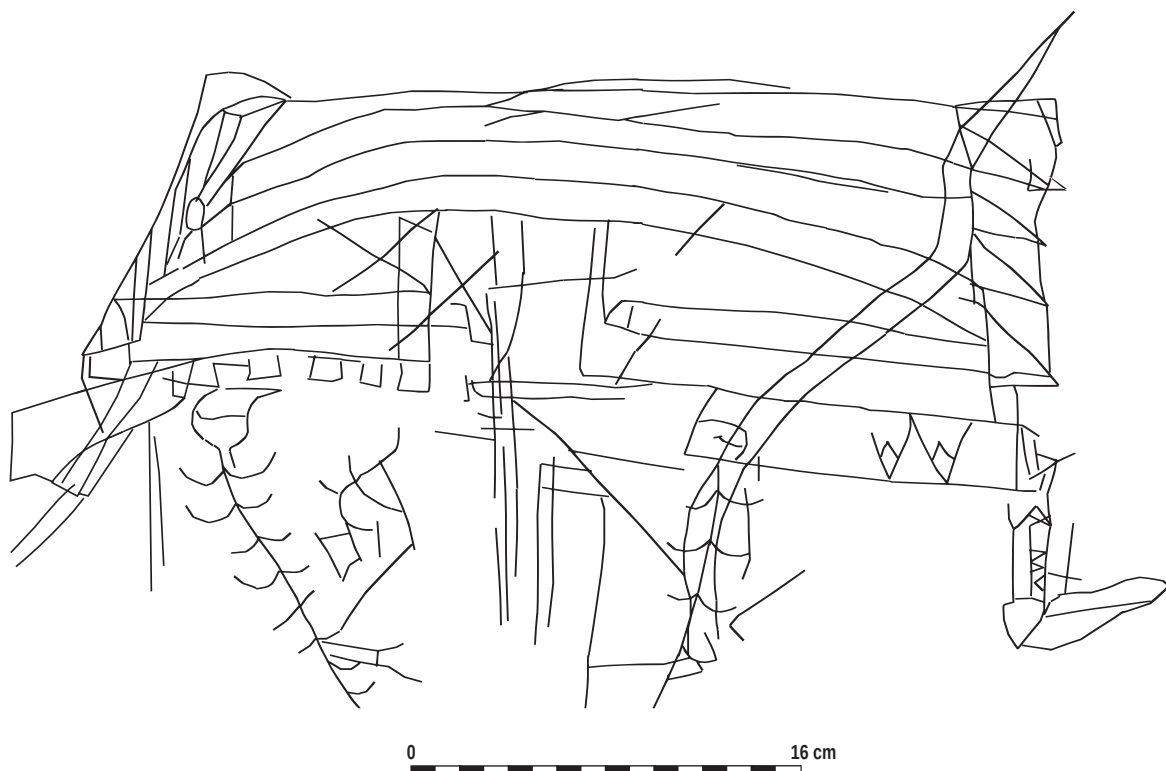
### **№ 12 (обр. 12)**

**Разположение:** върху първата плоча в нишата на северната стена от североизточния пилон в южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 24 см, дължина 48.8 см, на 140 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, на места отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



205 Stansfield 2007: 2. Срв. Bassett 1885: 238.

206 McDermott 1956: 254.

**Описание:** средновековен ветроходен кораб в хог нагясно, изглед откъм *щирборда*. Обемен корпус с прав кил, почти отвесен ахтерщевен и рязко издигащ се, леко вдлъбнат форщевен. Последният отпег има и втори, външен. Дъсчената обшивка на борда е общо представена от три криви, една над друга, линии вървящи от края на кърмата до носа, където завършват в масивен, застрихован със засечки, вълнорез. На кърмата е окачен голям и тежък рул, запълнен със зигзагообразни линии. На носа и кърмата са поставени две асиметрични нагстройки, като първата се издига над основния корпус на стойки и е оградена със зъбчата балюстрада. Кърмовата се простира напред на около 1/2 от дължината на кораба и в горната ѝ част също се вижда орнаментална балюстрада. От единствената мачта на кораба е показан само стволът, а от носа напред се издава наклонена греда – бушприт. От такелажа са показани само ахтер- и форцагът. В края на ахтеркастела, на масивен флагщок с триъгълен връх, се вее издължен и със заоблен край флаг с хоризонтална резка. Отличителна черта на рисунката е, че корабът е обърнат на 180° по хоризонталната си ос с кила нагоре.

**Коментар:** освен обърнат, общият силует на кораба показва обемист едномачтов съд с главните черти на *кога*: прав кил, наклонен, и рязко издигащ се форщевен, неинтегриран, поставен на стойки форкастел и вертикален кърмов упор, на който е окачен масивен рул. Зигзагообразните линии върху него показват подсилващите го метални ленти, а хоризонталните – онези, необходими да държат частите на съставното широко перо заедно<sup>207</sup>. Впрочем лентите са изобразени по същия начин и върху руля на тумбест кораб в илюстрация към ръкописа на Зорзи Тромбета от Могон<sup>208</sup>. Използването на вертикален ахтерщевен вместо характерния за северните коги наклонен, улеснява го голяма степен монтажа и демонтажа на руля с няколко комплекта шарнири и куки – просто куките на руля се спускат върху шарнирите<sup>209</sup>. Най-ранните съдове са използвали три или повече двойки шарнири и куки за окачване, разположени равномерно по руля<sup>210</sup>. Известни са няколко корабни договора от XV в., които изискват от осем до десет комплекта за рул<sup>211</sup>. Ако приемем, че острите ъгли на засечките по руля, които са обърнати към ахтерщевена, маркират точките на окачване, то в нашия случай те се оказват четири. Самият рул е монтиран на кърмата с помощта на куки (закрепени към руля), влизащи в железни шарнири (закрепени към ахтерщевена), за да го поддържат на място. Той се управлява от обикновен лост (румפל), влизащ вътре в съда през отвор в кърмата (хелмпорт). Съставните части на руля се държат на място чрез железни ленти (ребра), които се разполагат по ширината му, за да осигурят здравина. Между тях, най-вероятно, са поставяни диагонални железни ленти за придаване на още по-голяма якост. Осевият, окачен, централен рул влязъл в широка употреба едва след втората половина на XIV в.

Форщевенът завършва с наклонена мачта – бушприт, която няма ветрила и служи за вдигане на котвата и опъване на основното ветрило – грота – отпег.

207 Mott 1997: 130.

208 Anderson 1925: 149, фуг. 4. Cotton Titus A. XXVI, fol. 41.

209 Mott 1997: 134.

210 Mott 1997: 111.

211 Bellabarba 1988: 117.

Двете надстройки, кастели, на носа и кърмата представят съответно форкастел и ахтеркастел, оградени с балюстрада – орнаментална на кърмата, а на носа зъбчата, напomniaща за кула<sup>212</sup>. Вероятно с оформянето на форкастела по този начин се показва, че той е с бойници, напomniaщи по форма за зъберите на средновековна кула, прорязани за стрелците. Предният му край, издаващ се напред, се крепи на късата греда на форщевена, докато задният се издига над основния корпус на стойки и завършва малко преди грот-мачтата. Кръстосаните две двойки диагонали отстрани на стойката предполагат, че страната е покрита с отворена гървена решетка за по-добра вентилация. Все още форкастелът не е интегриран в корпуса на кораба, което подсказва за неговия временен характер.

Причината за появата на тези надстройки е тактическа: средновековните кораби се оказват неспособни да се потопят един друг, тъй като не разполагат с достатъчно силни оръжия за това (нък и един завладял кораб е винаги по-полезен от потъналия), то кулминацията на всяка морска битка е абордажът, чрез който да се завладее вражеският кораб, но тази тактика изисква наличието на по-висока от противниковата бойна позиция<sup>213</sup>. Така стремежът да се осигури тактическо предимство чрез височина се отразява ясно в засилено използване на по-горни конструкции на корабите през развитото Средновековие. Чрез замъците се въвеждат значителни подобрения за военната употреба на корабите. Външният облик на средновековния кораб е добре известен по изобразения върху многобройни печати от крайбрежни северноевропейски градове<sup>214</sup>. От тези рисунки се вижда, че на носовата част на съда се появила триъгълна гъсчена платформа с ограда, наподобяваща зъберите на крепостна стена, а под нея се образувало помещение с вход откъм палубата.

Кърмовата надстройка, ахтеркастел, е конструктивно свързана с корпуса и на предния си край, преди да се спусне към палубата, има вдлъбнатина. Това предполага наличието на кварталдек с фалшборг, украсен с орнаментален мотив под формата на буква А. Украсата на фор- и ахтеркастелите е позната отгавна и включва, освен нареждане на щитове с гербове, така и оцветяване с цветове и емблеми на частта от главния пояс до върха на кастелите<sup>215</sup>. Под ахтеркастела се разполагали помещения с вход откъм палубата и каюти, в бордовите стени, на които понякога пробивали отвори-прозорци<sup>216</sup>. Изобразителните източници, както и ранните писмени източници, показват първите замъци по-скоро като временни структури, създавани и премахвани при нужда<sup>217</sup>, и едва след това, през XIII и XIV в., надстройките на носа и на кърмата се интегрират като постоянни структури на много плавателни съдове<sup>218</sup>. Изграждането на високи надстройки

212 За тях вж. Unger 1980: 139-140.

213 Вж. Bill 2000: 47-57.

214 Печатът от Фавършам, с датировка от XIII в., е първото изображение, което показва бойници бруствери по протежение на отвесните стрингери под замъка. Вж. Bill 2002: 49.

215 Сведения за украсата на плавателните съдове могат да се открият в „Книга за войната по море и по суша“ от 1543 г. на Джин Байтърн, където се казва: „Външната орнаментика от главния пояс до върха на кастелите трябва да бъде боядисана, казва той, с цветовете и емблемите на адмирала. По същия начин кастелите, трябваше да бъдат украсени възможно най-великолепно. Всички щитове - както видяхме в Корделиер - около горната част на кастелите също трябваше да бъдат украсени с герба и емблемите на адмирала“. Цитатът е по Chatterton 1909: 188.

216 Bill 2002: 51.

217 Bill 2002: 49 и фиг. 3.

218 Lahn 1992.

обаче повишава изискването за осигуряване на стабилност на кораба.

Флагът на кърмата, смятана за най-представителното място на един кораб, чак до края на XVIII в.<sup>219</sup>, е „най-главният“ и „най-уважаваният“, основен символ на кораба и по значение се равнявал на днешните гържавни флагове<sup>220</sup>. Схематично нарисуваният флаг от нашата рисунка, обаче, не предпоставя възможност за нещо повече, освен общата констатация за наличието на такъв. Оттук нататък всичко свързано с неговата форма е в полето на хипотезите. Дали това е банер или щандарт е трудно да се каже, макар да показва по-голяма прилика с първия, който е квадратен или прогълговат флаг с герб, но нерядко има и триъгълна форма или „заострен корабен флаг“ - вимпел<sup>221</sup>. Ако изходим от това, че полето при щандарта е разделено хоризонтално на две или повече цветни ивици - преобладаващите цветове в герба на носителите или цветовете на неговата ливрея, то хоризонталната линия в нашата рисунка показва именно това разделение<sup>222</sup>.

Вдлъбнатият нос предлага някои предимства пред правия, тъй като не само улеснява закрепването на припокриващите се краища на поясите от обшивката, но осигурява също и по-добра защита срещу носовите вълни<sup>223</sup>. В рисунката-графит се забелязва още една подробност, изобретение на XIII в. – външният форцевен, добавен, за да затвори скосяването между поясите на обшивката, които се срещат пред вътрешните стълбове<sup>224</sup>. Той се появява още през XIII в. и служи като дейдвуд за по-добра маневреност на съда<sup>225</sup>. Формата на корпуса от графита открива своите най-близки паралели в изображения на *коги* върху печати от Холандия (Хердериук 1263), Фландрия (Дам 1309) и Северна Германия (Данциг 1299)<sup>226</sup>. Тук следва да се отбележи още, че *когът* е бил по-тумбест от съвременния му средиземноморски кораб, а генуезците били онези, които се специализирали в изграждането и използването на *когите*<sup>227</sup>.

И накрая, този втори преобърнат кораб ни представя отново *ex-voto* рисунка творение на моряк или моряци в памет и благодарност към „невидимата сила“ за оказаното им спасение при опасно корабкрушение<sup>228</sup>, а не ходатайство за бъдеща помощ<sup>229</sup>.

**Тип:** С/Па.

**Датировка:** XIII - XIV в.

### **№ 13 (обр. 13)**

**Разположение:** на западната стена на югоизточния пилон в източната част на южната галерия.

219 Flags at Sea 1974: 55; Дыгало 2000: 121 (квартердекът е свещената част на кораба).

220 Басов 2003: 35-36. Срв. Мондфелъг 2000: 107; Gluzman 2020: 299 и бел. 4.

221 Басов 2003: 18; Slater 2010<sup>3</sup>: 32.

222 Barraclough 1965<sup>2</sup>: 5.

223 van de Moortel 1991: 41.

224 Един от първите примери за тази конструктивна особеност са градските печати от Ставорен в Холандия, 1243 г. и Висмар, 1256 г. Виж Ellmers 1994: 37.

225 Lane 1973: 170-171; Ellmers 1994: 37.

226 van de Moortel 1991: 90.

227 Unger 1980: 185.

228 Meinardus 1970-1972: 31, 34; Cassar 1966: 226; Luttrell 1976: 81.

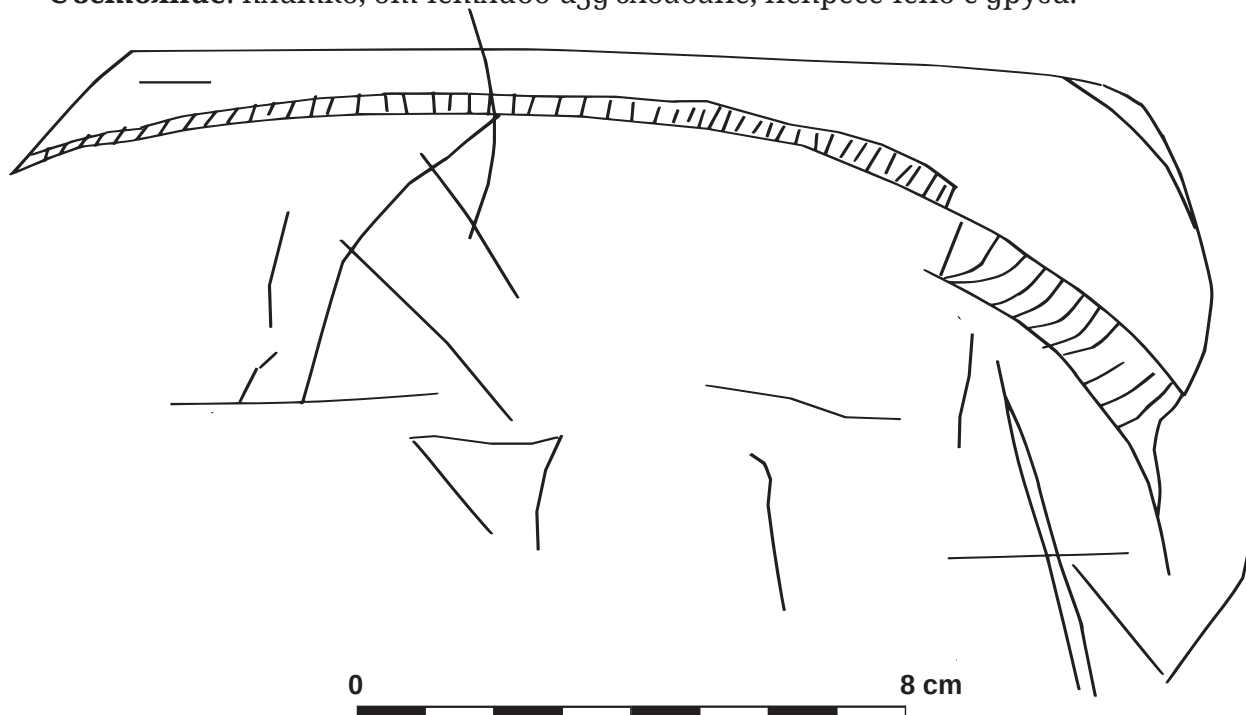
229 Виж например Meinardus 1970-1972: 31; Bryer 1966: 3-12; Prins 1989: 6; Cuschieri, Muscat, 1989: 122.



**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 9.5 см, дължина 17.5 см, на 160 см от нивото на пода.

**Състояние:** плътко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



**Описание:** голям средновековен гребен кораб в ход наляво, изглед откъм *бакборда*. Много дълъг корпус с плоска палуба и нисък борг. Кърмовата част е силно заоблена и се издига полегато нагоре. Върху нея е показана надстройка чрез хоризонтален ред вертикални насечки с остър край, издигнат остро нагоре. Под кърмата е показан малък сърповиден рул следващ извивката на корпуса. Носовата част е леко издигната и със скосен форщевен. Цялата палуба е оградена с парапет предаден чрез ред от отвесни насечки. Прави впечатление, че корабът е обрънат на 180° по хоризонталната си ос с кила нагоре.

**Коментар:** контурното очертание на плавателния съд отговаря напълно на характерния за галерата профил със закръглена кърма. Тук е уместно да се припомни, че през втората половина на XV в. кърмата се закръгля в горния си край чрез огъването на всички пояси и обшивката в стегнатата извивка на кърмовия упор и тя още по-силно се накланя към вътрешността на съда<sup>230</sup>. Във всеки случай формата на пълната и закръглена кърма се запазва докато галерата не излиза от употреба в началото на XVIII в.<sup>231</sup> В нашата рисунка вече се забелязва и появилото се от средата на XV в. леко издаване на надстройката отстрани и отзад на кърмата, което впоследствие става все по-голямо и отчетливо<sup>232</sup>. Ако през XV в. кърмовата надстройка се покрива с прост скелет от пръти с опъната тента над него, то по-късно използвали открит дъгообразен скелет с една или две дъги, но скоро техният брой се увеличава и започнали да

<sup>230</sup> Мондфелд 2000: 16; Mott 1997: 138.

<sup>231</sup> Mott 1997: 135.

<sup>232</sup> Мондфелд 2000: 70.

зи съединяват с надлъжни пръти. Подобен полубъчвен скелет се запазва чак до средата на XVIII в.<sup>233</sup> В нашата рисунка се виждат 10 гъзи, съединени отгоре с надлъжен прът, върху който се опъва тента. Показан е извитият и угължен под кила рул, окачван чрез куки и шарнири на кърмата<sup>234</sup>, утвърдил се напълно едва след средата на XV в.<sup>235</sup>

В хода на търсене на паралели с нашата рисунка се натъкнах на голямо съвпадение между нея и два графита от апсидата на черквата „Св. Георги Терациотис“, Фамагуста, датираща от края на XV – началото на XVI в., които представят галери без весла и такелаж, с лека кърмова настройка, вероятно с кормило на кърмата и силно изгаден напред шпирон<sup>236</sup>.

И тази рисунка, заради обрнатия с кила нагоре плавателен съд, представлява *ex-voto* изображение, което за семен път е израз не на ходатайство за бъдеща помощ, а на отправена благодарност към „невидимата сила“ за оказано спасение при катастрофален инцидент по море.

**Тип:** В/Ів.

**Датировка:** XVI – XVII в.

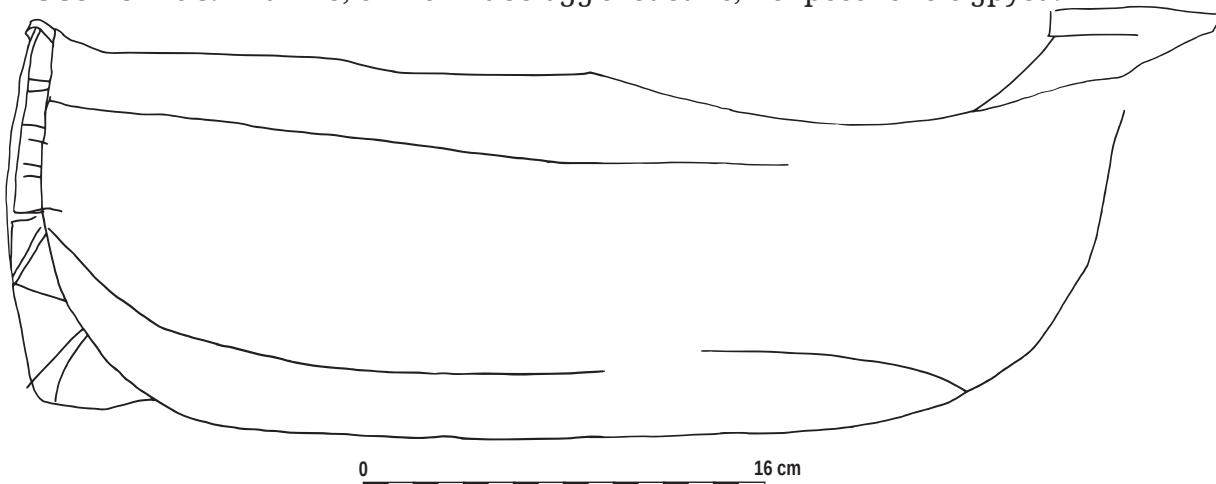
#### № 14 (обр. 14)

**Разположение:** на късата северна стена до последния (от ляво надясно) прозорец в източната стена на южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 17 см, дължина 61 см, на 155 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо издълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен ветроходен кораб в ход надясно, изглед откъм *щирборда*. Корпусът е силно закръглен с плавно издигащи се нагоре форщевен и ахтерщевен. Корабът е с асиметрични надстройки на носа и кърмата. Носовата част завършва с високо издигната надстройка, форкастел. Кърмовата,

<sup>233</sup> Мондфелд 2000: 70 на границата на XVIII с XIX в. Вместо полубъчвеният покрив, надстройката получава плосък покрив и тентата изчезва, а ахтерщевенът и рулят губят своята сърповидна форма и стават прави.

<sup>234</sup> Mott 1997: 113.

<sup>235</sup> Lane 1934: 10; Angelucci, Cucari 1976: 58.

<sup>236</sup> Demesticha 2017: 362 и 363, Fig. 12, b (i), D02 и D03.

ахтеркастел, е доста ниска и конструктивно свързана с корпуса, заемайки цялата гължина от средата на съда назад. Между двете надстройки, почти веднага след предния край на ахтеркастела се образува плътка седловина или т.нар. талия. Голям и извит рул, запълнен с къси засечки и зигзагообразни линии, обхваща кърмата. В горната му част се вижда малка изгатица. Двете хоризонтални линии вървят по корпуса, като едната започва от кърмата и завършва малко след центъра на съда, а другата, имаща същото начало, завършва в долния край на носа. Не са отбелязани мачти.

**Коментар:** представеният кораб е с обемен, тумбест корпус, висок нагводен борд, рул на кърмата и неголямо съотношение на гължина към ширина. Двете надлъжни хоризонтални линии, започващи от кърмата и вървящи към носа са т.нар. бархоути.

Липсата на какъвто и да е вид такелаж обяснява небрежния характер на изпълнението. Очевидно е, че най-голямо внимание художникът е отделил на руля. Тук наложилият се окончателно след втората половина на XV в.<sup>237</sup> окачен рул на кърмата<sup>238</sup> е показан с малката изгатица в горната си част, която изглежда показва съединяването на перото и румпела, който пък влиза в ахтеркастела<sup>239</sup>. Чрез засечките и зигзагообразните линии пък са изобразени подсилващите го метални ленти<sup>240</sup>, чиито върхове, насочени към ахтерцевена бележат местата за окачване, разположени на еднaкво разстояние едно от друго по целия рул, създавайки по такъв начин механично много здрава система<sup>241</sup>. Впрочем по същия начин е изобразен и рулят на тумбест кораб в илюстрация към ръкописа на Зорзи Тромбета от Могон<sup>242</sup>. Но неравномерната, заоблена кърма и липсата на дейдвуд водят до турбуленция зад кораба, която влошава значително работата на руля и изисква увеличаване на неговата ширина, както е показано на рисунката-графит<sup>243</sup>.

Носът все още е повдигнат, с извисяващ се над кърмата триъгълен форкастел със загатнато ограждение. Ахтеркастелът, доста нисък и издължен, без допълнителни структури, е изцяло интегриран в корпуса в стремеж да се намали клатушкането на кораба, което, ако е достатъчно силно, може да го преобърне<sup>244</sup>. Освен това, намаляването на височината в профила на плавателния съд го прави по-аеродинамичен и способен да плава по-близо до вятъра. До края на XV в. кърмата на корабите е повече или по-малко кръгла, като се изгражда по същия принцип, по който се правел и носът.

Изображеният в рисунката-графит кораб със заоблен, тумбест корпус с бархоути и висок форкастел отговаря напълно на характерния за *карака* от XV в. профил. Като най-близък паралел, може да се посочи гърворезба на думачтова *карака* върху черковна пейка от ок. 1415 – 1420 г., Кингс Лин, Англия<sup>245</sup>.

**Тип:** В/IIIb

**Датировка:** XV в.

237 Hutchinson 1994: 41.

238 Mott 1994: 40.

239 Unger 1980: 141, 164; Mott 1997: 113.

240 Съставната конструкция на широкото перо на руля изисква множество подсилващи ленти, които да гържат частите му заедно. За това у Mott 1997: 130.

241 Mott 1997: 111. Срв. Adam, Denoix 1962: 106; Sleeswyk, Lehmann 1982: 284.

242 Anderson 1925: 149, фиг. 4. Cotton Titus A. XXVI, fol. 41.

243 Mott 1997: 131-132.

244 Friel 1994: 79.

245 Hutchinson 1994: 58, фиг. 3.6.

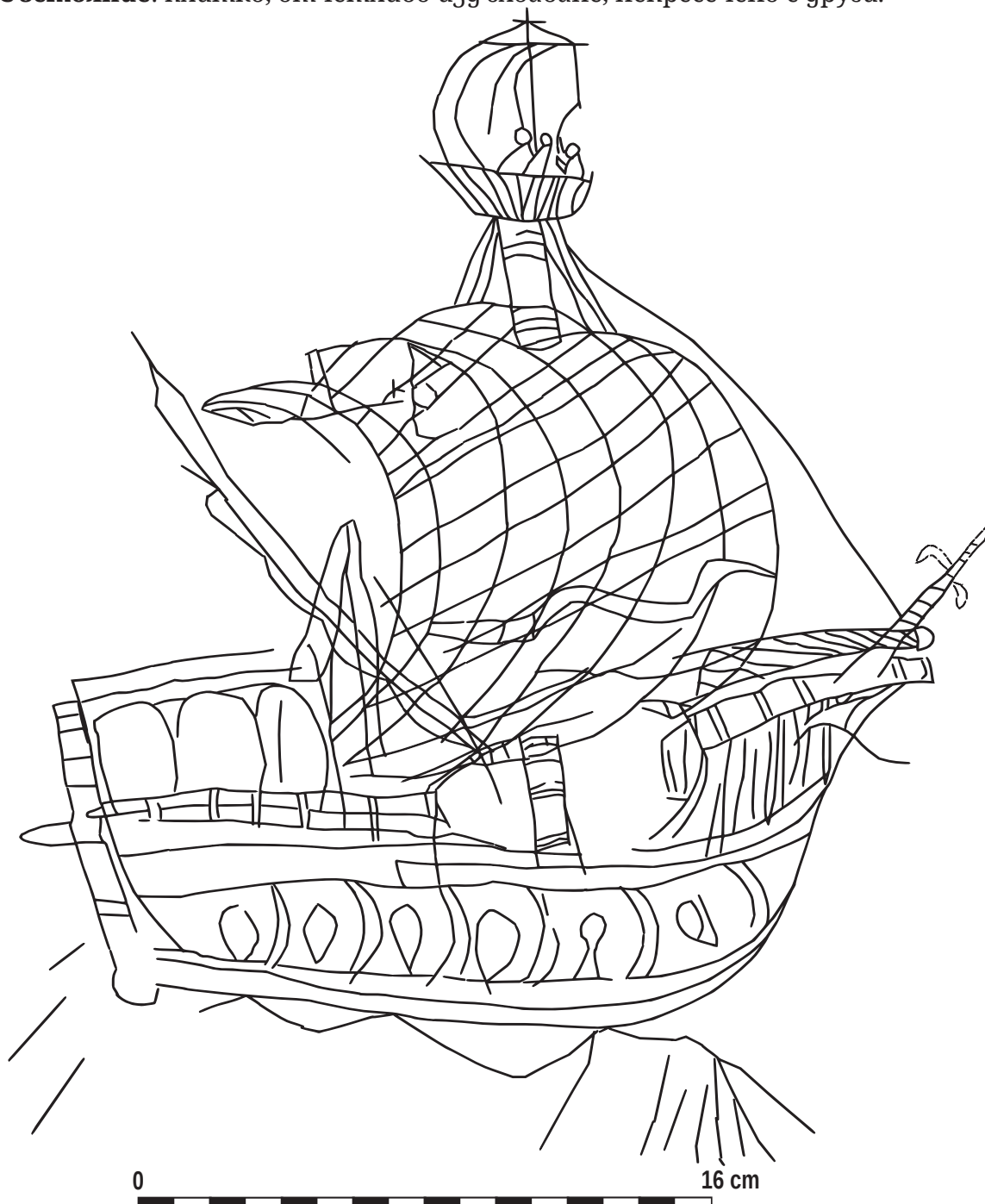
**№ 15 (обр. 15)**

**Разположение:** на южната страна на десния подпорен стълб, отгрясно на врата № 57 в източната част на южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 24.5 см, дължина 27 см, на 1 м от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен ветроходен кораб, в ход наясно, изглед откъм *щирборда*. Корпусът е доста закръглен<sup>246</sup>, конструкцията е означена с нагълъжни линии, започващи от кърмата и завършващи в носа, и с шест вертикални линии, между които са поставени кръгове. Корабът има характерен силует с две високо издигнати, но на еднаква височина, надстройки, намиращи се в предната и в задната част. Те са конструктивно свързани с корпуса. Носовата е с триъгълна форма, стъпила на гърбен ъгълник (продължение на форцевена) и с вертикални засечки, показващи гъсчената облицовка под него, с покрив и оградена с парпет. Кърмовата надстройка, освен фалшборт, притежава пет сводести отвора и покрив над тях. Заг нея е показан тежък и масивен прав рул с малка издигнина, окачен на кърмовия упор. От носа се издава бушприт, но се забелязва напречна линия със закривени наголу краища. Корабът е снабден с две мачти. Масивната грот-мачта е разположена малко по-напред от средата и носи голямо право ветрило (грот), което изглежда издуто и посоката на вятъра е от кърмата към носа. Повърхността на ветрилото е запълнена с пресичащи се хоризонтални и вертикални извити линии. На определено разстояние се редуват по пет линии от основата към върха на мачтата. На нейния връх е разположен масивен наблюдателен кош (марс) с три човешки фигури в него, а над него се вижда малко право ветрило. Пред задната надстройка се намира по-малка мачта (бизан-мачта), на която е показано прибрано на коса или латинска рея ветрило. От такелаж е показан форцагът, закрепен на бушприта, загатнати са вантите на грот-мачтата, както и топенантите на топсела<sup>247</sup>.

**Коментар:** корабът има характерен силует, вероятно на ранна карака, с две високо издигнати, но на еднаква височина, надстройки, намиращи се в предната и в задната част. Те са конструктивно свързани с корпуса. Форкастелът е с триъгълна форма, стъпила на гърбен ъгълник (продължение на форцевена) и с характерната гъсчена клинкерна облицовка под него, с покрив и оградена с парпет. Загатнат е отворът с формата на арка, образуван от съединяването на вървящата по всеки борд гъсчена обшивка с носовата надстройка.

Ахтеркастелът, освен фалшборт, притежава пет сводести отвора, вероятно прозорци – светлици и покрив над тях. В по-ранните конструкции на караката е характерен покрив от греди с опънати тенти върху него, които се монтирали над надстройките. Тази част била използвана като помещение за офицерите и важните гости, поради което носи названието „лебен замък“, украсен отвън с гърворезби, изрисувани различни арки, балкончета и други елементи от фасадите на къщите на сушата<sup>248</sup>.

Заг нея е показан тежък и масивен прав рул, окачен с помощта на железни куки и шарнири на кърмовия упор. Върху него са показани и някои от металните подсилващи ленти<sup>249</sup>. Малката издигнина на руля вероятно показва съединяването на неговото перо и румпела, който стърчи от отвор в основата на ахтеркастела<sup>250</sup>. Пред руля е показан т.нар. гейдвуд, чрез който корабите

246 До края на XV в. кърмата на корабите е повече или по-малко кръгла и се изгражда по същия принцип, по който правели носа.

247 За топенантите вж. Unger 1980: 186.

248 Овчаров 1987: 37.

249 Тяхното предназначение е да гържат частите на съставното широко рулево перо заедно. За това у Mott 1997: 130.

250 Unger 1980: 141, 164; Mott 1997: 113.



с кръгла форма са пригостени да имат прав ахтерщевен, като площта в ъгъла между него и кила е изпълнена с твърд гървен материал<sup>251</sup>. Тази постепенно обтекаема кърма с дейдвуд води до образуване на слоест поток около руля и намалява времето за реакция на кораба при завиване<sup>252</sup>.

От носа се издава бушприт за разтегляне на ветрилото напред, но се забелязва напречна линия със закривени надолу краища или т.нар. сърповидни куки, както и вулинги (показани чрез къси наклонени линии) върху него. Друго предположение за линията на бушприта е, че тя представя реята, с която под него издигали въведеното към края на XV в. право ветрило (блинг)<sup>253</sup>.

Надлъжните линии, започващи от кърмата и завършващи в носа, са т.нар. бархоути, докато шестте вертикални линии представляват фенгерси или мощни вертикални ребра, типични за корабите с гладка обшивка и подсилващи външната страна на корпуса<sup>254</sup>. Шестте кръга най-вероятно представят специални отвори - портове за изкарване на гулата на топовете извън борда<sup>255</sup>. Към 1410 г. на галерите и на други средиземноморски кораби, най-често караките, заради силно извития борг навътре, се появяват големи оръдия (*бомбарди*)<sup>256</sup>. От средата на XV в. започва въоръжаването на караките с малки топове, поставяни отначало само в кърмовата надстройка, но с нарастване на тяхната тежест ги поставят под палубата. Не бива да ни смущава фактът, че първите оръдейни портове били кръгли – именно на *караката* те са използвани за първи път. А. Констам отбелязва, че оръдейните портове са по-лесни за структурно приспособяване при скелетна конструкция (кораб, изначално построен започвайки от скелето и с гладка обшивка), докато за кораби с клинкерна обшивка, те сериозно ще отслабят кораба<sup>257</sup>. Оръдейните портове в структурно пригодени за тях корпуси позволяват, както увеличаване на огневата мощ, така и размера на кораба.

Корабът е снабден с две мачти<sup>258</sup>. Петте линии редуващи се през определено

251 Словарь 1837:128; Unger 1980: 186; Mott 1997: 134.

252 Mott 1997: 136.

253 Mott 1997: 138, който определя блинга като „последното допълнение, което би се комбинирало с окачения рул, за да се създаде превъзходна система за управление”.

254 През средните векове, чак до средата на XVI в., към корпуса на съда закрепвали фенгерси. Вж. Словарь 1837: 404; Unger 1980: 163.

255 В хрониката за обсадата на о. Родос от османците през 1480 г. от Гиџом де Каорсин (Guillelmi Caoursin, Rhodorum vesecancellarius obsidionis Rhodie Urbis descriptio), издадена в Улм през 1496 г., има изображение на йоанитска *карака*, на която ясно се виждат прорязани в борда пет кръгли оръдейни порта. Кръгли оръдейни портове се откриват и на *караката* „Grande Louise” в миниатюра на ръкопис от 1483 г. „Le Chevalier Delibere”, Musée Conde, Chantilly, France; Fasciculus temporum Italy, Naples, ca. 1498 MS M.801 fol. 122v.: <http://ica.themorgan.org/manuscript/page/97/146991>, посетен 17.07.2021 г. Срв. също Konstam 2008: 43, който отбелязва, че „Отворите за оръдията, сравнително ново изобретение, позволиха оръдията да се поставят по-ниско в корпуса“ и добавя, 121, че според френска легенда „оръдейните отвори са измислени за първи път през първото десетилетие на XVI в. от френски корабостроител, наречен Descharges от Брест”, като един от първите кораби, които се възползват от това изобретение е „Майкъл”, боен кораб на Джеймс IV от 1512 г.

256 В началото на XV в. европейците заменят втечения и неефективен метателен морски експлозив, създавайки „морски барут”, като обработват водна селитра с гървесна пепел: Rodger 1997: 209 Срв. също Gay, Ciano 1996: 64.

257 Konstam 2008: 40, но преди това уточнява (26), че „корабът черпи силата си от начина, по който е изграден корпуса по-скоро, а не от поредица неподвижни вътрешни рамки”. При изграждане по северния метод клинкер, здравината на корпуса зависи от непрекъснатостта и липсата на слаби места по целия корпус (каквито са оръдейните портове), а корпусът му като единична конструкция ограничава неговия размер и товароподемност.

258 Най-ранният двумачтов кораб е изобразен през 1367 г., но ок. 1450 г. двумачтовите кораби са заменени с тримачтови.

разстояние от основата към върха на мачтата представят вулингите, които скрепват заедно гървените части, съставляващи мачтата<sup>259</sup>. Повърхността на ветрилото е означена с извити линии. В долния му край е показан т.нар. бонет<sup>260</sup> за увеличаване площта на ветрилото и загържане на повече вятър. Известно е, че правите ветрила с бонети са по-лесни за работа от традиционните латински ветрила, поне на средни и големи кораби<sup>261</sup>. Самото ветрило изглежда е отворено и посоката на вятъра е от кърмата към носа. На върха на мачтата е разположен масивен наблюдателен кош (марс) с три човешки фигури в него<sup>262</sup>. Над него се вижда малко право ветрило (топсел, марсел), издуто в противоположната на вятъра посока<sup>263</sup>. Първите средновековни топсели вероятно са били поставени в горната част на мачтата, под топа на мачтата или върху флагщок (в нашия случай), поставен на върха на мачтата. Наличието на две прави ветрила върху грот-мачтата е още едно нововъведение на караките през XV в., с което се увеличава тяхната подвижност и маневреност<sup>264</sup>. Прег задната надстройка се намира по-малка мачта (бизан-мачта), на която е показано прибрано на коса или латинска рея (рю) с нок<sup>265</sup> триъгълно, латинско ветрило<sup>266</sup>. От такелажа е показан форцагът, закрепен на бушприта и са загатнати вантите на грот-мачтата, както и топенантите на топсела. Задачата на последните, двояка възжета, е да гържат реите в хоризонтално положение. Корабът е изобразен сякаш не е в морето, а е заседнал на скали, за което подсказва начупената линия под него. Но е възможно да се приеме също, че той просто минава покрай скалист бряг, предвид издутото от вятъра ветрило. Би могло да се допусне още, че ландшафтът тук изпълнява ролята на рамка, отделяща рисунката от тази под нея, както и да се подчертае движението. За конструкцията на първите *караки* може да се добие представа от картините на италианските и испанските художници от XV в. - Карпачо и Бонфили. До наши дни е запазен и един автентичен модел на двумачтова *карака* от 1389-1449 г., открит в черквата на селището Матаро, близо до Барселона<sup>267</sup>.

**Тип:** D/IIb.

**Датировка:** втора половина на XV в.

259 Това се налага, тъй като мачтите се изготвяли не от един гървен ствол, а от няколко парчета, грижливо напаснати едно към друго и обработени по формата на мачтата. С тях се укрепват фок- и грот-мачтите, а понякога и бушприта.

260 В Средиземно море се появява в началото на XIV в. В речник на каталански (валенсийски) език (Diccionari català-valencià-balear, Institució Francesc de Borja Moll) има препратка към документ от 1331 г., в който се споменава бонет (boneta): „Sexdecim maços de bodafions de boneta, doc. any 1331”: <https://dcvb.iec.cat/results.asp>, посетен 21.06.2021 г. Срв. също Sandahl 1958: 20-24; Словарь 1837: 52-53; Unger 1980: 140.

261 Castro 2008: 349 и отбелязва, че „латинските ветрила трябва да се сменят според силата на вятъра и може да изискват определено усилие за промяна в ъгъла на ветрилото”.

262 От XIII до XVI в. на марсите поставяли достатъчно високи ограждения и поради това често се наричали „гарваново гнездо”. Понякога огражденията били от масивно гърво, понякога от гървена решетка, боядисани в ярки цветове. Конструкцията на марсите не се променя на практика през вековете (поне до средата на XVII в.). Вж. МЭС 1987: 146. Срв. също Unger 1980: 139.

263 На *караките* топселът се появява за първи път през късен XV в. Вж. Cornwell 1979: 47. Допълнително ветрило (топсел) над грота е използвано още на гребните гръцки и римски кораби: Casson 1995: 241-242.

264 Southworth 1968: 15-16.

265 Между 1400-1550 г. на реите започват да се появяват ноките.

266 Според Фр. Лейн (Lane 1963: 203) най-ранният двумачтов кораб е изобразен през 1367 г. на венециански портолан от Пицигани и ясно представя прехода от едномачтова *кока* с прави ветрила към *караката*. Срв. също Вугене 1930: 12-14, 65-66; Heers 1961: 272-282, 288.

267 Моделът Матаро, от друга страна, често се описва като *нао* или *карака*. За него виж Winter 1978 (нао) и Friel 1994: 81 (*карака*); Hutchinson 1994: 40, фиг. 2.9 (изображение).

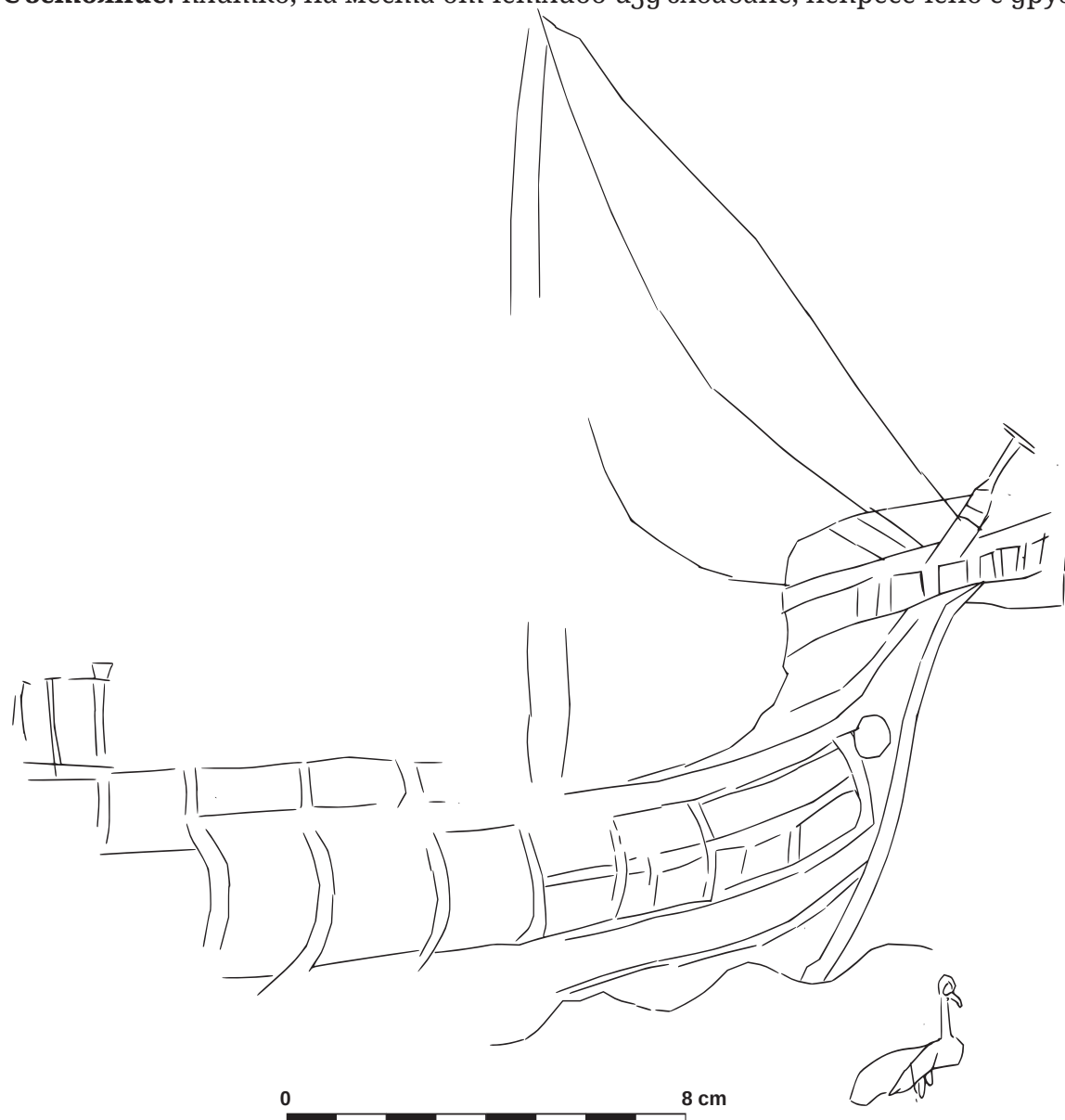
**№ 16 (обр. 16)**

**Разположение:** намира се под № 15.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 20 см, широчина 25.5 см, на 80 см от нивото на пода.

**Състояние:** плътко, на места отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



**Описание:** част от ветроходен кораб, в ход надясно, изглед откъм *щирборда*. Останали са носовият дял и централната част на закръгления корпус. Върху корпуса са показани 7 двойни вертикални линии, както 4 хоризонтални, завършващи до малък кръг в носовата част. Заобленият нос се издига високо и завършва с надстройка, оградена с парпет, предаден чрез къси засечки на определено разстояние. Почти в центъра му е показан стърчащ под ъгъл къс

бушприт. От него към върха на единствената мачта вървят три криви линии. Самата мачта е поставена малко по-напред от центъра на съда. Заг нея, чрез две паралелни линии с вертикални засечки на определено разстояние, е показан фалшборда. Под предната част на кораба с вълнообразна линия е показан брегът, а на него птица в три четвърти изглед с къси крака, гълга опашка и издължен, закривен в края клон.

**Коментар:** и тук е представена характерната за профила на *караката* „талия“ и тумбест корпус с гладка обшивка, на който са показани допълнително укрепващите го надлъжни бархоути (четири) и вертикални фенгерси (сегем).

Кръглият отвор в основата на носовата част е най-вероятно клюзът за котвата<sup>268</sup>, а под спускащите се от върха на грот-мачтата към бушприт линии следва да се видят щазове. Показан е добавеният (още през XIII в.) като дейдвуд втори, външен форщевен, с който не само се затваря скосяването между поясите на обшивката, събрани пред вътрешния стълб, но се постига и по-добра маневреност на съда<sup>269</sup>. Нека забележим и липсата на рея на корабната мачта, което би могло да означава, че се следва обичайната практика за нейното спускане в пристанище. Добавен е външен форщевен за по-добра маневреност на съда.

Вълнообразната линия в предната част на кораба може да представлява вълни или, по вероятно, сушата, на която е изобразена ходеща птица.

**Тип:** D/IIa.

**Датировка:** XV в.

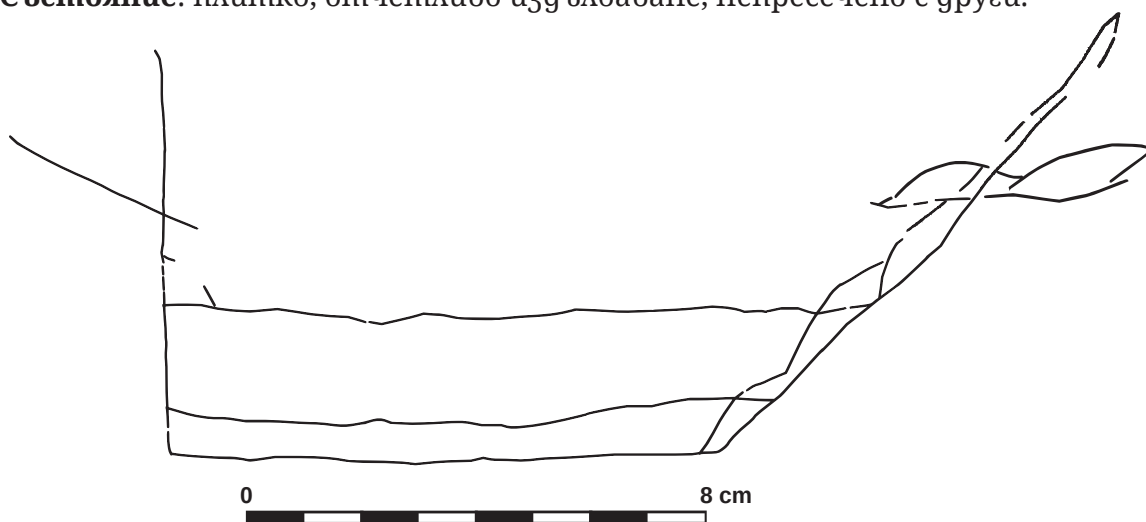
### № 17 (обр. 17)

**Разположение:** на първата подпора, отгясно на врата № 57 в източната част на южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 7 см, гължина 16 см, на 120 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо издълбаване, непресечено с други.



<sup>268</sup> Martin 2001: 169-171.

<sup>269</sup> Lane 1973: 170-171; Ellmers 1994: 37.

**Описание:** средновековен кораб, в хог нагясно, изглед откъм *щирборда*. Изгължен и нисък корпус със слабоиздигната кърма. Над нея личи вертикална линия, пресечена с къс диагонал с две криви над него. Ахтерцевенът е рязко и отвесно отрязан. Форцевенът е силно наклонен напред спрямо кила и преминава в много гълъг бушприт с къса хоризонтална засечка. По цялото протежение на корпуса минава линия. Кормило и въжета от такелажа не са обозначени.

**Коментар:** изobraжението е с един, единствен отличителен детайл - силно наклоненият нагоре бушприт<sup>270</sup>, основна черта на плавателните съдове от XVII и XVIII в. Той е показан с един важен елемент, помагач да се конкретизира изobraжението – изглежда, че под него е неподвижно закрепена хоризонтална рея за блинг-ветрило (прибрано в нашия случай), което се появява към края на XV в. и се запазва чак до края на XVII в.<sup>271</sup> Тук следва да се отбележи и немалката гължина на блинг-реята, която става доста гълга в средата на XVII в.<sup>272</sup> Наклонът на бушприта спрямо хоризонталната плоскост (35°) се доближава силно до 35° - 40°, характерен за корабите през XVII в.<sup>273</sup> Впрочем в пресечената с коса вертикалната линия на кърмата следва да се види бизан-мачта с косо ветрило. Нейната позиция в самия край на кърмата не е изненадваща, тъй като се среща при графитите на кораби<sup>274</sup>.

Стойността на тези детайли обаче, дори и да се прибави към тях плоската транцова кърма<sup>275</sup>, не бива да се надценява, особено като се гържи сметка на това, че идват от схематично изobraжение. Ако ги изберем за основа на по-нататъшни разсъждения, неизбежно ще се изправим пред необходимостта да се правят предположения и би било примамливо за прототип да се посочи плавателен съд, определян за османски *кеч*, наречен *шайка* („şayka”, „shāyqa” или „чайка”)<sup>276</sup>. Но нищо повече от това.

**Тип:** В/III.

**Датировка:** XVII в.

270 Мондфелъс 2000: 16, 62 че през XVII в. бушпритът на „шебека, полакрамата, фелуката и много други средиземноморски съдове.... се превърнал в декоративен орнамент”.

271 За него вж. Словарь 1837: 419; Курти 1987: 231; Овчаров 1992: 30, 137; Dorling 19122: 10; Hutchinson 1994: 64; Mott 1997: 138.

272 Anderson 1994<sup>2</sup>: 14.

273 Курти 1987: 209, посочва ъгъл от 36°. Anderson 19942: 14-15 отбелязва, че за XVII в. максималният ъгъл на наклон на бушприта е 40°, а обичайният е 35°. Овчаров 1992: 38, настоява за 40° - 45°, но не са ясни неговите мотиви.

274 За пример с подобно разположение, вж. Овчаров 1992: № 132.

275 Damianidis 2014: 457 Notos 12 кораб 15. Изглежда, че за първи път тя се появила на каравелата през XV в., но впоследствие се превърнала за гълго време (до началото на XIX в.) в характерен детайл, на практика, за всички типове плавателни съдове: Словарь 1837: 470; Самойлов 1941: s.v. Тарнцы, 433. Виж също откритата през 2004 г. в р. Днепър *казашка чайка* с подобна кърма, изложена в Музей на корабоплаването, резерват „Хортица”, Запорожие, Украйна: <https://find-way.com.ua/ru/oblasti/zaporozhskay/zaporozhe/chaika-muzei-sudokhodstva>, посетен 20.07.2021 г.

276 Според описанието на Г. Гюйе де Сен Жорж от XVII в. тя е „гръцки кораб без фок-мачта, без брамсел и без щегове <...> има бушприт, малка бизан-мачта и грот-мачта, която със своя марсел е с необикновена гължина”: Guillet de Saint-George 1680: 482-483, s.v. saïque. Вж. също Casson 1964: 139 „... шайката, подобен на кеch плавателен съд, с латинско ветрило на бизана, прави ветрила на грот-мачтата, а над носа - образа на гревния артемон” и 140, Фиг. 168; Blackburn 1978: 287 s.v. saic: „шайката е малък кеch от XVIII до XIX в. Гротмачтата е с право ветрилно стъкмяване, бизан-мачтата с латинско”. За *кеча* Блэкбърн (193) казва, че първоначално той е „малък кораб, без фок-мачта, използван по крайбрежието от XVII в. нататък”. Срв. Овчаров 1992: 29.



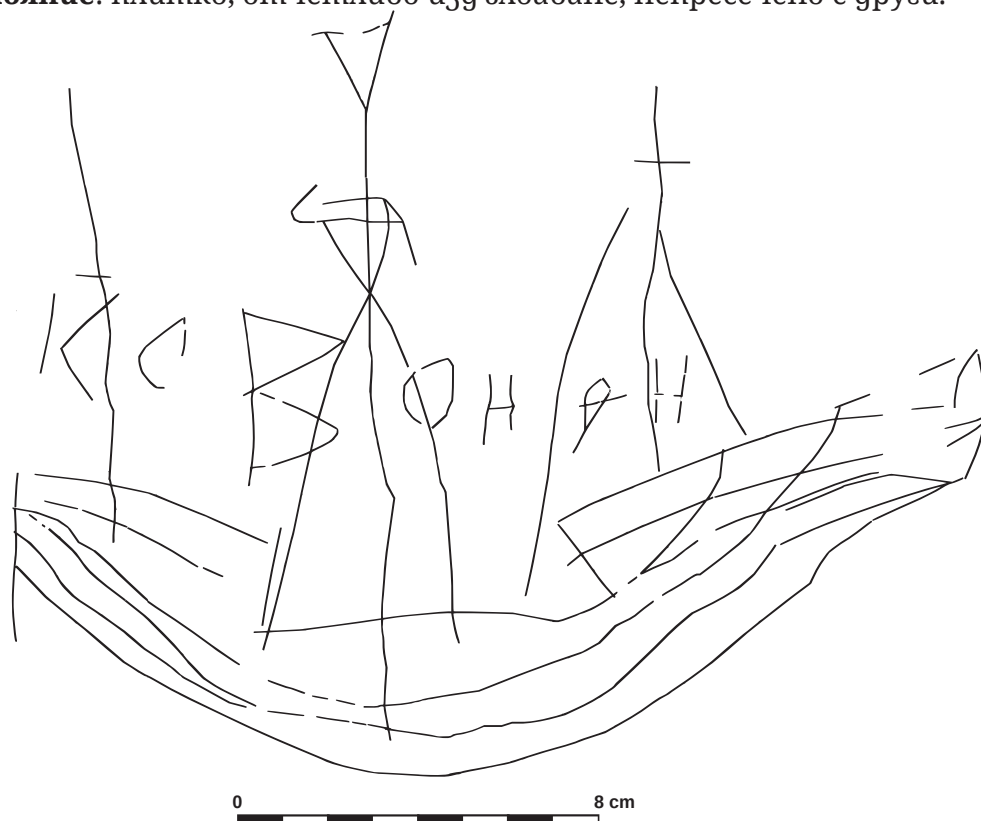
**№ 18 (обр. 18)**

**Разположение:** на дясната рамка на врата № 57 в източната част на южната галерия, на 105 см от нивото на пода.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 18 см, дължина 27 см, на 105 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен ветроходен кораб, в ход надясно, изглед откъм щирборда. Силно извит корпус с високо вдигнати нос и кърма. Предната част е по-висока от задната. Корпусът е с ясно обозначена структура на борда – надлъжните линии показват гърбените гръски на конструкцията, а между носовата и кърмовата надстройка е заключена ниската му част. Корабът е с три мачти. Грот-мачтата е придържана от две въжета и завършва с триъгълен кош-бойна платформа. На висок фрлагщок над него се вее триъгълен флаг. Над задната надстройка също се издига мачта (бизан-мачта). На носа се вижда фок-мачтата с прилежащия такелаж предаден с две линии. На бизан- и фок-мачтата е обозначена реята с помощта на къса засечка. Под коша на основната мачта и по дължината на палубата се чете гръцки надпис „Κύριε, βοήθη / Господи, помози!”.

**Коментар:** общото впечатление от контурното очертание на плавателния съд е, че той несъмнено представя голяма *карака*. Много ясно е показан масивният, закръглен, корпус с характерния за *караката* профил с „талия”<sup>277</sup>. Друга характерна черта на този тип съдове, която се различава тук, е силно

<sup>277</sup> Friel 1994: 79.

наклонена и излизаща напред от форщевена носова нагстройка (форкастел, полубак), при което тя винаги се издигала на два, три етажа и е по-висока от тази на кърмата<sup>278</sup>. Обликът на кораба се довършва от трите мачти – грот-мачтата е най-висока, а гругите две, фок- и бизан-мачтата, са по-ниски и със загатнати реи. Грот-мачтата е придържана от щагове, каквито се виждат и при фок-мачтата, и има наблюдателен кош (марс). Всичко тези подробности от графита напомнят за карака от XV в., най-голямото изобретение на средиземноморското корабостроене.

Тя се появява в XIV-XV в. като модификация на *кога*, запазвайки закръгления корпус и високите кастели, но вече със значително увеличена гължина, водеща до нарастване на водоизместимостта и носеща няколко мачти с различно ветрилно стъкмвяване, част от мачтите носят прави, а част – латински ветрила, като последните са по-малки по размер и се разполагали на кърмата<sup>279</sup>. Необходимо е да се припомни, че преходът към тримачтов кораб е осъществен в средата на XV в., а първото представяне на тримачтов кораб, *нао*, се датира от 1409 г.<sup>280</sup> Големите товарни кораби - *нао* (naus или naos), *карака* или *холк* (hulk), както са били известни по Атлантическото европейско крайбрежие, Средиземноморието и Балтийско море - показват склонност към използване на три мачти с прави ветрила на бушприта, фок- и грот-мачтата, както и латинско ветрило на бизан-мачтата<sup>281</sup>.

Нашето изображение намира донякъде аналогии в рисунка-графит на *карака* от черквата „Санта Круз“ в Палма де Майорка, Испания, XV в.<sup>282</sup> и във фреската на италианския живописец Амброджо Лоренцетти (1290-1348), датирана през 1337 г. Донякъде, силно извитият корпус на нашия плавателен съд по форма се доближава до рисунката-графит на кораб в черквата „Св. Лука“ във Фокида, определен като „кръгла кока“ от XIV в.<sup>283</sup> и до тази в черквата „Св. Георги Терациот“ в Ларнака (кв. Авгуру), за която се казва, че представя кръгъл, търговски кораб, вероятно с латински платна и с някои черти на *каравелата* или *грипарий* (*grippi*) от XVI в.<sup>284</sup> Сходен, само че двумачтов, кораб може да се открие и във фреската на италианския живописец Амброджо Лоренцетти (1290-1348), датирана през 1337 г.<sup>285</sup>

**Тип:** С/Пс.

**Датировка:** средата на XV в.

### **№ 19 (обр. 19)**

**Разположение:** в долната част на лявата рамка на врата № 51, източната стена на южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 6.5 см, гължина 11.5 см, на 23 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с груги.

278 Каторин, Волковский 2010: 133. На носа се добавя и бушприт, който лисвал прегу това: Unger 1980: 221.

279 Каторин, Волковский 2010: 133.

280 Mott, 1997: 144; F. Castro 2008: 350.

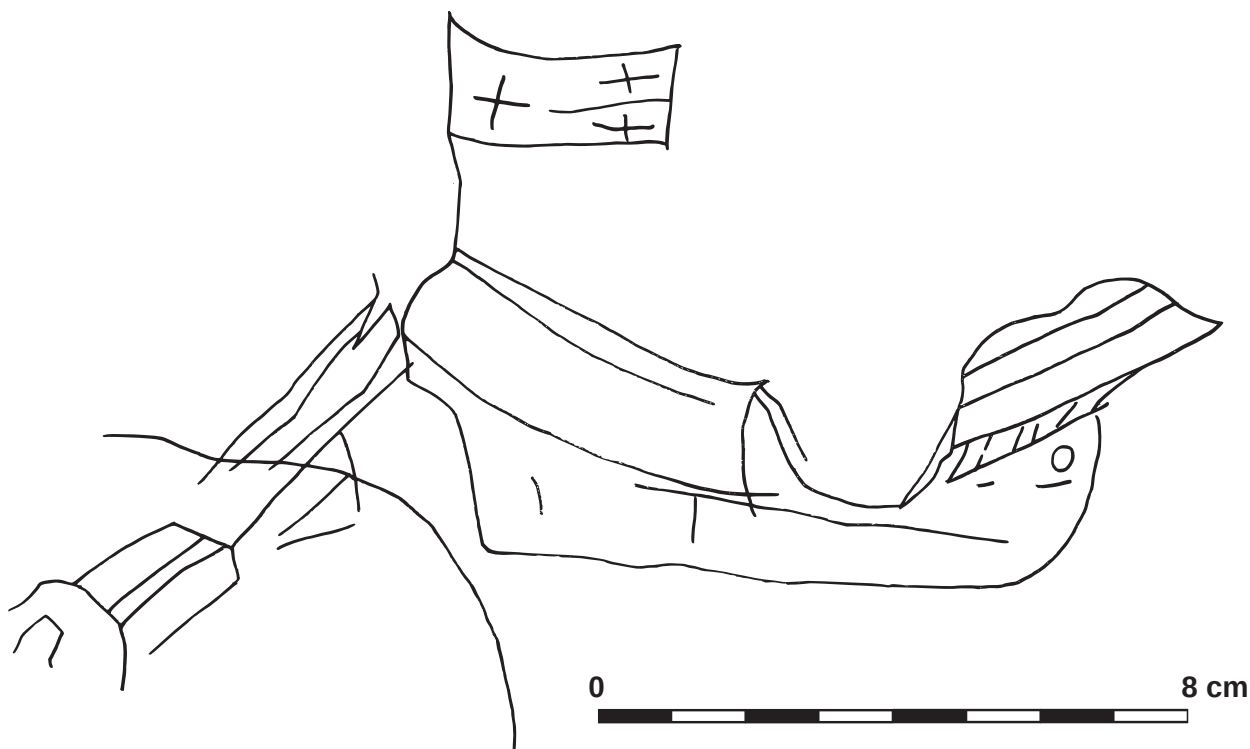
281 Ray 2001: 178.

282 Bucherie, González 2000: 73, фиг. 3.

283 Basch 1978: 47, Fig. 14 (корабът е едномачтов).

284 Demestica 2017: 362 и 364, фиг. 13, CYP021\_S04\_D28. Вж. също Landström 1961: 103, фиг. 267.

285 Овчаров 1992: 107, обр. 86.



**Описание:** средновековен ветроходен кораб, в хог наясно, изглед откъм *щирборда*. Корпусът има прав кил с извит нос и наклонен ахтерщевен без рул. Предната и задната част са оформени като високоиздигнати надстройки, конструктивно свързани с корпуса. Носовата надстройка е със сложно членение на няколко етажа и по-висока от кърмовата, която е покривна конструкция. Не са показани мачти и кърмов рул, но са представени котвеният клюз и гва от укрепващите корпуса фенгерси. Голям правоъгълен флаг с три кръста се развива по вятъра върху покрива на кърмовата надстройка. Показан е външен трап (корабна стълба от наредени едно до друго стъпала) от кея към борда на кораба.

**Коментар:** както всички *караки*, корабът показва характерната за техния профил „талия“, т.е. ниската част в корпуса, затворена между излизащ напред полубак върху извит форщевен и по-нисък полуют. И двата са конструктивно вписани в корпуса на съда. Първият е на няколко етажа, има триъгълна форма и се опира на извити гървени ъгълници, а отгоре е с покрив (мертеци). Полуютът има форма на отсечена призма и излиза наг ахтерщевена. Общата форма на корпуса не е много по-различна от тази на много илюстрации на кораби от типа *карака* от Северна и Южна Европа.

Нека забележим, че някои детайли от силуета на кораба като изпъкналият ахтеркастел и по-специално удължаването на форщевена напред и нагоре напомнят за *карака* от XV в. Нещо повече, *караката* от рисунката-графит прилича на тази от ръкописа на Зорзи Тромбета от Могон със закръглен нос и кърма, изпъкнали гървени палуби, висок форкастел с характерната гъсчена клинкерна облицовка под него<sup>286</sup>. Друг пример е *караката* на Бонфили от 1485 г.

<sup>286</sup> Между 1444 и 1449 г. Зорзи Тромбета от Могон създава свой собствен трактат (*zibaldone*). Вж. Hocker, McManamon 2006: 1-37; McManamon 2001: 17-25.

Флагът с трите кръста, определящ кораба като генуезки, е „най-главният“ и „най-уважаваният“, основен символ на кораба и по значение се равнявал на днешните тържавни флагове<sup>287</sup>. Той се намира издигнат на флагщок<sup>288</sup>, при кърмата, смятана за най-представителното място за един кораб, чак до края на XVIII в.<sup>289</sup> Според едни автори това е банер<sup>290</sup>, докато други твърдят, че кърмовият флаг с кръста на св. Георги „не е банер, както винаги се нарича, а локализиращ щандарт“<sup>291</sup>.

Сред първите „национални“ средиземноморски флагове е този на Генуа със св. Георги, един от главните покровители на града<sup>292</sup>, засвидетелстван в градските анали от поне 1198 г. и описан, както с образ на светеца, убиващ змея (*vexillum Beati Georgii*), така и с емблематичния за него червен кръст на бяло поле (*vexillum ad signum communis*) – пазен в черквата „Сан Джорджо“ заедно с други военни отличителни знаци и военна плячка<sup>293</sup>. Първият флаг е развяван само в присъствието на дожа или главнокомандващия, а вторият е общ знак на комуната<sup>294</sup>. Тъкмо последният се развява на кърмата на кораба от нашата рисунка и го определя за генуезки<sup>295</sup>.

Впрочем с оглед увеличените размери на кораби като караките, най-добри възможности за тяхното акостиране в Константинопол предлагат дълбоките води с наклонени брегове от двете страни на Златния рог<sup>296</sup>, а тяхното товарене и разтоварване се извършва с помощта на стълби или просто гъски, водещи от кораба до брега, както впрочем е показано на рисунката<sup>297</sup>. Именно за тях говори през 1403 г. Руи Гонзалес де Клавихо, посочвайки, че „заливът е много дълбок, а водата е бистра, поради което и най-големият кораб на света или карака може да се приближи до стената и да се спусне трап на сушата, също като галера“<sup>298</sup>. Същото казва за караките и бургундският рицар Бертрангон дьо ла Брокер през 1432-1433 г., че те могат да дойдат „както пред Пера, така <...> и до Константинопол“<sup>299</sup> и описва пристанището на Пера като „най-доброто, принадлежащо на християните, защото най-големите генуезки караки могат да пристанат в него“<sup>300</sup>. Не бива да се забравя, че през 1403 г. Клавихо определя като най-оживените търговски райони на Константинопол тези по Златния рог срещу Пера, „заради фустите и корабите, които пристигат там, за да ги

287 Басов 2003: 35-36. Срв. Мондфелъг 2000: 107; Gluzman 2020: 299 и бел. 4.

288 Flags at Sea 1974: 56; Знамиеровский 2009: 38.

289 Flags at Sea 1974: 55; Дыгало 2000: 121 (квартердекът е свещената част на кораба).

290 За този тип флаг, вж. Басов 2003: 18; Slater 20102: 32.

291 Weber 2004: 341.

292 В края на XII в. св. Георги е утвърден като покровител на Генуа, а възходът на неговия култ е свързан ясно с участието на генуезците в Първия кръстоносен поход. За това у Grosso 1914: 218; Bianchi, Poleggi 1980: 45-47; Guglielmotti 2013: 163-164. Участниците в Първия кръстоносен поход (1096-1099) направили особено популярен св. Георги с разкази за чудотейната му поява при щурма на Йерусалим с бяло знаме, разсечено от червен кръст, за което вярвали, че му е дадено от ангел небесен. Срв. Басов 2003: 16, 30; Знамиеровский 2009: 13.

293 Beneš 2018: 205 и бел. 4 (с цитираните извори).

294 Perin 1922: 26 отбелязва, че към средата на XIII в. Генуа разполагала с две паралелни форми на „национален“ флаг – *vexillum Beati Georgii* и *vexillum ad signum communis*.

295 Weber 2004: 341 отбелязва знамето на кърмата с кръста на св. Георги „не е банер, както винаги се нарича, а локализиращ щандарт“.

296 Или пристанището на византийската столица, за което през 1403 г. Клавихо казва, че то е между „двата града“, т.е. Константинопол и Пера. За това у Марков 2012: 378.

297 Müller-Wiener 1994: 34.

298 Марков 2012: 379-380.

299 Марков 2012: 428.

300 Марков 2012: 421. Срв. също Müller-Wiener 1994: 33.

разтоварят”<sup>301</sup>. Описвайки условията за акостиране, Пиер Жил казва, че цялото крайбрежие, заобикалящо Галата, е подходящо за пристанище и позволява на корабите да се приближават, докато не докоснат брега<sup>302</sup>.

С други думи, авторът на рисунката представя реална сцена от моряшкото, по точно - пристанищно ежедневиe и в същото време свидетелство за развита търговска дейност по това време във византийската столица.

**Тип:** В/IIb или с?

**Датировка:** XV в.

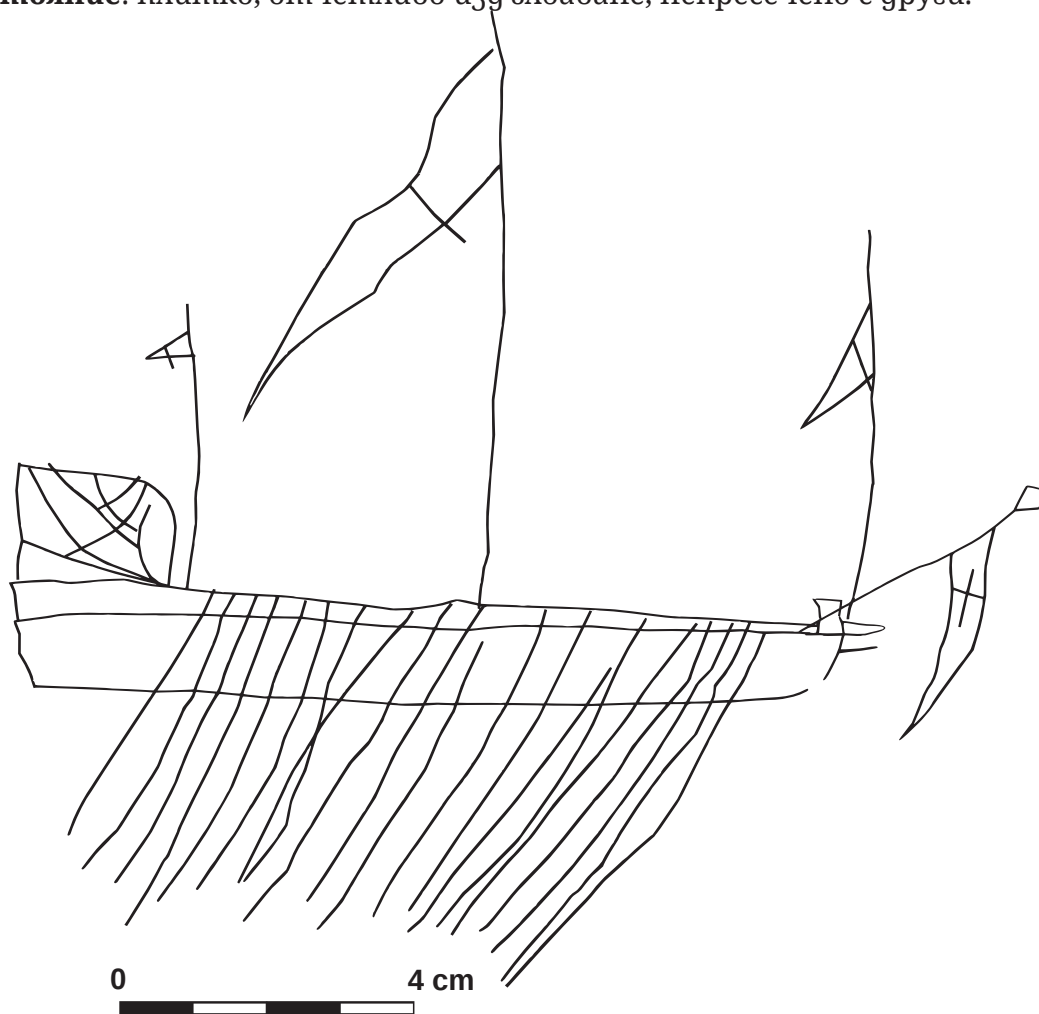
**№ 20 (обр. 20)**

**Разположение:** на лявата рамка на врата № 52, източна стена на южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 12 см, дължина 14 см, на 170 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



301 Марков 2012: 378.

302 Giles 1988: 213-214.



**Описание:** средновековен гребно-ветроходен кораб в ход нагясно, изглед откъм *щирборда*. Дълъг и нисък корпус с плоска палуба. Форщевенът и ахтерщевенът са закръглени. В горната част на борда е отбелязан хоризонтален паранет, от който излиза един ред гъсто поставени 20 наклонени линии. На носа на кораба се вижда къс и издаден напред хоризонтален двоен шпирон. Върху издигащия се леко над палубата форщевен стъпва задният край на наклонен под остър ъгъл и насочен напред флагщок с ромбовиден накрайник, носещ изгължен островърх флаг с кръст на него. Над него, възможно най-напред е изправен флагщок с малък триъгълен флаг с вписан кръст. На кърмата липсва както руля, така и страничните весла за управление. В нейната задна част се издига правоъгълна надстройка, зацрихована с пресичащи се диагонални черти. Прег нея стърчи флагщок с развят триъгълен флаг с наклонена засечка на върха. Корабът има една мачта, разположена в центъра на палубата, с развят на върха дълъг островърх флаг с наклонена засечка на него. Липсват реи и такелаж.

**Коментар:** изгълженият и нисък корпус с весла (съотношението дължина към ширина е около 8.5:1), изпъкналият шпирон на носа и кърмовата надстройка ясно показват, че изобразеният плавателен съг е галера. Трудно може да се определи каква е системата на гребане – *alla zenzile* или *alla scaloccio* (стъпенчатата) само по схематичната рисунка и броя на веслата, но както вече се отбеляза, *триремата* се превръща в най-удобна и стандарт за *galea alia zenzile*, макар и да не е приета от всички в Средиземноморието преди 1400 г.<sup>303</sup> Художникът на графита е изобразил веслата чрез 20 наклонени линии, наредени по дължината на кораба, на една здрава изгължена греда - постица<sup>304</sup>. Дали този брой следва да се разбира като намек за малка галера или *галиот*, разполагащ с 18 до 20 банки за гребците, макар веслата да не са близо едно до друго, по двойки, е трудно да се каже, а да се гадае е ненужно<sup>305</sup>.

Двойният шпирон на носа (подгържан отголу от шек, а отстрани от скулови кницци) е атрибут, срещан главно на венецианските галери от XIV и XV в., но в нашия случай корабът е генуезки и очевидно този елемент се среща и на съдове извън венецианския арсенал<sup>306</sup>. Тук е уместно да се припомни, че генуезците строели по-скоро леки галери, „такива, каквито са венецианските“<sup>307</sup>. Макар до XVI в. той да е сравнително къс, дебел и използван за абордажен мостик<sup>308</sup>, от втората половина на XV в. започва да става по-дълъг, по-тесен и лек, с което губи своето предназначение<sup>309</sup>. Що се отнася до кривината на форщевена и ахтерщевена, те са доста често срещани на почти всички средновековни средиземноморски гребни или ветроходни кораби<sup>310</sup>. Близки паралели на форщевен, леко издигнат над палубата и с двоен шпирон, подобен на нашата рисунка, се откриват в

303 Боголюбов 1878: 151; Pryor 1988: 66-67; Nakas 2017: 194.

304 Мондфелъг 2000: 15; Alertz 1995: 150; Pryor 1988: 66.

305 Guilmartin 2002: 113 „но големите галиоти можеха да имат толкова банки, колкото обикновена галера и макар по-ниски, бяха толкова дълги“. Обичайният брой гребни пейки за галерите е между 25 и 30: Курти 1987: 27; Каторин, Волковски 2010: 80; Casson 1964: 72.

306 Nakas 2012: 158-159. Срв. също Anderson 19762: 54; Alertz 1995: 154, Nakas 2007: 81 и Nakas 2017: 194.

307 Heers 1961: 270-271.

308 Мондфелъг 2000: 74 отбелязва, че през XIV в. таранът, в по-голямата си част, става къс и широк, в резултат на което можел да се използва като абордажен мостик. Срв. също Casson 1964: 74 (служи като абордажен мост); Guilmartin 2002: 111, 113 (служи като комбинирана кука и мост за качване).

309 През XVII в. се превръща в декоративен елемент. Вж. Мондфелъг 2000: 16, 62; Каторин, Волковски 2010: 76.

310 Nakas 2012: 159.

миниатюри от каталанския атлас на Авраам Крескес, изготвен в Палма де Майорка около 1375 г.<sup>311</sup>, в епичната поема „Хесперида“ на Басинио де Басини от Парма, възхваляваща делата на господаря на Римини Сигизмондо Малатеста, съставена между 1457 и 1468 г.<sup>312</sup>, но най-вече в един графит върху корпуса на галера от първата четвърт на XIV в., открита до потопения във венецианската лагуна о. Бочалама<sup>313</sup>.

Чрез шриховката на кърмовата надстройка рисуващят вероятно се е опитал да покаже покривалото над скелетната конструкция<sup>314</sup>, но все още не се забелязва появилото се от средата на XV в. леко издаване на надстройката отстрани и отзад на кърмата<sup>315</sup>.

В допълнение към веслата, леката галера притежава и една мачта, която носи триъгълно латинско ветрило<sup>316</sup>, макар през XIV в. да се появила и втора мачта<sup>317</sup>. Вертикалната линия пред кърмовата надстройка с триъгълен флаг на върха в нашата рисунка създава проблем, поради липсата на рея, с която изрично да се укаже, че това е мачта. Не е невъзможно да я определим за бизан-мачта, но от друга страна пък, не трябва да се изпуска предвид фактът, че на това място стои единият кърмов флагщок (гругият е на края на кърмата или над надстройката)<sup>318</sup>, на който се развяват флагове с правоъгълна, квадърна, триъгълна или полукръгла форма<sup>319</sup>. В случая, най-приемливо е последното предположение, което се потвърждава от друго наблюдение.

Липсата на такелаж не е изненадваща, тъй като е позната и обичайна за галерите практика той да се спуска и прибира преди бой и когато не се използва<sup>320</sup>. На рисунката-графит той е пропуснат, както в повечето от иконографските

311 Abraham Cresques? Atlas de cartes marines, dit [Atlas catalan], Paris, Bibliothèque nationale de France, Espagnol 30, fol. 6r: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002481n/f6.item.r=cresques>, посетен 23.01.2012 г.

312 Oxford, Oxford University, Bodleian Library MS Canon, Class. Lat. 81, fol. 016 v: <https://digital.bodleian.ox.ac.uk/objects/e38211bd-5854-4514-818d-ee9fba5ea15a/surfaces/63055b09-ea06-4d16-b350-c6a13ef02575/>, посетен 23.01.2012 г. Срв. също Martin 2001: 71, fig. 58.

313 Nakas 2017: 193, фиг. 14.

314 Мондфелд 2000: 71; Каторин, Волковскии 2010: 78.

315 Мондфелд 2000: 70.

316 Lane 1973: 123, 338.

317 Боголюбов 1878: 150; Casson 1964: 72; Мондфелд 2000: 92; Alertz 1995: 152; Парусники 1996: 60; Каторин, Волковскии 2010: 79. Височината на мачтите намалявала прогресивно към кърмата: Unger 1980: 178; Lane 1973: 176.

318 Мондфелд 2000: 107 посочва, че галерата на командващия флота в задната част на кърмовата надстройка имала второ, със същите размери знаме, с герб на съответния адмирал.

319 Убедителни паралели за това се откриват в: Nakas 2017: 191 (фиг. 11: фреска на галера с кърмова надстройка и знамена, църква „Св. Богородица от Aries“ на о. Накос, ок. 1279 г.), 194 (фиг. 17: мозаечно пано на Паоло Венециано, Сан Марко, Венеция, ок. 1335 г.); 195 (фиг. 20: бронзови врати на Антонио Аврелино (Филарет), Рим, базилика „Св. Петър“, 1438 г.); фреска в Сала ди Бадиа на Palazzo Pubblico в Сиена от 1407-1408 г. на Спинело ди Лука Спинели (ок. 1350-1410), представяща легендарната победа на венецианците в морската битка при Пунта Сан Салваторе над Фридрих I Барбароса: [https://www.akeg-images.de/C.aspx?VP3=SearchResult&VBID=2UMESQ14KU1R&SMLS=1&RW=1440&RH=766&VP3=SearchResult&VBID=2UMESQ14KU1R&SMLS=1&RW=1440&RH=766#/SearchResult&POPUPPN=5&POPUPID=2UMEBMY2AP26S](https://www.akeg-images.de/C.aspx?VP3=SearchResult&VBID=2UMESQ14KU1R&SMLS=1&RW=1440&RH=766&VP3=SearchResult&VBID=2UMESQ14KU1R&SMLS=1&RW=1440&RH=766#/SearchResult&VBID=2UMESQ14KU1R&SMLS=1&RW=1440&RH=766&VP3=SearchResult&POPUPPN=5&POPUPID=2UMEBMY2AP26S), посетен 21.01.2021 г.; Grünenberg 1487: fol. 15v: <https://digital.blb-karlsruhe.de/blbhs/content/zoom/3853537>, посетен 21.01.2021 г.; Vittore Carpaccio, Il Leone di San Marco, ок. 1516 г., платно, темпера, 130x368 см, Gallerie dell'Accademia, Venice (<https://renaissance-art.tumblr.com/image/145522364631>, посетен 21.01.2021 г.) и Vittore Carpaccio (1465-1520), Ritorno degli ambasciatori alla corte inglese, 1497-1498 г., платно, масло, 297x527 см, Gallerie dell'Accademia, Venice (The Ambassadors Return to the English Court (detail) - [community.artauthority.net](http://community.artauthority.net), посетен на 23.01.2021 г.); рисунка на венецианска галера под ветрила на Рафаел Санцио (1483-1520), късен XV или ранен XVI в., Венеция, Galleria dell'Accademia (inv. no. 31 verso [http://www.scalarchives.com/web/dettaglio\\_immagine\\_adv.asp?numImmagini=127&posizione=12&prms=on&SC\\_PROV=COLL&IdCollection=80479&SC\\_Lang=eng&Sort=9](http://www.scalarchives.com/web/dettaglio_immagine_adv.asp?numImmagini=127&posizione=12&prms=on&SC_PROV=COLL&IdCollection=80479&SC_Lang=eng&Sort=9), посетен 21.01.2021 г.).

320 Alertz 1995: 151; Guilmartin 2002: 113; Nakas 2017: 191.

изображения, за да се направи място за нещо друго, а именно, да се покаже неговата украса и принадлежността чрез носовия флаг с кръст<sup>321</sup>. Това отново навежда на мисълта, че във вертикалната линия пред кърмовата надстройка следва да се види флагщок, а не бизан-мачта. Като най-близък паралел може да се посочи рисунката от ок. 1487 г. на едномачтова галера с носов и кърмов флагщок с развяващи се триъгълни флагове на тях у Конрад Грюненберг<sup>322</sup>.

Наклоненият на носа под остър ъгъл флагщок, напomniaщ може би за остатък от бушприта с някогашния артимон, изчезва през втората половина на XV в.<sup>323</sup> Подобен носов елемент се открива в графит върху корпуса на галера от първата четвърт на XIV в., открита до потопения във венецианската лагуна о. Бочалама<sup>324</sup>. Друг интересен иконографски източник са бронзовите врати на Ватикана от Филарет (около 1440 г.), изобразяващи венецианската галера, с която пътувал византийският император Йоан VIII Палеолог за участието му във Фераро-Флорентинския събор през 1438 г.<sup>325</sup> Може да се посочат още два примера. Първият е от Венециански технически трактат за морско дело на Зорзи Тромбета от Могон (1444 г.), в който има рисунка на тримачтова галера от средата на XV в. с ветрилно стъкмвяване, подобно на *каравелата* и наклонен флагщок с флаг на носа, подпрян на горния край на форщевена<sup>326</sup>. Вторият, представящ носовия флагщок на галера по същия начин, е от морската карта на Средиземно море от 1482 г. на Грациоцо Бенинкаса (живял през XIV в.)<sup>327</sup>. Тук е уместно да се припомни и посоченото за украсата на плавателните съдове от Джуин Байтърн в неговата „Книга за войната по море и по суша“ от 1543 г.: „... наг форкастелът, на наклонен напред флагщок, трябва да има гълго, тясно знаме [вимпел]“<sup>328</sup>.

Изправеният носов флагщок от нашата рисунка намира убедителни аналогии в изображенията на галери в миниатюра от ръкописа „Хесперида“<sup>329</sup>, където е показан прикрепен с ремъци за издаващия се наг палубата форщевен и в графит от пловдивската Шахабедин Имарет джамия (средата на XV в.) с разположение в самия край на шпирона<sup>330</sup>. Аналогии се откриват например и в образа на галера във венециански ръкопис от ок. 1250 г.<sup>331</sup>, във венециански технически трактат за построяване на галери (копие от късен XV или ранен XVI в.)<sup>332</sup>, в графит от

321 За това у Nakas 2012: 160.

322 Grünenberg 1487: fol. 15v: <https://digital.blb-karlsruhe.de/blbhs/content/zoom/3853537>, посетен 21.01.2021 г.

323 Галерата от картината на Виторе Карпаччо „Ritorno degli ambasciatori alia corte inglese“, 1497-1498 г., го показва за последен път. За него вж. Мондфелд 2000: 16, 107 (изчезва през 1500 г.). Срв. също възстановките на типа „флангърска галера“ от ок. 1410 г. и на „голяма галера“ от 1550 г. у Alertz 1995: 159. За артимона през класическия период вж. Casson 1971: 247, n. 88.

324 Nakas 2017: 193, фиг. 14.

325 Nakas 2017: 195. Фиг. 20 Ватикана, базилика „Св. Петър“: бронзови врати от Антонио Аверлино, известен като Филарет (1438 г.).

326 Martin 2001: 87 (MS Cotton Titus A, XXVI, fol. 48v, British Museum Library) и 88, фиг. 69.

327 Grazioso Benincasa (ок. 1420 - слег 1482), Carta nautica, Ancona, 1482. Ms. membr., sec. XV, carta singola in forma di rotolo, miniata (BUB, Rot. 3), Bologna, Biblioteca Universitaria Di Bologna. За нея у Filippi 2000: 74. Срв. също <https://www.agg-images.com/archive/-/2UMEBMB0YRXS.html>, посетен 07.02.2021 г.

328 Chatterton 1909: 188.

329 Basinio de Basini of Parma, Hesperides, Oxford, Oxford University, Bodleian Library MS. Canon. Class. Lat. 81, Italy, Rimini (1457-1468): <https://digital.bodleian.ox.ac.uk/objects/e38211bd-5854-4514-818d-ee9fba5ea15a/surfaces/63055b09-ea06-4d16-b350-c6a13ef02575/>, посетен 07.02.2021 г.

330 Овчаров 1987: 19, № 32.

331 Nakas 2017: 191, фиг. 9, ръкопис от гържавния архив на Венеция, Santo Stefano, b. 1 (ок. 1250).

332 Martin 2001: 83, фиг. 66: копие на венецианския ръкопис на *Arte de far Vasselli*, съставен ок. 1410 г. Vienna, Österreichische Nationalbibliothek, Cl. XIX, № 7, Cod. 6391, fol. 14v (на форщевена е закрепен флагщок с флаг, чийто край е срян на гвѐ).

трапезундската черква „Св. София“<sup>333</sup>, както и в миниатюра от ок. 1487 г. на Конрад Грюненберг<sup>334</sup>.

Изобразените флагове в рисунката-графит показват следването на една утвърдена за корабите практика<sup>335</sup>. По време на второто си поклонническо пътуване до Св. Земи през 1483 - 1484 г. например монахът-доминиканец Феликс Фабри (1441 - 1502) отбелязва седем големи копирени знамена на върха на мачтите и кърмата на венецианската галера, с която пътувал<sup>336</sup>. В поредица от картини на Виторе Карпачио, изобразяващи легендата за св. Урсула, се виждат кораби с флагове, издигнати по различни поводи<sup>337</sup>. Когато корабът е под ветрило в открито море, той се превръща в „работно място“ и поради тази причина, флаговете и знаците по него вероятно са сваляни, за да не пречат на навигацията<sup>338</sup>. Все пак неговата идентичност се показва, но чрез издигане на по-скромен флаг, макар това да се спазва избирателно<sup>339</sup>. При влизане на един плавателен съд в пристанище обаче, той се придържа към обичая да се издигат на него задължителни флагове на носа, мачтите и на кърмата<sup>340</sup>. Следователно, корабът от нашата рисунка показан без рея, ветрило, такелаж и разчитащ само на веслата си като двигателна сила, очевидно означава, че той или влиза, или напуска пристанището.

За неговото идентифициране спомага наклоненият на носа флагщок, носещ месен флаг с остър връх, който може да се определи като вимпел<sup>341</sup>. Той е един от важните знаци, издигани по основните места на кораба (нос, мачти и кърма) за определяне принадлежността му, в случая към Генуа, тъй като без усилие в него може да се разпознае флагът на генуезката комуна с кръста на св. Георги<sup>342</sup>. На галерите вимпелите имали понякога толкова голяма гължина, че достигали

333 Bryer 1966: 8, фиг. 7. Срв. също Pryor 1988: 69, фиг. 25 (късносредновековен графит на гръцка, западна или османска галера).

334 Grünenberg 1487: fol. 6r: <https://digital.blb-karlsruhe.de/blbhs/content/zoom/3853517>, посетен 21.01.2021 г.

335 Басов 2003: 7 посочва, че „флагът (от холанд. гума Vlag) е най-многобройният, най-разнообразният вексилоничен символ с широка употреба в различни сфери на човешката дейност“.

336 *Fratris Felicis Fabri* 1843: 150 (B): „Primum et principale vexillum fuit Dominorum peregrinorum S. sepulchri: et eart album cum rubea cruce de extremitate in extremitatem deductum. Secundum fuit Dominorum Venetorum S. Marci, etiam album cum rubeo leone mare anterioribus, et terram sub posterioribus pedibus habente. Tertium vexillum fuit S. D. Papae Sixti IV, aerei coloris, cum quercu virenti, glandes aureas habente, cum duabus apostolicis clavibus. Quartum fuit domini patroni, diversorum colorum et pulchrorum. Quintum fuit domini patroni, diversorum colorum et pulchrorum. Quintum fuit mixtum armis Venetorum et patroni: duo alia vexilla errant aequalia alba cum leone nigro“.

337 Vittore Carpaccio, *Arrivo degli ambasciatori inglesi*, 1497-1498, платно, масло, 378x589 см, Gallerie dell'Accademia, Venice; Vittore Carpaccio, *Ritorno degli ambasciatori alia corte inglese*, 1497-1498 г., платно, масло, 297x527 см; Vittore Carpaccio, *Incontro dei fidanzati e partenza dei Pellegrini*, 1497-1498 г., платно, масло, 279x610 см; Vittore Carpaccio, *Arrivo dei pellegrini a Colonia*, 1490 г., платно, масло, 279x254 см.

338 Фабри (*Fratris Felicis Fabri* 1843: 151) посочва, че докато корабът се намира извън полезрението на сушата, екипажът на галерата сваля цялата ѝ декоративна украса („omnem navis ornatum“) и придава на кораба външен вид, „artantes ad labores“. Срв. също Дыгало 2000: 108, който казва, че „бордовите флагщоци пречели например на управлението на ветрилата, а многобройните големи флагове създавали допълнителна и дори опасна обща ветрилна площ“.

339 Gluzman 2020: 279, 301.

340 Дыгало 2000: 108; Gluzman 2020: 301.

341 Вимпелът е много гълъз и месен флаг, в съотношение гължина към ширина 1:12 до 1:15, с остър край, който понякога с раздвоен и наречен „лястовича опашка“. За това у Johnson's Universal Cyclopaedia 1805: III, 408; IESLA 1851: 711; ВЭ 1912: VII, 104; Barraclough 1962: 15, 127 („gamura от XIII в., ако не и отпреди“); Unden, Sooper 1980: 367; Басов 2003: 8, 30, 36 (поякога завършва на края с две косици).

342 Носовият, бушпритен флаг обозначава принадлежност на кораба към определено пристанище. Вж. ВЭ 1912: VIII, 559 (гюйс); Знамяеровский 2009: 44 (най-стар от морските флагове „се оказва гюйсът, развяван на носа на кораб в пристанище“).



до самата вода<sup>343</sup>. Често се твърди, че с вимпела се показва боеготовността на съда и до XIII в. е ограничен само до „средиземноморските бойни галери“<sup>344</sup>, но след това, започва „в различни цветове, понякога с рисунки, букви или цифри“<sup>345</sup> да се използва и от търговски съдове, за да се покаже под чия защита се намират и на кого принадлежат.

Накрая, не може да се пропусне един важен детайл, а именно, че липсата на обичайната за галерите от XVI в. бойна платформа на носа, подсказва за датировка преди този век<sup>346</sup>.

**Тип:** С/Іа.

**Датировка:** XIV – XV в.

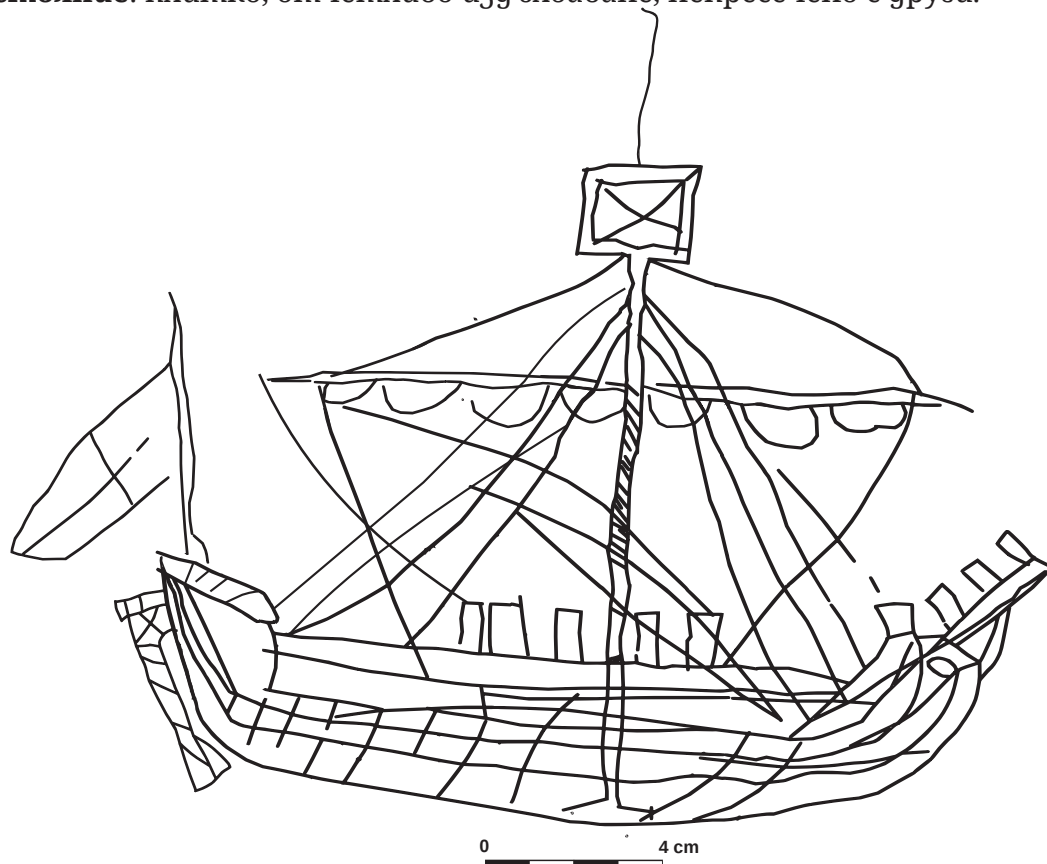
### **№ 21 (обр. 21)**

**Разположение:** на североизточната колона в източната част на южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 24 см, дължина 26 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



343 Barraclough 1965<sup>2</sup>: 127. Наричали ги „пламък“, на немски и френски flammes, а на италиански fiamma. Вж. Монгфелъг 2000: 108.

344 Weber 2004: 341.

345 Дыгало 2000: 117.

346 Монгфелъг 2000: 75; Babuin, Nakas 2011: 10.



**Описание:** средновековен гребно-ветроходен кораб в хог наядсно, изглед откъм *ширборда*. Изгължен корпус със сравнително прав кил. Дъсчената облицовка на корпуса е предадена чрез паралелни линии от края на кърмата до носа, където се извиват и завършват. Носът и кърмата са извити и се издигат плавно нагоре. В горната част на носа е показана малка укрепена платформа, издаваща се отвъд главния силует на корпуса. Отдолу тя се поддържа от подпори или тънка стойка. Вижда се и кръгъл отвор в нейната основа, с който вероятно е отбелязан котвения клюз. Нагстройката на кърмата е правоъгълна с покрив отгоре, а зад нея е монтиран рул, който следва извивката на ахтерщевена. В горния му край се вижда почти хоризонталната линия на румпела, влизащ в кърмовата нагстройка. По руля, чрез къси засечки, са показани подсилващите го метални ленти. Между носа и кърмата, чрез две хоризонтални линии, е показан фалшборг, над който около мачтата са поставени 5 приличащи на зъбери малки елементи. Единствената мачта, на която е показано закрепването към кила, е поставена малко по-напред от средата на кораба. Стволът ѝ е отбелязан с къси коси линии. На върха на мачтата има голям правоъгълен наблюдателен кош с ограда, обозначена чрез две пресичащи се диагонални линии, а над него е поставен висок флагщок. На гълга хоризонтална рея е окачено прибрано ветрило. От такеджа са показани двата щага, вантите, топенантите и брасите. Голям флаг с кръст се развява на масивен флагщок над кърмовата нагстройка. От фалшборга към кила се различават 9 диагонални линии с различна гължина.

**Съобщение:** O. Meinardus, *Medieval Navigation According to Akidographemata in Byzantine Churches and Monasteries*, *Δελτίον τῆς Χριστιανικῆς Αρχαιολογικῆς Ἑταιρείας* VI, 1970-1972, 39; L. Bash, *Graffiti navals grecs*, *Le petit perroquet* XXII, 1978, 53.

**Коментар:** корпусът на изобразеният съд е по-заоблен, което му придава го известна степен облик на пълен ветроход, а съотношението гължина към широчина около 5:1 (в сравнение с 8:1 за лека галера)<sup>347</sup> и наличието на весла го сближават с големите галери<sup>348</sup>. Голямата търговска галера е компромис между кръглия кораб и гребната галера, която може да плава под ветрило и весла. Те са въведени от венецианците през последното десетилетие на XIII век за търговски начинания във Фландрия, но много скоро след това са възприети и от други градове, стремящи се към бърз пренос на стоки и поклонници<sup>349</sup>. Този тип съдове първоначално имали две мачти, като предната е по-висока, но от XV в. тяхното поддръждане е с висока грот-мачта, придружена от по-къси фок- и бизан-мачти<sup>350</sup>. По правило големите галери са били изцяло с латински ветрила, но според проучвания някои от тях носят право ветрило на грот-мачтата, а други са оборудвани като ветроходни кораби<sup>351</sup>. Отличителна особеност на галерата са гългите реи (рлю), в някои случаи почти равни на гължината на самия кораб<sup>352</sup>. Хоризонталната рея подсказва за право ветрило, макар пълното

347 Unger 1980: 211 отбелязва, че „галеасът от първата половина на XVI в. е голям ветроходен военен кораб, но с гребла и със съотношение гължина към широчина, като този на голяма галера, около 5:1”.

348 Unger 1980: 178.

349 Unger 1980: 178, 187; Mott 1988: 49.

350 Mott 1988: 49.

351 Mott 1988: 49.

352 Парусники 1996: 60.

отсъствие на информация за големи галери с право ветрило да предполага, че са построени само няколко и със сигурност те не са типични<sup>353</sup>.

Закривяването на форцевена и ахтерцевена е обичайна черта на почти всеки средиземноморски кораб било той гребен или ветроходен. Художникът се е опитал да представи закрепването на мачтата към корпуса чрез *степс* или специално гнездо, състоящо се от две продълговати и две напречни гървени парчета<sup>354</sup>. Мачтите, врязани в корпусите чак до кила, са общи черти и за други рисунки-графити на кораби от различни места<sup>355</sup>.

Дългият флагщок на грот-мачтата може би подсказва за военен кораб, тъй като на търговските съдове този елемент е госта кърс, а на военните – гълъз, за да се издигат на него флагове и подават сигнали<sup>356</sup>. Въпреки това ясно разграничение между ветроходните търговски и военни кораби по това време не съществувало; типичен военен съд в продължение на няколко века била само гребната галера<sup>357</sup>. Но големият флаг с кръста на св. Георги на кърмата – най-представителното място на един кораб, позволява веднага корабът да се идентифицира като генуезки<sup>358</sup>.

Едното предположение за малката платформа на носа е, че тя е използвана за работа по ветрилото и като път за сваляне на котвата. Другото, по-вероятното, тя е използвана за бойна платформа – *bellatorium*, предвид нейното подобие на крепостни зъбери ограждение. Същото предположение може да се направи и за наличното около грот-мачтата укрепление, оградено със зъбчата, напomniaща зъберите на кула, балюстрада<sup>359</sup>. То напomnia за онези „кастели“, с които разполагали византийските кораби около главната мачта<sup>360</sup>. Подобно зъбчато ограждение се открива и в графит на кораб от Късното средновековие в черквата „Христос Спасител“ в Мегара, определен от Дж. Прайър като византийска галера<sup>361</sup>. Но най-вероятно в него следва да се види подвижно ограждение (павесада), намиращо се над фалшборга, което защитава гребците от оръжията на противника и скрива от неговите очи всичко, което става на палубата<sup>362</sup>. Ако става въпрос за голяма генуезка търговска галера, то с подобно

353 Вж. Mott 1988: 50, фиг. 1: галера с право ветрило на грот-мачтата от картина на Pedro Nisart, San Jorge у el dragon, ca. 1470: Museo Diocesano at Palma de Mallorca и 51, Fig. 2: рисунка върху триптих на Сан Себастиан от катедралата на Барселона, между 1466 и 1475 г.

354 Шершов 1952: 54.

355 Вж. например Muscat, Cassar 1994: 258, № 40.

356 Barraclough 19652: 127 (вимпелите отличаваха военните кораби от обикновените, търговски съдове – галните му са от 1674 г.). Макар разделението между военен и търговски кораб да се появява едва в края на XVI в. – преди това обичайните галери могли да се използват както за търговия, така и за война. Вж. Sicking 2010: 210, 241, 243.

357 Според Pryor 1988: 67 едва през XVI в. „голямата галера е адаптирана за военни действия“.

358 По морския флаг се разбира на кого принадлежи съответният кораб. За това у Басов 2003: 31 (през XV-XVIII в. именно той представява гържавата). Срв. Bash 1978: 53.

359 Bash 1978: 53 отбелязва, че наличието на редицата зъбери (бойници) около главната мачта показват наличието на укрепление в средната част на кораба.

360 Pryor, Jeffreys 2006: 229, 232, 235-236. Срв. също Dolley 1948: 51; Eickhoff 1966: 138-139 и планът на с. 8.

361 Pryor 1988: 61, фиг. 21. Unger 1980: 185 отбелязва, че голямата галера можела да бъде „ефективен военен кораб“.

362 Французите наричали такова ограждение *pavesade* или *bastingage*, италианците и испанците – *pavesada*. Думата води произхода си от названието за щит – *pavois* (фр.), *pavese* (ит.), който някогашните войни поставяли по борда на своите галери. То може да се изготви от различни, намиращи се на кораба, нужни и ненужни вещи: остатъци от стари насмолени кълчища, навити корабни въжета, стари макари, негодни вече ветрила, части от рангоута, парчета от гърски, сламеници и т.н. Срв. Guilmartin 2002: 112-113; Rodger 1997: 66.

укрепление тя е подготвена за военни операции или, най-малко, за собствена защита<sup>363</sup>.

Не са показани допълнителни странични кърмови весла за управление, каквито се налага да се използват от всеки кораб с извит рул на ахтерщевена, за да бъде по-лесно неговото управление. Извитият рул, особено на галерите, е обикновено удължен под кила<sup>364</sup>.

Деветте линии с различна гължина, които се спускат от фалшборга към кила, са най-вероятно весла. Към втората половина на XV век ветроходните качества на големите галери се подобряват дотолкова, че веслата, които заемат ценно палубно пространство, се използват само при специални обстоятелства - за влизане и излизане от пристанище, за маневриране или за избягване на брега<sup>365</sup>. Но възможността за тяхното използване дава на голямата галера предимство в бързината и надеждността пред кръглия кораб. Във връзка с това може да се предположи, че художникът е маркирал веслата, за да представи един описан случай.

В своя зенит голямата галера представлява най-бързата и безопасна форма на морски транспорт за пътници и луксозни стоки, а нейният предостатъчен въоръжен екипаж, както и нейните плавателни и ветроходни качества, я превръщат в уникална и желана форма на транспорт до средата на XV в.

Вероятно рисунката-графит представя кораб с черти, отразяващи прехода от голямата галера към *галеаса* (комбинация от галера и голям ветроходен кораб). Според Л. Баш корабът е „търговска галера с укрепление в средната част, около мачтата“<sup>366</sup>, а за О. Мейнардус той е по-скоро „обемиста“ или голяма, едномачтова галера с ясно очертан кърмов рул<sup>367</sup>.

**Тип:** С/Ів.

**Датировка:** XV в.

## **№ 22 (обр. 22)**

**Разположение:** на западната стена в северната ниша на югоизточната екседра на южната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** първо корабче: височина 1.8 см, гължина 6 см, на 150 см от нивото на пода; второ корабче: височина 1.3 см, гължина 4.5 см, на 147 см от нивото на пода.

**Състояние:** на места отчетливо дълбоко издълбаване, непресечено с други.

**Описание:** схематични изображения на кораби. Корпусите са извити и ниски, без мачта и кормилно устройство. Двама края са заострени и се издигат на едно ниво. Три коси линии пресичат корпуса на първия кораб.

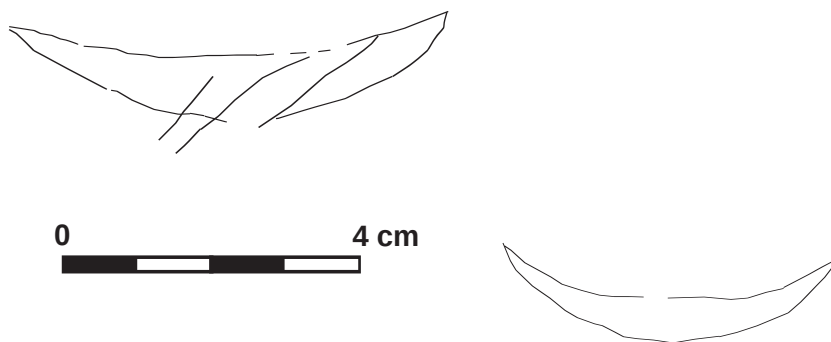
363 Тези големи галери биха могли „с удивителна пъргавина“ да бъдат превърнати във военен кораб при спешни случаи и по този начин Генуа, Венеция и Арагон – Каталуния успяха да използват търговския си флот за военни цели: Sicking 2010: 243; Balard 2003: 145; Rose 2002: 10-11.

364 Mott 1997: 132.

365 Unger 1980: 179; Mott 1988: 49.

366 Bash 1978: 53.

367 Meinardus 1970-1972: 39.



**Коментар:** прекалено схематичните изображения и липсата на детайли не предполага обстоен коментар, освен предположението, че под тях се крият галери или производни от галерата, предвид малките им размери. До известна степен, като близък техен аналог може да се посочи едно схематично изображение на малък плавателен съд в рисунка-графит от замъка Сантуери на о-в Майорка, датиран през XIII в.<sup>368</sup> Той е определен за „най-малката лодка .... с издигания на носа и кърмата“, която „вероятно е теглена от галера“<sup>369</sup>.

**Тип:** В/Іс или ІІІ? (малки лодки към галера?)

**Датировка:** неопределима.

368 González, Oliver, Durán 2000: 236, копаб F.

369 González, Oliver, Durán 2000: 237.

## СЕВЕРНА ГАЛЕРИЯ

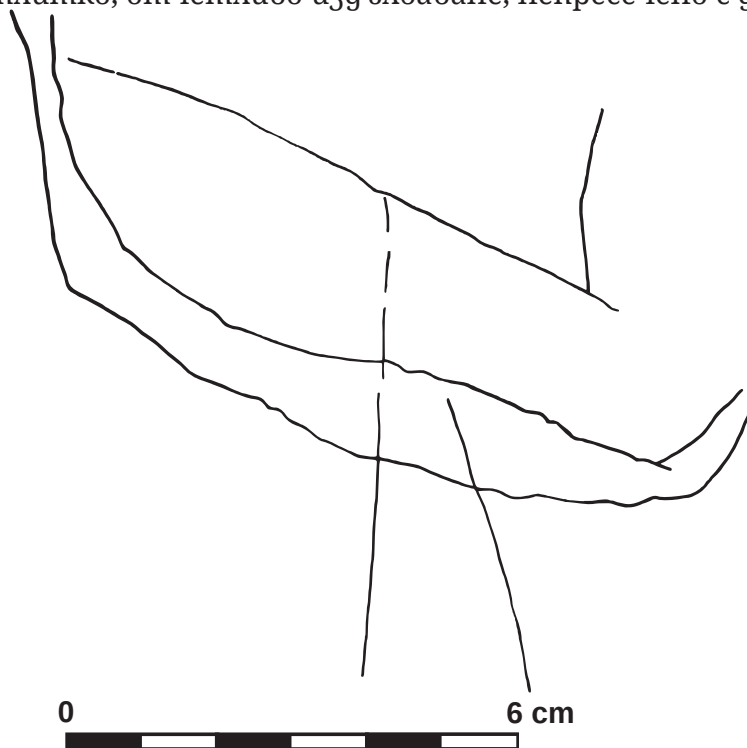
### № 1 (обр. 1)

**Разположение:** върху северозападната колона в западната екседра на северната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 5.9 см, дължина 10 см, на 170 см от нивото на пода.

**Състояние:** плътко, отчетливо издълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен гребно-ветроходен кораб, в ход надясно, изглед откъм бакборда. Издължен и нисък корпус с рязко извит нагоре нос и по-полегато издигаща се кърма. Показана е една мачта, на която се вижда част от право ветрило. В средната част на кораба една вертикална и една леко наклонена линия се спускат от борда надолу.

**Издание:** Th. Thomov. Four Scandinavian ship graffiti from Hagia Sophia, *Byzantine and Modern Greek Studies* XXXVIII/ 2, 2014, 168-184.

**Коментар:** заради формата на своя корпус корабът от рисунката-графит може да се определи като боен викингски плавателен съд. Наклоненият напред, прав нос не присъства на викингските кораби, но има изображения с прави, вертикални носове. Паралелизатози графит могат да се намерят сред графитите на кораби от черквата в района Химелев на Роскилде, Дания<sup>1</sup>. Плавателният съд

<sup>1</sup> Черквата е издигната през първата половина на XII в. на хребет с изглед към вътрешните води на фиорда Роскилде в Дания. Вж. Kastholm 2011: 30.



също има една мачта и право ветрило. Вертикалната линия под мачтата може да се възприеме като весло, а наклонената зад нея линия като страничното кормилно весло.

**Тип:** С/Іа.

**Датировка:** средата на IX – края на XI в.

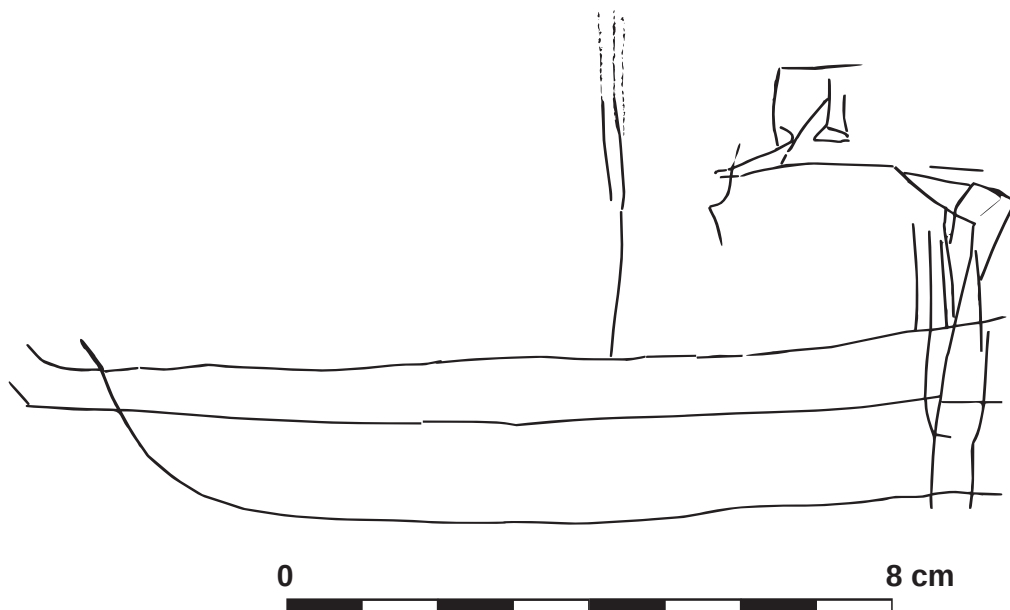
## № 2 (обр. 2)

**Разположение:** на северозападната колона в западната част на северната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 4 см, дължина 13 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** плътко, на места отчетливо издълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен гребен кораб, в ход наляво, изглед откъм *бакборда*. Издълбен корпус, без весла. Две хоризонтални линии на късо разстояние една под друга, започват от кърмовия упор, преминават по целия корпус и се издават малко напред пред леко извит и плавно издигащ се нагоре нос. В задната част се различава надстройка с покрив. Кормилото е право и обхваща леко наклонена кърма. Личи стволът от една мачта, разположена малко по-назад от центъра на съда. Липсват рея и такелаж.

**Коментар:** корпусът на съда е изчертан с помощта на три хоризонтални линии, като двете горни линии се простират откъдето плавно извития нагоре форщевен и очевидно представляват шпирона. Хоризонталните линии представляват велси, които заедно с планшира образуват къс двоен шпирон на носа, който се среща главно на венецианските галери от XIV и XV в.<sup>2</sup> Леко

<sup>2</sup> Вж. Hesperides на Basinio de' Basini of Parma, 1457-1468, Италия, Римини: Oxford, Oxford University, Bodleian Library MS. Canon. Class. Lat. 81, fol. 016v: <https://digital.bodleian.ox.ac.uk/objects/e38211bd-5854-4514-818d-ee9fba5ea15a/surfaces/63055b09-ea06-4d16-b350-c6a13ef02575/>, посетен 16.02.2021 г. Срв. Anderson 1976<sup>2</sup>: 54; Alertz 1995: 154; Nakas 2007: 81; Nakas 2012: 158-159; Nakas 2017: 194. Snopceq Guilmartin 2003: 223 го средата на XVI в. венецианци-

извитият и плавно издигащ се нагоре форщевен има извивка, често срещана на почти всеки средновековен средиземноморски гребен или ветроходен кораб. Близки паралели на леко извития и плавно издигащ се нагоре форщевен от нашата рисунка, който се подава над палубата и има двоен шпирон отпред, се откриват в миниатюри от каталанския атлас на Авраам Крескес, изготвен в Палма де Майорка около 1375 г.<sup>3</sup>, в епичната поема „Хесперида“ на Басинио де Басини от Парма, възхваляваща делата на господаря на Римини Сигизмондо Малатеста, съставена между 1457 и 1468 г.<sup>4</sup>, в портрет на Месиа де Виларесте от 1413 г.<sup>5</sup> и мапамунди от 1460 г. на Фра Мауро<sup>6</sup>, както и в един графит върху корпуса на галера от първата четвърт на XIV в., открита до потопения във венецианската лагуна о. Бочалама<sup>7</sup> и груг, от каменен блок на кула (№ 5) от крепостта Каламита на Кримския п-ов<sup>8</sup>.

Почти вертикалната линия в задната част на кораба представлява ахтерщевена, който продължава над планшита и е част от кърмата. На последната обикновено се издигала четириъгълна надстройка или *castello da poppa*<sup>9</sup>, която все още не показва признаците на започналото от средата на XV в. леко издаване отстрани и отзад на кърмата<sup>10</sup>. Друго наблюдение, потвърждаващо датировката преди XVI в., е отсъствието на появилата се през XVI в. бойна платформа *арумбада* в носовата част на съда<sup>11</sup>.

На галерата от рисунката-графит е показан само окаченият на кърмата рул, чиято надводна част се издига до средата на кърмовата надстройка, където му надявали румпел. Макар да е въведен в Средиземноморието около 1300 г., той постепенно измества страничните кормилни весла (*timoni latini*), загържали се на галерите чак до XV в.<sup>12</sup> Тяхната липса отпраща към датировка след посоченото време.

В рисунката-графит е отбелязан стволът на една мачта, поставена малко по-назад от центъра на съда, което предполага, че пред нея има достатъчно място за още една мачта. Галерите се строели с една или две мачти, които носели латински ветрила<sup>13</sup>, но исторически по-ранната едномачтова галера продължава да се среща през цялото развитие на този тип кораб<sup>14</sup>.

ме използват хоризонтален шпирон на своите галери.

3 Abraham Cresques? Atlas de cartes marines, dit [Atlas catalan], Paris, Bibliothèque nationale de France, Espagnol 30, fol. 6r: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002481n/f6.item.r=cresques>, посетен 23.01.2012 г.

4 MS Canon, Class. Lat. 81, fol. 016 v., Oxford, Oxford University, Bodleian Library: <https://digital.bodleian.ox.ac.uk/objects/e38211bd-5854-4514-818d-ee9fba5ea15a/surfaces/63055b09-ea06-4d16-b350-c6a13ef02575/>, посетен 23.01.2012 г. Срв. също Martin 2001: 71, fig. 58.

5 Couleurs de Terre 1998: 47.

6 Кораб 24: <https://engineeringhistoricalmemory.com/FraMauro.php?vis=sat>, посетен 23.01.2012 г.

7 Nakas 2017: 193, фиг. 14.

8 Мъц 2009: 186, рис. 83.

9 Боголюбов 1878: 151; Alertz 1995: 151.

10 Мондфелд 2000: 70.

11 Guilmartin 2002: 113; Guilmartin 2003: 120, 221 (липсата е присъща „за мюсюлманските и венецианските галери“); Konstam 2002: 14.

12 Изглежда, че до средата на XIV в., корабостроителите не се доверявали изцяло на новата технология с едно, окачено с помощта на шарнир към кърмовия упор, кормило и запазили двете странични кормилни весла заради безопасността. Вж. Fr. Lane. Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance. London, 1934, 10; Anderson 1976<sup>2</sup>: 61; Anguelucci, Cucari 1976: 58; Unger 1980: 182; Mott 1997: 139-141; Alertz 1995: 151; Парусники 1996: 61; Мондфелд 2000: 14; Martin 2001: 83.

13 Hutchinson 1994: 73; Парусники 1996: 62.

14 Anderson 1976<sup>2</sup>: 60 отбелязва, че в преобладаващите изображения на галери от XIV и XV в. се вижда само една мачта, независимо от тяхната принадлежност.

Доста близко го облика на корпуса от нашата рисунка стоят галерите в илюстрация на епичната поема „Хесперида“ и от външната страна на северната апсида в несебърската черква „Св. Йоан Алитургитос“ с датировка през XVI в.<sup>15</sup>

**Тип:** С/Іа.

**Датировка:** средата на XIV – средата на XV в.

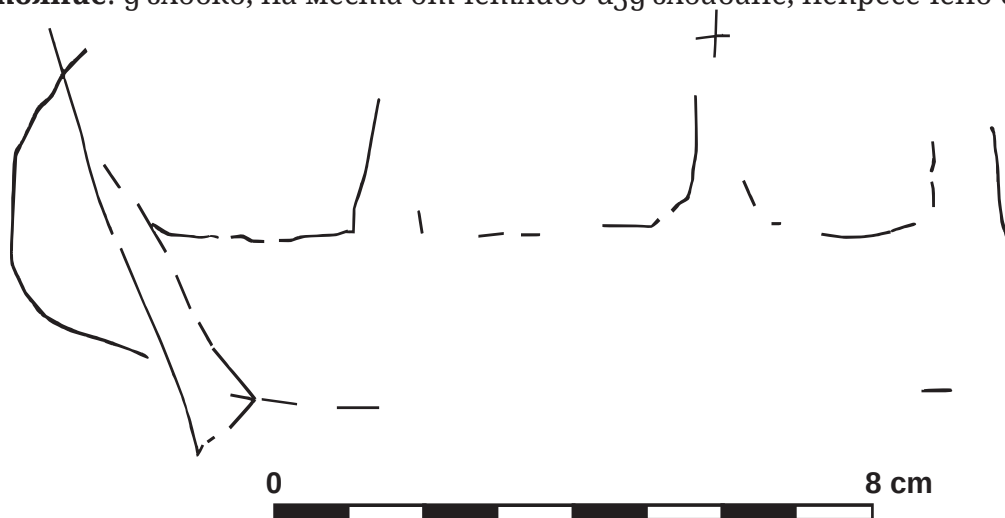
### № 3 (обр. 3)

**Разположение:** върху парапета на първата лежа, от запад на изток, в западната екседра на северната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 6 см, дължина 13.5 см.

**Състояние:** дълбоко, на места отчетливо изгълбаване, непресечено с дуги.



**Описание:** средновековен гребно-ветроходен кораб, в хог наясно, изглед откъм *щирборда*. Изгълбен корпус с ниска палуба и с долна част, от която е оцеляла линията на кила само в задната част, преминаващ в силно извита и издигната кърма. На нея е отбелязано масивно странично кормило с разширен голен край. Носът е схематичен, недовършен, почти отвесен в горната си част и образуващ платформа, отбелязана с къса вертикална линия. Корабът е с две мачти, от които личат само двата ствола. Наг предната е поставен малък кръст.

**Коментар:** макар и схематична, би могло да се смята, че в рисунката-графит следва да се види изобразен „дълъг кораб“ или двумачтова галера без весла, която поради силно извитата си кърма и почти вертикален нос може да се определи за византийски *громон*. Подобен нос може да се открие в илюстрация на двумачтов *громон* с латинско ветрилно стъкмяване към ръкопис „*Sacra Parallela*“, приписван на св. Йоан Дамаскин от третата четвърт на IX в.<sup>16</sup> Тук

<sup>15</sup> Овчаров 1992: 136, № 46 с уточнението, че „... за кърмата се чете дата без последната цифра 164...“.

<sup>16</sup> MS. Gr. 923, fol. 207r, Paris, Bibliothèque Nationale: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b525013124/f417.item>, посетен 3.07.2021 г. Срв. Pryor, Jeffreys 2006: 142, Фиг. 8. Друг, го известна степен сходен паралел, предлага рисунка-графит от Малага, Испания (съхранявана днес в колекцията на Морския музей в Магрид), показваща едномачтов византийски *громон* от края на VII или началото на VIII в., с извита кърма, две кормилни гребла, тесен шпирон и малка бойна платформа в носа. За нея вж. Alertz 1995a: 63, фиг. 5.

почти отвесният нос завършва отдолу с къс, насочен нагоре шпирон, детайл, който липсва в нашето изображение, поради неговата недовършеност и схематизъм. Впрочем шпироните през късната Античност и Средновековие не са били интегрирана част в корпуса, както е през Ренесанса<sup>17</sup>. Предполага се, че таранът на ватерлинията е заменен с шпирон някъде между V и VI в., а последният е проектиран по такъв начин, че да е над водата с цел да разбива веслата на вражеските съдове и да ги превърне в безпомощни и уязвими за атаките на морските пехотинци и стрелци<sup>18</sup>. Това, което следва да се отбележи, е укрепената бойна платформа на носа в нашата рисунка, откъдето морските пехотинци могат да се бият и да защитават разположените под нея сифонарии със сифон за изстрелване на гръцки огън<sup>19</sup>. Макар да са пропуснати кастелите около мачтите<sup>20</sup>, корабът е показан с пълна палуба, а това е една от характерните черти на византийските галери<sup>21</sup>. Друга черта на *дромоните*, което се вижда и на рисунката-графит, е наличието на две мачти<sup>22</sup> (от втората половина на VIII в.), като най-голяма е предната (фокмачта) – неслучайно над нея има малък кръст. Може да се допусне, че единствената причина, поради която мачтите са нарисувани отчасти, е липсата на достатъчно място, тъй като корабът е разположен почти до ръба на мраморния парапет на ложата.

По правило, на кърмата се намирала каютата на капитана на кораба, командира на флота или пък виден сановник, дори на самия император – тента, опъната върху гървена рамка<sup>23</sup>. От IX в. нататък формата на носа и на кърмата<sup>24</sup> става все по извита – сходен паралел с нашата рисунка идва от илюстрация към ръкопис от манастира „Св. Пантелеймон“ на Атон с проповедите на св. Григорий Назиански, съставен през XII в., показваща обаче образ на *дромон* с поранен дизайн – вероятно от IX или X в.<sup>25</sup> Що се отнася до страничното кормило за управление, представено тук, то е с балансирано симетрично перо на дълга ос, но е невъзможно да се определи по какъв начин е монтирано на *дромона*<sup>26</sup>.

Но съществува и друга възможност рисунката-графит да се тълкува като галера със заоблена и извита навътре кърма, като тази от графит в черквата „Св. Георги“ („Хубавата черква“) в с. Галища, Костурско с датировка след последната четвърт на XIII в.<sup>27</sup> или от рисуванията в двореца Нагал от Барселона (ок. 1300 г.) с кръгла кърма, но не толкова висок „замък“<sup>28</sup>, както и друг графит, представящ

17 По този въпрос, вж. Pryor, Jeffreys 2006: 203, където се казва, че шпиронът е „окачен чрез верига или съединител от форцевена“.

18 Pryor, Jeffreys 2006: 144, 152; Pryor 1995: 103. На друго място обаче Дж. Прайър (Pryor 1988: 59) посочва, че тази замяна става „по някое време, вероятно още през X в.“.

19 Pryor, Jeffreys 2006: 203. Срв. също Hocker 1995: 96.

20 Pryor, Jeffreys 2006: 234-235. Вж. също Hocker 1995: 96, който отбелязва, че те са защитени допълнително с „кожу и метална обвивка, закована върху гървото“.

21 Pryor, Jeffreys 2006: 224.

22 Pryor 1988: 60; Pryor, Jeffreys 2006: 238. Вж. също Hocker 1995: 97.

23 Pryor, Jeffreys 2006: 215. Вж. също Hocker 1995: 96 и Pryor 1995: 103.

24 Pryor, Jeffreys 2006: 216.

25 Pryor 1988: 58, фиг. 19; Konstam 2015: 30, 71.

26 Pryor, Jeffreys 2006: 222. Според А. Мот (Mott 1997: 85-102) съществували няколко различни системи за монтаж на кормилата и за тях по различно време се използвала различна терминология. Например известно е, че страничните кормила на галерите от кралство Сицилия през късен XIII в. имали дължина от 6.06 м: Pryor, Jeffreys 2006: 225. Срв. също Pryor 1995: 104; Martin 2001: 164.

27 Meinardus 1970-1972: 43 (определена за „дромон“), 44, фиг. VI.3.

28 Mott 1990: 106, фиг. 7 (втора галера).

„вероятно голяма галера“<sup>29</sup> с висока и заоблена навътре кърма от външната стена на черквата „Св. София“ в Трапезунд, датиран през втората половина на XV в.<sup>30</sup> Кое от тези предположения стои по-близо до истината е трудно да се определи само по толкова частично запазено схематично изображение.

**Тип:** В/Іа.

**Датировка:** неопределима.

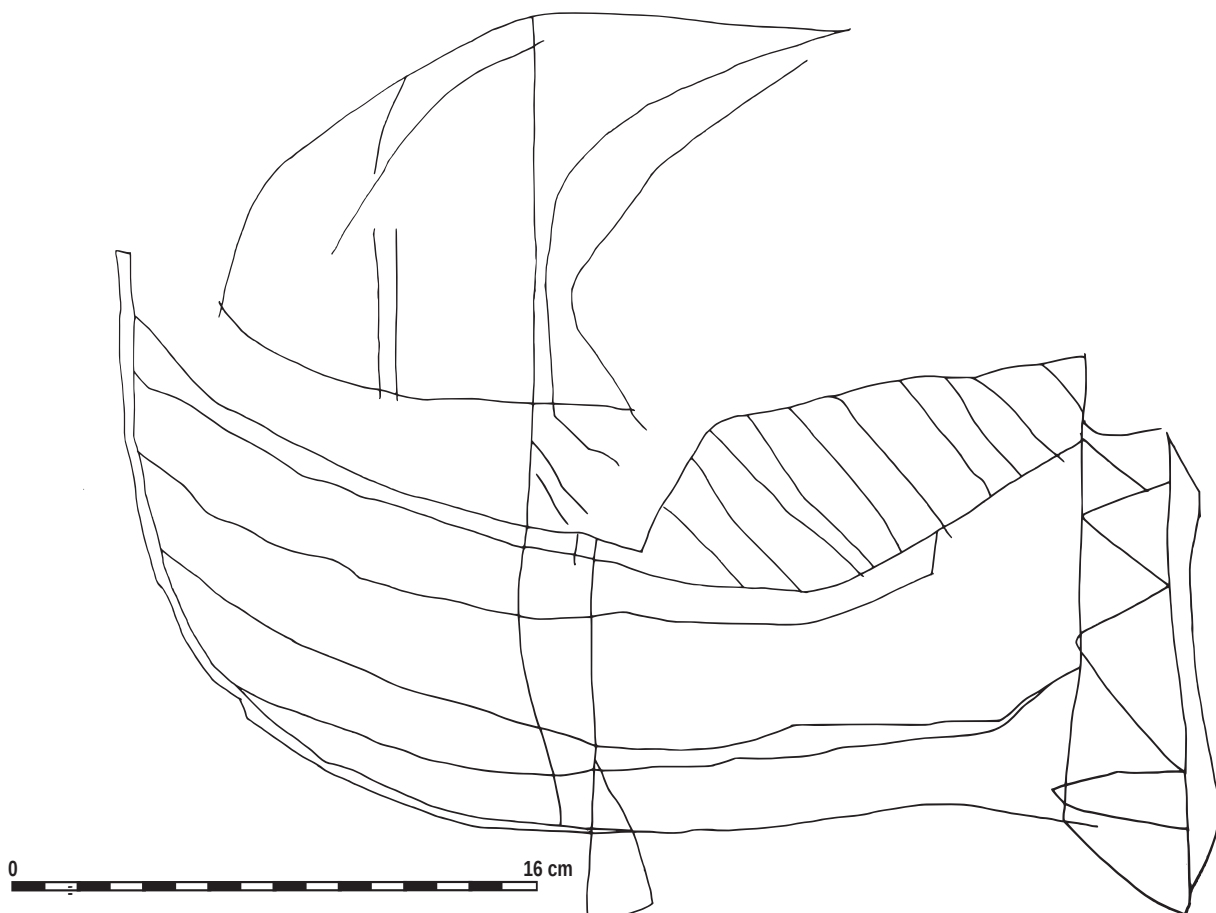
#### № 4 (обр. 4)

**Разположение:** на южната стена на северозападния подпорен стълб.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 25 см, дължина 15 см, на 132 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен ветроходен кораб, в ход наляво, изглед откъм бакборда. Корпусът е със заоблена структура на борда – надлъжните линии показват гървената обшивка. Носът е силно заоблен и издигнат нагоре, на едно ниво с кърмата. Задната част е масивна и завършва с платформа, започваща от централната част на съда и застрихована с коси линии. Между предния ъ

<sup>29</sup> Pryor 1988: 50, бел. 83.

<sup>30</sup> Вугер 1966: 6, фиг. 2 (смята я за „κάτερυον“, еквивалент на лека галера *galea sottili*).



край и носа, чрез две криви и една засечка, е показан фалшборг. Кърмата е права с окачен тежък и масивен рул, запълнен със зигзагообразна линия и скосен, поширок голен край. Корабът има една мачта, намираща се малко по-напред от центъра и стигаща до кила. На нея се вижда голямо право ветрило, окачено на хоризонтална рея и опънато по вятъра. Заг грот-мачтата, през борга, е провесено весло с голяма триъгълна лопата.

**Коментар:** ако изхождаме единствено от съотношението дължина спрямо ширина 3:1 за изобразения плавателен съд в рисунката-графит, то той отговаря на категорията „кръгъл кораб“ с тумбест корпус, високи боргове, право квадратно ветрило на единствената мачта и окачен на кърмовия упор рул. Преди всичко е необходимо да забележим, че всъщност това са главните черти, копирани от северноевропейския *ког* в *коката*, но наред с това пък други са типично средиземноморски, като извития форцевен и кил, гладката обшивка на корпуса с *гейдвуд* на кърмата.

Нека започнем с извития нос, намиращ се под слаб наклон спрямо кила. Той показва прилика с този на байонска кока - изображение на кораб от късен XIV в. върху свода на Байонската катедрала<sup>31</sup> и се превръща в предимство при рязка промяна на курса, увеличавайки маневреността на съда<sup>32</sup>.

Липсата на форкастел не е изненадваща, ако си припомним случая с останките на потъналият Бременски *ког* от 1380 г., който притежавал само ахтеркастел<sup>33</sup>. Към този пример следва да се добави и т.нар. „модел на Еберсдорф“ от ок. 1400 г. - оброчно предложение, изпълнено със злато и гарено от немски рицар-поклонник, след като едва оцелява в бурен преход от Акра до Венеция<sup>34</sup>. Типовите етикети, с които се обозначава този модел са *ког/холк*<sup>35</sup>, но гали той би могъл да се нарече *ког* или *холк*, не може да се каже със сигурност, тъй като през XIV в. разликата между тях е заличена и са обединени в един композиционен дизайн<sup>36</sup>.

Нещо повече, на рисунката е отбелязан добавеният (още през XIII в.) като *гейдвуд*, втори външен форцевен запо-добра маневреност на съда<sup>37</sup>. Да продължим с правия ахтерцевен, който при кораби с кръгла форма изисква площта между него и кила да се запълни с твърд дървен материал, наричан *гейдвуд*. Въпросът е какво следва да се види в надлъжните линии по корпуса от кърмата към носа? Дали е просто маркиране на дъските от обшивката или са велси, които предполагат гладка обшивка и служат за придаване на допълнителна здравина на корпуса, но по схематично изображение е трудно да се определи категорично.

Насочвайки се към уреда за управление, то на рисунката е показан ясно окаченият рул на кърмата (*alla bavonesca*), даващ по-добър цялостен контрол и по-голяма лекота на използване, за разлика от традиционната средиземноморска

31 Zwick 2016: 655, фиг. 4: форкастел, снабден със зъбери по модела на градски крепостни стени и укрепени замъци, спълил на форцевена.

32 Zwick 2016: 654 се пита, дали в това именно не следва да се види и по-голямата „морска пригодност“ на тези кораби, за която говори Дж. Вилани.

33 Maik 2011: 57. Корабът е открит през 1962 г. За това у Fliedner 1964; Crumlin-Pedersen 2000: 230-231; The Philosophy of Shipbuilding 2004: 73.

34 Steusloff 1983: 189-207.

35 Zwick 2016: 658.

36 Unger 1980: 169; Christensen, Steusloff 2012: 97. Не е възможно също да се установи дали този модел е имал фор- и ахтеркастел: Zwick 2016: 659.

37 Lane 1873: 170-171; Lahn 1992: 30; Ellmers 1994: 37.

двойка странични кормилни весла<sup>38</sup>. Рисувачът е наблегнал на детайлите, които дори и в тази схематична рисунка показват неговото добро познаване: горната част на руля в нашата рисунка стига до основата на кърмовата надстройка и очевидно се контролира с румпел<sup>39</sup>, който вместо да мине над кърмата, преминава през отвор в нея<sup>40</sup>. Освен това са показани и диагоналните железни ленти за придаване на още по-голяма здравина на рулевото перо, поставени между надлъжните ленти, с които се гържат събрани в едно всички съставни части на руля.

За кораб с право ветрилно стъкмяване във *Fabrica di galere* размерите на кормилото са предписани като два венециански фута по-дълги от кърмовия стълб, с ширина, равна на четвърт от дължината му в най-широката точка (*alla pala*)<sup>41</sup>. Този ръкопис дава ширината в горната част на кормилото с една четвърт по-малка от ширината в долната част (около 1,48 метра) и допълнително гласи, че румпелът е дълъг колкото кормилото<sup>42</sup>. В посочения трактат кормилото се прикрепя към ахтерщевена с помощта на осем куки и шарнири<sup>43</sup>, разпределени според предпочитанията на корабостроителя<sup>44</sup>. А ако се обърнем към една илюстрация на кораб в ръкописа на Зорзи Тромбета от Могон<sup>45</sup>, ще видим, че рулят в графита е изобразен по сходен начин с нея.

Като най-близък паралел може да се посочат две изображения на кораби (първото, поради ахтеркастела, а третото - за форщевена) в портолана на Пицигани (1367 г.)<sup>46</sup> и до известна степен *nave quadra*<sup>47</sup> от ръкописа на Михаил от Родос (1434 г.), съдържащ най-ранния съществуващ трактат за корабостроенето в Средиземноморието - едномачтов кораб с характерното за северноевропейския ког право ветрило<sup>48</sup>.

Наличието на повесено през борга весло на кораб с право ветрилно стъкмяване показва, че той, като северния ког или средиземноморската галера, е принуден да разчита на спомагателна мощност (весла) или да рискува да остане в пристанището заради атмосферните условия и да плава само при най-благоприятни обстоятелства<sup>49</sup>. Те се използват, когато корабът влиза/излиза от пристанище, намира се в опасни тесни провлаци, бори се с приливите и отливите, с теченията или предприема дълги пътувания през морета с преобладаваща променяща се сила на вятъра. Във връзка с това, може да се посочи, че корабните останки Sorres X от средата на XIV в. са рядък случай, който показва използване както на странични весла, така и на окачен кърмов

38 Martin 2001: 166.

39 За румпела вж. Mott 1997: 113.

40 Unger 1980, 164; Bellabarba 1988: 117.

41 Bellabarba 1988: 117.

42 Anderson 1925: 152. За румпела вж. Mott 1997: 113.

43 Bellabarba 1988: 117.

44 Anderson 1945: 164.

45 Показани са подсилващите руля метални ленти, необходими да гържат частите на съставното му широко перо заедно. За илюстрацията вж. Anderson 1925: 149, фиг. 4. Cotton Titus A. XXVI, fol. 41. За лентите вж. Mott 1997: 130.

46 Hutchinson 1994: 41, фиг. 2.10.

47 В Далмация и Венеция *navis quadra* се използва като синоним на *когите*. За това у Nickel 1999: 74.

48 Lane 1973: 123; Bellabarba 1999: 88.

49 В генуезки документи до около 1375 г. се споменават *coche de duobus timonibus* с двойка странични весла. За това у Hutchinson 1994: 41. Срв. също Friel 1995: 38; Ciciliot 2005: 142-147.

рул, което може да отразява постепенния преход към последния<sup>50</sup>.

Това, което е ясно е, че изобразеният плавателен съд е средиземноморски, обединил характеристиките на северните с южните корабостроителни техники, в резултат на което се появява *кока*, представляваща големи, с право ветрилно стъкмвяване кораби, а не специфичен корабен тип<sup>51</sup>. Но какво точно е представлявала, е нещо доста несигурно за определяне, макар да е „най-малко вероятно те [*kokite*] да са преки копия на северния ког”<sup>52</sup>. Единствените опорни точки за времевата рамка са някои стилови характеристики, като единичната мачта с право ветрило на нея и окаченият на кърмовия упор рул. Все пак да припомним, че през XIV в. предимствата на северния ког над средиземноморския кораб стават не само достатъчно ясни, но убеждават южните корабостроители да го подражават. Към това е необходимо да се добави и вече казаното по-горе, че окаченият централен рул влиза в употреба едва през XIV в. и успява да се наложи окончателно след началото на XV в. И още, кораби с двойка странични весла се споменават в документи до средата на 70-те години на XIV в. Следователно, съзнавайки цялата несигурност, произтичаща от изтъкнатото, ми се струва за най-приемливо, да ограничим гата на графита до XIV в.

**Тип:** С/Па.

**Датировка:** XIV в.

### № 5 (обр. 5)

**Разположение:** на южната стена на нишата в северозападния подпорен стълб.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 15 см, дължина 36 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо издълбаване, непресечено с други.

**Описание:** средновековен ветроходен кораб, в ход надясно, изглед откъм *щирборда*. Корпусът е предаден с хоризонтални линии. Задната част е масивна и завършва с надстройка, която е на по-ниско ниво от предната. Прав рул, запълнен със зигзаговидни и хоризонтални линии, обхваща кърмовия упор, и дори леко се издига над него. Извитият и високо повдигнат нос завършва с малка правоъгълна надстройка. Личат следите от грот-мачтата. Любопитна подробност е грижливото изобразяване на две рулеви весла с триъгълни лопати. До този кораб чрез леко заоблен и високо издигнат нос е загатнат втори плавателен съд.

**Коментар:** най-вероятно изобразените кораби се намират на пристан. Без да повтарям вече казаното за предходната рисунка-графит № 4 отбелязвам, че тук предният кораб представя общ силует на кока в съотношение на дължина спрямо широчина 3:1, с прав кил и окачен на вертикален кърмов упор рул, както и издигнатата кърмова надстройка, а отпред - леко извит нагоре нос за по-добра маневреност при рязка смяна на курса<sup>53</sup>.

<sup>50</sup> Вж. Pujol 1992: 47.

<sup>51</sup> McGrail 2001: 243.

<sup>52</sup> McGrail 2001: 243.

<sup>53</sup> Zwick 2016: 654.



И на този корабен графит, форкастелът е представен като обикновена правоъгълна структура пог наклон, различаваща се много от облика на започналия да се появява по средиземноморските кораби многоъгълник. Доколко той е интегриран в структурата на корпуса, по това схематично изображение е трудно да се определи. Като най-близки до графита изображения могат да се посочат тези на едномачтови кораби с право ветрилно стъкмяване, нисък ахтеркастел и висок форкастел над форщевена: графит от черквата „Сан Марко“, Венеция, средата на XV в.<sup>54</sup>, от френски ръкопис с „Книга на чудесата“ от 1307 г.<sup>55</sup>, от фреска на Джовани да Милано, южната стена в капела Ринучини, 1365 г.<sup>56</sup>, от мапамунди на Андреа дел Бианко от 1436 г.<sup>57</sup> и крайният отляво в изрисуваните от лявата страна три кораба на портолана от Бехарий (1426 г.)<sup>58</sup>. Към тях следва да се добави и оброчно предложение, т.нар. „модел на Еберсдорф“ от ок. 1400 г.

И в тази рисунка-графит, освен окаченият на кърмата рул, са показани и чифт странични кормилни весла, макар подобно комбиниране да е по-често срещано при галерите, две отстрани и едно на кърмовия упор<sup>59</sup>. Кораби с такава комбинация, с *duohus timonibus*, се срещат в генуезки документални източници до около 1375 г.<sup>60</sup> Впрочем на този схематичен кораб рулят охваща цялата кърма,

54 Hemls 1975: 232, фиг. 4, кораб 3; Martin 2001: 134, фиг. 122 и 135, фиг. 122, едномачтов търговски кораб с право ветрилно стъкмяване, тип III.

55 Runyan 1994: Paris, Bibliothèque Nationale, Ms fr. 2810, fol. 263.

56 [https://www.wga.hu/html\\_m/g/giovanni/milano/rinuccin/2south.html](https://www.wga.hu/html_m/g/giovanni/milano/rinuccin/2south.html), посетен 23.07.2021 г.

57 Venezia, Biblioteca Nazionale Marciana, Ms It. Z 76 (=4783). Lat. 81, fol. 70r; <https://www.myoldmaps.com/late-medieval-maps-1300/241-andrea-bianco-world-map/241-bianco.pdf>, посетен 21.06.2020 г. Вж. също Martin 2001: 76, Фиг. 56, където корабът е определен като едномачтов с право ветрилно стъкмяване, тип III.

58 Zwick 2016: 657, фиг. 6.

59 Unger 1980: 182.

60 Hutchinson 1994: 41; Friel 1995: 38.

макар да показва сходство с този на кораб в илюстрация към ръкописа на Зорзи Тромбета от Могон<sup>61</sup>. Чрез зигзаговидната линия са представени диагоналните железни ленти, подсилващите частите на съставното рулево перо<sup>62</sup>.

Изказаната мисъл по повод на това, че в надлъжните линии по корпуса от кърмата към носа би могло да се видят велсите, предполагащи гладка корпусна обшивка и придаващи му допълнителна здравина, не изглежда лишена от основание, но то е твърде малко, за да я превърне в сигурно твърдение.

И накрая, както в предходния графит на кораб, отпред, на носа, е показан външен форщевен за по-добра маневреност на съда<sup>63</sup>. Ако се вземе предвид това, че този корабен графит образува двойка с предходния, то в него следва да се види най-вероятно *кока* и да се посочи XIV в. като времева рамка за създаване на изображението.

**Тип:** В/Па.

**Датировка:** XIV в.

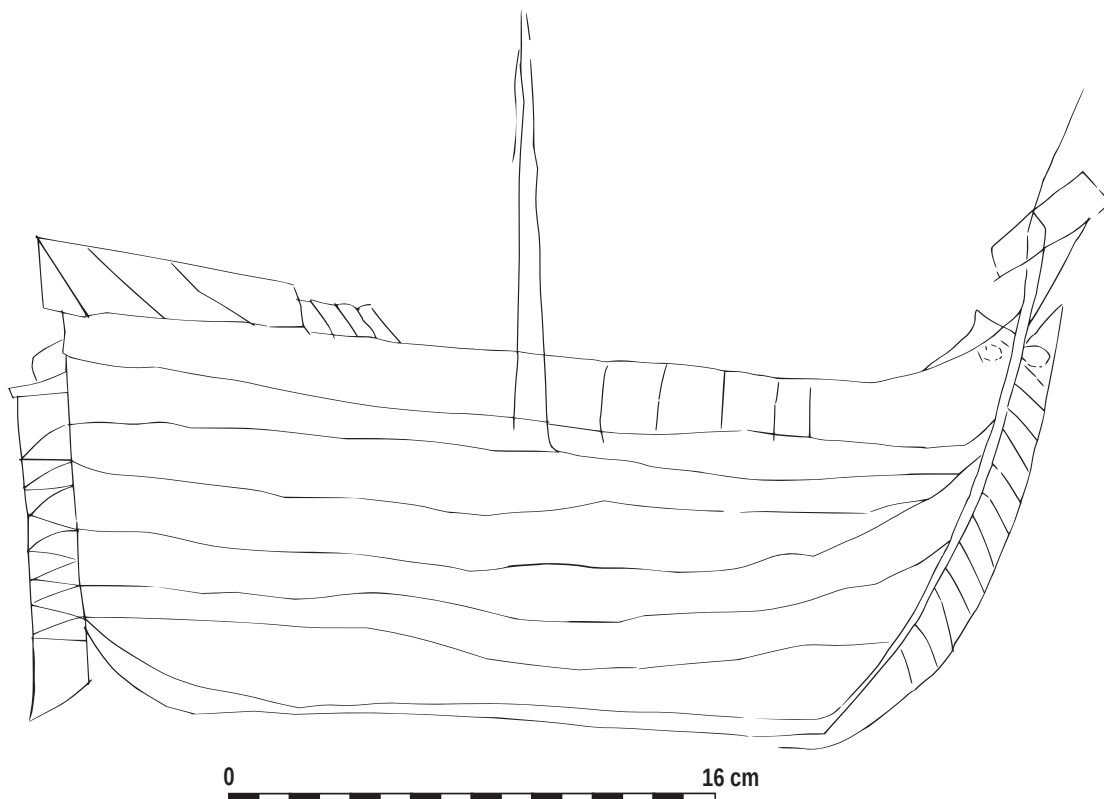
### **№ 6 (обр. 6)**

**Разположение:** върху източната стена на северозападния подпорен стълб.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 25 см, дължина 36 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



61 Anderson 1925: 149, фиг. 4. Cotton Titus A. XXVI, fol. 41.

62 Mott 1997: 130.

63 Lane 1973: 170-171; Ellmers 1994: 37.



**Описание:** средновековен ветроходен кораб, в ход наясно, изглед откъм *щирборда*. Дъсчената обшивка на корпуса, с почти вертикална задна и леко заоблена предна част, е представена от нагължни паралелни линии, от кърмата и закривени към носа. На кърмовия упор е поставен запълнен със зигзагообразна линия прав и тесен рул, разширяващ се леко и скосен в най-долната си част. В горната завършва с две къси хоризонтални линии, над които личи малка и слабо наклонена обла част. На кърмата се издига прогълговата и зацрихована ниска нагстройка. Заобленият нос се издига нагоре, влиза в малка правоъгълна нагстройка, стояща по-високо от кърмовата и завършва с негълга, остро наклонена нагоре линия. Под външния и повдигнат край на нагстройката е показана къса наклонена линия. Корабът е представен в три четвърти обръщане, поради което отпред се вижда формата на бакборда, тясна ивица, зацрихована с наклонени наголу къси насечки. Нейният горен край образува остър ръб, какъвто е показан и отляво на форцевена, а долният завива под кила. Двама остри края в горната част на носа му придават форма на широка и госта ниска латинска буква V. Под тях са отбелязани два малки кръга на една линия. Показана е една мачта с широка основа и стеснен връх, пред която се забелязват следи от фалшборда, предаден чрез няколко вертикални линии.

**Съобщение:** Е. М. Αυτωνιάδου, *Ἐκφρασις τῆς ἀγίας Σοφίας*, Т. II, Αθήναι 1908, 341, фиг. 496.

**Коментар:** рисунката представя кръгъл кораб в съотношение на дължина спрямо широчина 2.6:1, с висок нагводен борд, но без стесняване наг ватерлинията до палубата и с ахтер- и форкастел, издигащи се наг фалшборда, като последният е най-висок. Килът е прав, с много леко извит форцевен и вероятно, завършващ в долната част на кърмата. Мачтата, поставена в центъра на кораба, е по-дебела в основата си, а нагоре се стеснява плавно<sup>64</sup>. Нека забележим, че и в това изображение, както в предходните два корабни графита, на носа е показан осигуряващият по-добра маневреност на съда външен форцевен<sup>65</sup>.

Рисувачът е показал под ахтеркастела подобрената система за управление чрез добавяне на румпел<sup>66</sup>, закрепен върху перото на руля, който вместо да мине наг кърмата, преминава през отвор в нея<sup>67</sup>, както показват изображенията<sup>68</sup>. За пореден път е демонстрирано голямо внимание към уреда за управление на кораба, който през XIV в. изисквал три или четири комплекта шарнири за окачване на руля, докато през XV в. вече се говори за осем до десет<sup>69</sup>. На правия рул, чрез зигзаговидната линия, са показани подсилващите го метални диагонални ленти<sup>70</sup>, а като близък паралел може да се посочи вече казаната илюстрация от ръкописа на Зорзи Тромбета<sup>71</sup>.

64 Вжж например, Zwick 2016: 655, Фиг. 4, както и грагските печати на граговете Штралзунд от 1329 г. и Елблонг от ок. 1350. За печатите вжж. <https://www.landesmuseum-mecklenburg.de/en/exhibits/stralsund-museum/Large-seal-of-the-City-of-Stralsund-in-the-shape-of-a-cog/>, посетен 19.01.2021 г. и Kownatzki 1931: фиг. 3.

65 Lane 1973: 170-171; Ellmers 1994: 37.

66 За румпела вжж. Mott 1997: 113.

67 Unger 1980: 164.

68 Anderson 1925: 149, фиг. 4. Cotton Titus A. XXVI, fol. 41 u Martin 2001: 89, фиг. 70. Вжж също Басинио де Басини от Парма, Хесперуги, Bodleian Library MS. Canon. Class. Lat. 81, fol. 070r, Италия, Римини (1457-1468): <https://digital.bodleian.ox.ac.uk/objects/e38211bd-5854-4514-818d-ee9fba5ea15a/surfaces/864256fa-ec4a-4df7-a29d-112a15349132/>, посетен 07.05.2021 г. и Martin 2001: 78, фиг. 59 (Хесперуги, ок. 1462 г.), 86, фиг. 67 (*Arte de far vaselli*, ок. 1410 г.);

69 Mott 1997: 111, 116. Срвж. също Bellabarba 1988: 117.

70 Mott 1997: 130.

71 Anderson 1925: 149 u Martin 2001: 89, фиг. 70.

И тук нищо не ни пречи да допуснем, че надлъжните линии по корпуса от кърмата към носа биха могли да са велсите, предполагащи гладка корпусна обшивка и придаващи му допълнителна здравина, но макар подобна мисъл да не е лишена от основание, то е твърде малко, за да я превърне в сигурно твърдение.

Показването на кораба в три четвърти изглед, при който предметите се показват не само в техните две измерения – широчина и дължина, но и в дълбочина, както се наблюдават в пространството, не е непознат за рисуващите кораби и може да се открие в една гузина примери<sup>72</sup>. Двама остри ръба в горната част на носа, оформящи широка и ниска латинска буква V, може би маркират два битенга – греди, поставяни на гърбен кораб за закрепване на въжета или дебелото котвено въже<sup>73</sup>, както може да се види на експонираните останки на т.нар. Бременски ког от 1380 г.<sup>74</sup> Но на нашия кораб ясно са показани по един котвен кляуз от двете страни на носа, което предполага плавателен съд с по-голям размер. Впрочем както личи в някои по-късни изображения, бушпритът можел да се използва и за вдигане на котвата. В нашия случай обаче, рисувачът показва негълъз, остро наклонен нагоре бушприт като продължение на форщевена<sup>75</sup>. Възможно е хипотетично да се допусне, че неговото непрогължаване надолу, към палубата, се дължи на три четвърти обръщането на носа.

На кораба от рисунката са показани появилите се в края на XIII в. надстройки – кастели над основния корпус, които с времето стават все по-интегрирани в корпуса, вместо да са допълнение към него<sup>76</sup>. Ахтеркастелът, макар и вписан конструктивно в корпуса, все още не е многоетажен, поставен ниско заради руля и показва, че през XIV в. от военно приспособление се превръща в структура, осигуряваща не само заслон на кормчията и пътниците на борда<sup>77</sup>, но и даваща по-висока позиция за управление на кораба като наблюдателен пост или за следене изпълнението на разнообразните моряшки задължения. Значително по-

72 Виж например Дарио ди Джовани (ок. 1420 - преди 1498), Отпътуването на Елена и нейния антураж за Кипър, ок. 1468 г., The Walters Art Museum, Baltimore, инв. № 37-1178: <https://useum.org/artwork/The-Embarkation-of-Helen-for-Cythera-Master-of-the-Stories-of-Helen>; Бернардино Фунгай (1460 - 1516), Възлюбената на Енал, принесена в жертва на Посейдон и пощадена, ок. 1512, The Museum of Fine Arts, Houston, The Edith A. and Percy S. Straus Collection: <https://artsandculture.google.com/asset/the-beloved-of-enalus-sacrificed-to-poseidon-and-spared/vgG6WMNqQ7nDUw?hl=en-GB&ms=%7B%22x%22%3A0.5%2C%22y%22%3A0.5%2C%22z%22%3A10.412441675101219%2C%22size%22%3A%7B%22width%22%3A0.9157983398437507%2C%22height%22%3A1.7695904068122452%7D%7D>, посетен 10.09.2020 г.; Werner Rolevinck (1425-1502), Fasciculus temporum Italy, MS M.801, Naples, ca. 1498, fol. 99v, 112r, 114v, 115r, 116v, 117r, 122r, 123r, 124r, 126v: <https://www.themorgan.org/collection/fasciculus-temporum/thumbs?page=2>, посетен 10.09.2020 г.; Florentinisch feine Manier um 1460-1480; Giovanni Toscani (1370-1380 – ca. 1430), San Francesco d'Assisi riceve le stimmate e San Nicola di Bari placa la tempesta, 1423 - ca. 1424, Galleria dell'Accademia di Firenze: <http://catalogo.fondazionezeri.unibo.it/scheda/opera/11351/Toscani%20Giovanni%2C%20San%20Francesco%20d%27Assisi%20riceve%20le%20stimmate%2C%20San%20Nicola%20di%20Bari%20placa%20la%20tempesta#lg=1&slide=0>, посетен 10.09.2020 г.; Колантонио (ок. 1420 - след 1460), Полуптих на св. Винсент Ферер (и неговата история), ок. 1460 г., Museo di Capodimonte, Неапол: <http://www.napoliaragonese.it/colantonio/>, посетен 10.09.2020 г.

73 Срещат се и като „carne-pole” – товароподемнен гърбен стълб. Вж. Springmann, Schreier 2008: 111, фиг. 1.

74 Той обаче не разполага с котвени клязове и въжетата минават покрай тези греди отляво и отясно на носа. Вж. Германски морски музей, Бермерхафен: <https://www.dsm.museum/en/exhibition/exhibits?filterScore=global&filterCount=8>, посетен 23.09.2020 г. Срв. също Kiedel, Schnall 2000: 13, прил. 10 и 14, прил. 12.

75 Пример за бушприт, показан само над форкастела, дава илюстрация към ръкопис на Уолъс „Роман де Брут, стихотворна епитома (започва несвършено) с продължение за Едуард III” от втората половина на XIV в., но поради желанието си да нарисува войници в тази част на кораба художникът не го продължава към палубата. Вж. Roman de Brut, with continuation to Edward III; La Destruction de Rome; Fierabras, British Library, Egerton MS 3028, fol. 118r, 2nd quarter of the 14<sup>th</sup> century: [http://www.bl.uk/manuscripts/Viewer.aspx?ref=egerton\\_ms\\_3028\\_fs001r](http://www.bl.uk/manuscripts/Viewer.aspx?ref=egerton_ms_3028_fs001r), посетен 10.09.2020 г.

76 Maik 2011: 57.

77 Процес, който започва през втората половина на XIII в. За това вж. Bill 2002: 50-51 и Ellmers 1985: 60-68.

малкият форкастел, разположен на форщевена и подгържан отголу с помощта на подпори, все още не е толкова тясно вписан в корпуса. Като най-близък паралел за подобно разположение могат да бъдат привлечени - изображение на кораб от късен XIV в. върху свода на Байонската катедрала<sup>78</sup>, една илюстрация с рисунка на гва кога от английски ръкопис, съдържащ т.нар. „Смитфийлдски декретали“ от ок. 1300 - ок. 1340 г.<sup>79</sup> и изображение на кока от стенописа на Джовани да Милано в параклиса Ринучини в „Санта Кроче“, Флоренция, рисуван между 1365 и 1371 г.<sup>80</sup>

Впрочем паралел, който го известна степен отговаря на особеностите на нашия плавателен съд, е *nave* в ръкопис *Arte de far vasselli*<sup>81</sup>, макар навсякъде из него подобни кораби да се определят като *nave quadra* или *cocha*<sup>82</sup>. Този едномачтов кораб с право ветрилно стъкмяване е определен за средиземноморска *koka*<sup>83</sup>. По всичко изглежда, че генуезците са тези, които се възползват най-вече от големите и рентабилни икономически коки, както и от тяхната защитеност благодарение на високите бордове<sup>84</sup>.

**Тип:** С/Па.

**Датировка:** XIV в.

### № 7 (обр. 7)

**Разположение:** върху източната стена на северозападния подпорен стълб.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 30 см, дължина 36 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.

**Описание:** средновековен ветроходен кораб, в ход нагясно, изглед откъм *щирборда*. Корпусът е с леко заоблен, високо издигащ се леко извит нос и почти вертикална кърма. Чрез надлъжни линии от кърмата към носа е представена гъсчената обшивка на корпуса. Загната част завършва с масивна надстройка с покрив, стояща много по-ниско от носа. Заг нея прав рул, заштрихован със зигзагообразна линия и няколко къси хоризонтални линии, обхваща цялата кърма. Корабът е показан в три четвърти обръщане, поради което ясно се вижда формата на носовата част. Най-общо тя се състои от по две криви линии, съединени в горната си част чрез засечка под наклон с форщевена, като тези на *щирборда* се събират надолу, а тези на *бакборда* стигат до кила и са съединени с него чрез къса линия. Между тях е самият форщевен, представен с две паралелни линии под лек наклон, пресичащи платформа с паранет, над която се събират

78 Zwick 2016: 655, фиг. 4: форкастел, снабден със зъбери по модела на градски крепостни стени и укрепени замъци, стъпил на форщевена.

79 „Смитфийлдски декретали“ или Декреталите на Григорий IX, под редакцията на Раймунд от Пенаформ с glossa ordinaria на Бернар от Парма в полето, British Library, Royal MS 10 E IV, fol. 19r: [http://www.bl.uk/manuscripts/Viewer.aspx?ref=royal\\_ms\\_10\\_e\\_iv\\_fs001r](http://www.bl.uk/manuscripts/Viewer.aspx?ref=royal_ms_10_e_iv_fs001r), посетен 23.06.2021 г. Тук много ясно е показана подпорната греда от вътрешната страна и отголу на форкастела със зъбчато ограждение, както и гва ъгловати елемента на *фалшборда* в носовата част.

80 Представеният кораб е с извит нагоре нос и форщевен, минаващ през малък, петъгълен форкастел, подсилен отголу с по две къси странични греди-опори. Вж. Bonino 1978: 22, фиг. 10.

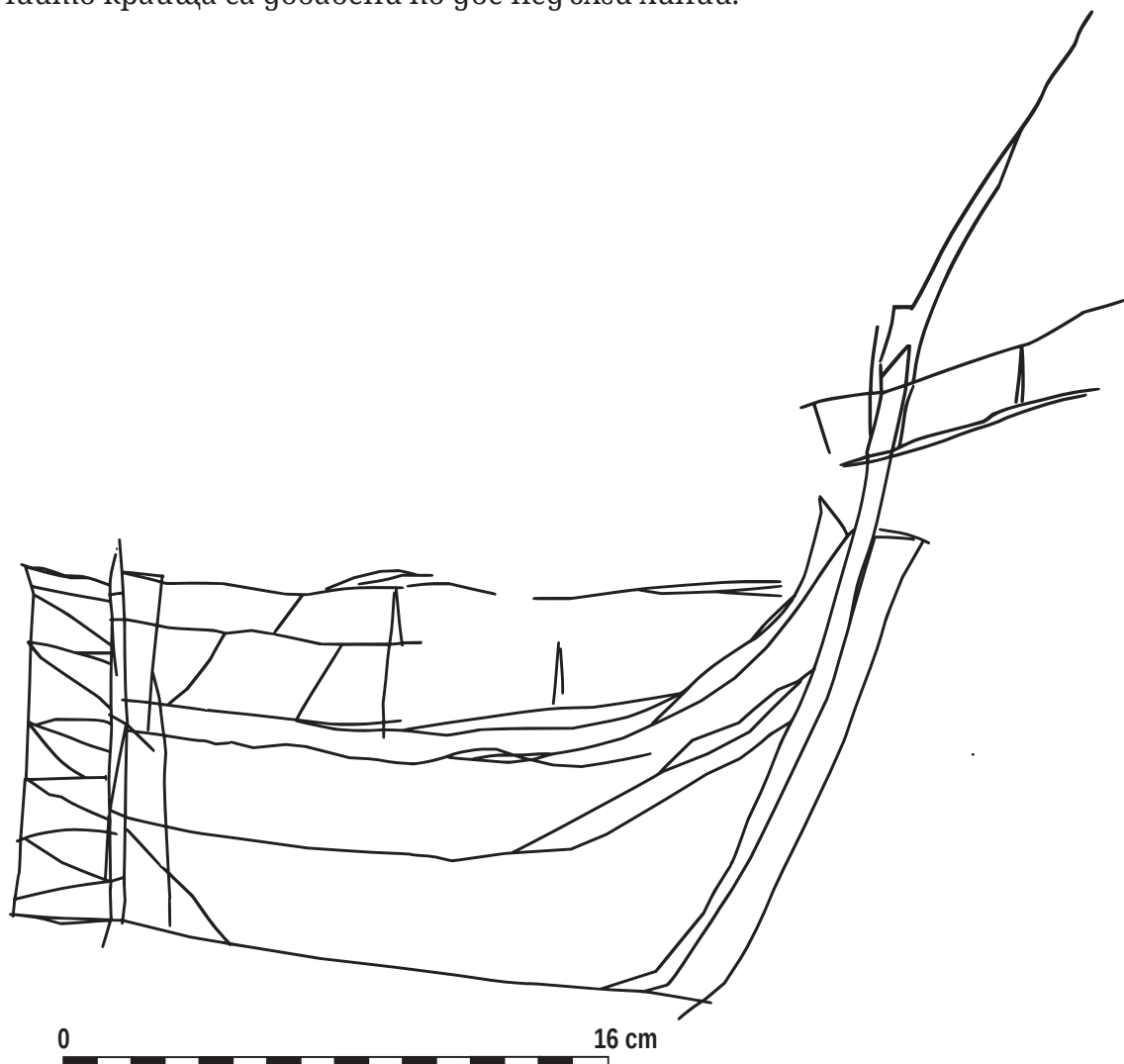
81 Вiena, Австрийска национална библиотека, Cod. 6391, fol. 52, който е почти идентично копие на ръкописа на *Fabrica di galere* от Националната библиотека на Флоренция, Cl. XIX, п. 7. За това, вж. Martin 2001: 83, фиг. 67.

82 За *cocha* вж. Lein 1973: 123; Bellabarba 1988: 113 и Bellabarba 1999: 86. Ellmers 1994: 41 посочва, че към края на XIV в. терминът *cocha* е заменен от *navis*, тъй като *koka* се считат за норма.

83 Martin 2001: 83-85, фиг. 67, mun III d и 86, фиг. 67.

84 Runyan 1994: 50.

в дълъг и леко наклонен остър връх. Задната част е предадена също в три четвърти обръщане и прилича на правоъгълник с по-тесен горен и по-широк долен край, като на линията на палубата прави леко вдлъбване навътре. Две къси линии, образуващи остър връх нагоре, маркират ствола на едностранната мачта, която е разположена малко по-напред от центъра на съда. От носа към кърмата и над предната част на надстройката е показана вълнообразна линия в чиито краища са добавени по две недълги линии.



**Коментар:** корабът, в съотношение на дължината към широчината 2.5:1, може да се определи като кока с прав кил, ниско поставен заради окачения рул на кърмата, ахтеркастел с покрив и леко извит, издигащ се високо форщевен. И тук, както в графит № 5, в горната част на носа са виждат два остри края, оформящи широка и ниска латинска буква V, представляващи вероятно двата битенга за закрепване на въжета или дебелото котвено въже. Липсата на отвори за котвените въжета от двете страни на носа в рисунката-графит насочва определено към възможен паралел с носа на Бременския ког от 1380 г.,



макар последният да няма форкастел<sup>85</sup>. Форцевенът в рисунката минава през малък форкастел, издига се над неговите стени и се превръща в леко наклонен и насочен нагоре бушприт, който няма ветрила и служи за загържане на булините, с които основното ветрило се опъва към носа<sup>86</sup>. Впрочем, това е поредното изображение, в което е показан външен форцевен на носа, осигуряващ както вече бе изтъкнато, по-добра маневреност на съда<sup>87</sup>.

Очевидно е, че форкастелът, от който е показана само основата и е с едва загатнат парапет, все още не е толкова тясно вписан в корпуса и стъпва на форцевена, както в посочената илюстрация, т.нар. „Смитфийлдски декретали“ от ок. 1300 – ок. 1340 г.<sup>88</sup> и в стенописа на Джовани да Милано от параклиса Ринучини в „Санта Кроче“ във Флоренция, рисуван между 1365 и 1371 г.<sup>89</sup>, към които може да се добави и рисунка-графит на кораб от Големия кралски дворец в Барселона от около 1350 г.<sup>90</sup> Впрочем форкастел, разположен непосредствено над форцевена с издигащ се от върха му бушприт затруднява плаването към наветрената страна.

И в тази рисунка-графит ясно е показан окаченият на кърмата рул<sup>91</sup>, който е представен доста грижливо и отново с подсилващите го диагонални метални ленти, но заедно с тях се виждат и хоризонталните, гържащи заедно частите на съставното широко перо<sup>92</sup>. Както вече бе изтъкнато, този начин на изобразяване на руля намира определено сходство с илюстрацията към ръкописа на Тромбета<sup>93</sup>.

Най-вероятно с вълнообразната линия между носа и кърмовата надстройка художникът е искал да маркира голямо право ветрило, което по всичко изглежда е носено от една мачта, загатната само чрез ствола.

**Тип:** В/Па.

**Датировка:** XIV в.

### **№ 8 (обр. 8)**

**Разположение:** на източната стена на северозападния подпорен стълб.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 10 см, дължина 19 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, на места отчетливо изгълбаване, непресечено с други.

85 Виж експонираните останки на Бременския *ког* от 1380 г. в Германски морски музей, Бермерхафен: <https://www.dsm.museum/en/exhibition/exhibits?filterScope=global&filterCount=8>, посетен 23.07.2021 г.

86 Unger 1980: 140; Maik 2011: 61.

87 Lane 1973: 170-171; Ellmers 1994: 37.

88 „Смитфийлдски декретали”: British Library, Royal MS 10 E IV, fol. 19r: [http://www.bl.uk/manuscripts/Viewer.aspx?ref=royal\\_ms\\_10\\_e\\_iv\\_fs001r](http://www.bl.uk/manuscripts/Viewer.aspx?ref=royal_ms_10_e_iv_fs001r), посетен 14.11.2020 г.

89 Bonino 1978: 22, фиг. 10.

90 Форцевенът минава през малък форкастел, нарисуван като обикновена, приличаща на кутия структура, и се издига над страните му. Вж. Mott 1990: 13 и 14, фиг. 1.

91 Виж например Басинио де Басини от Парма, Hesperugu, Bodleian Library MS. Canon. Class. Lat. 81, fol. 070r, Италия, Римини (1457-1468): <https://digital.bodleian.ox.ac.uk/objects/e38211bd-5854-4514-818d-ee9fba5ea15a/surfaces/63055b09-ea06-4d16-b350-c6a13ef02575/>, посетен 07.02.2021 г.; Basinius Parmensis, Hesperis, Bibliothèque nationale de France. Bibliothèque de l'Arsenal. Ms-630, 1451-1500, fol. 61r: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bt-v1b525024658/f127.image>, посетен 08.06.2021 г.; Компендиум по астрономия и математика 1425-1449 г., Lyon, Bibl. mun., ms. 0172, fol. 005 - vue 1: <https://portail.bibliissima.fr/fr/ark:/43093/mdatadd64ef96abcb0bfdc90dd2df689708ed0bd6997c>, посетен 07.06.2021 г.

92 Mott 1997: 130.

93 Anderson 1925: 149, фиг. 4. Cotton Titus A. XXVI, fol. 41.





**Описание:** средновековен гребен кораб, в ход надясно, изглед откъм *щирборда*. Корпусът е издължен, с ниска палуба и е предаден с две успоредни линии, които се събират отпред под лек наклон в едва забележим шпирон. Форцевенът, с малък наклон се издига плавно нагоре и стърчи над палубата. Задната част е заоблена, издига се почти отвесно и рязко се спуска към нея. С шест наклонени черти са обозначени веслата, като две от тях са напълно оформени. Те са разпределени в един хоризонтален ред. Върху палубата личи стволът на грот-мачтата с една ванта, а над него, на наклонена рея се вижда разпънато огромно триъгълно латинско ветрило.

**Коментар:** тънкият и издължен корпус с характерните нос и кърма, заедно с веслата и триъгълното латинско ветрило, определят съда като галера. Близки паралели на леко извития и плавно издигащ се нагоре форцевен от нашата рисунка, който се подава над палубата, се откриват в миниатюри от каталанския атлас на Авраам Крескес, изготвен в Палма де Майорка около 1375 г.<sup>94</sup>, в епичната поема „Хесперида“ на Басинио де Басини от Парма, възхваляваща делата на господаря на Римини Сигизмондо Малатеста, съставена между 1457 и 1468 г.<sup>95</sup>, както и в един графит върху каменен блок на кула (№ 5) от крепостта Каламита на Кримския п-ов<sup>96</sup>. Наред с това е необходимо също да се забележи, че шпиронът отпред на носа е все още сравнително къс и мощен, припомняйки, че той остава такъв чак до XVI в.<sup>97</sup>

94 Abraham Cresques? Atlas de cartes marines, dit [Atlas catalan], Paris, Bibliothèque nationale de France, Espagnol 30, fol. 6r: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002481n/f6.item.r=cresques>, посетен 23.01.2012 г.

95 MS Canon, Class. Lat. 81, fol. 016 v., Оксфордски университет, библиотека Бодли: <https://digital.bodleian.ox.ac.uk/objects/e38211bd-5854-4514-818d-ee9fba5ea15a/surfaces/63055b09-ea06-4d16-b350-c6a13ef02575/>, посетен 23.01.2012 г. Срв. също Martin 2001: 71, fig. 58.

96 Мъц 2009: 186, рис. 83.

97 Мондфелд 2000: 62; Guilmartin 2003: 223 (до средата на XVI в. венецианските галери използват хоризонтален шпирон).

Друг характерен елемент в нашата рисунка е кърмата с надстройка, стояща високо над талията на съда<sup>98</sup>. Кърмовият упор, показан чрез крива, продължава над планшира и е част от кърмата. През втората половина на XV в. тя се закръгля в горния си край чрез огъването на всички пояси и обшивката в стегната извивка на ахтерщевена и тя още по-силно се накланя към вътрешността на съда<sup>99</sup>. Впрочем формата на пълната и закръглена кърма се запазва, докато галерата не излиза от употреба в началото на XVIII в.<sup>100</sup> В графита се различава и леко издаване на кърмата назад, което започва да се забелязва от средата на XV в.<sup>101</sup>

Единствената мачта е разположена в средата на кораба, а леко наклонената линия от нея към палубата очевидно представлява една от вантите<sup>102</sup>. Необходимо е да се припомни, че обикновено галерите притежавали една или две мачти с триъгълни латински ветрила<sup>103</sup>, но исторически по-ранната едномачтова галера се среща през целия период от развитието на този тип кораб<sup>104</sup>.

Най-близък паралел на нашия кораб е рисунка-графит в черквата „Св. Катерина“ в Пирга от края на XVI в. и представлява гвумачтов плавателен съд с 8 весла на борд, с гълъг шпирон и стърчащ над палубата леко извит форщевен, който М. Болон и Б. Имхаус определят за фрегата, използвана за разузнаване и кораб-вестносец<sup>105</sup>. В гравюра на гърво от XVI в., представяща галерата „Султана“ на мюезин-заде Али паша (или Суфи Али паша) в битката при Лепанто през 1571 г., е показана и една *fregata turchesca*<sup>106</sup>. Терминът фрегата се използва за пръв път като обозначение на малката средиземноморска гребна галера от XIV век, използвана за разузнаване и за предаване на вести<sup>107</sup>, а към края на XVI в. е прилаган за испанските леки съдове и след това за малки, бързи и леко управляеми кораби<sup>108</sup>. В случая, въпреки схематичното си представяне, може да се допусне, че корабът от нашата рисунка показва някои прилики с онези съдове, които според изобразителните данни могат да се определят като фрегата. Но те, както и броят на веслата, могат да послужат единствено за предполагаема принадлежност към този, произведен от галерата подклас съдове, без да се настоява за категоричност.

Късият, хоризонтален шпирон, стърчащият над палубата форщевен и наклонената към вътрешността на съда кърма подсказват за период на датировка между втората половина на XV и средата на XVI в.

**Тип:** С/Па.

**Датировка:** втората половина на XV – средата на XVI в.

98 Ханке 1984: 129; Guilmartin 2003: 96.

99 Монфельд 2000: 16.

100 Mott 1997: 135.

101 Монфельд 2000: 70.

102 За вантите на галерата вж. Монфельд 2000: 98-99.

103 Hutchinson 1994: 73; Парусники 1996: 62.

104 Anderson 1976<sup>2</sup>: 60 отбелязва, че в преобладаващите изображения на галери от XIV и XV в. се вижда само една мачта, независимо от тяхната принадлежност.

105 Bollon, Imhaus 2009: 426, фиг. 5a и 5b.

106 Weltgeschichte 1909: 259 (приписвана на датския художник Мелхиор Лорх).

107 Bohlander 1992: 471. Срв. Боголюбов 1878: 165-166.

108 Anderson 1976<sup>2</sup>: 86 (думата *фрегат* е свързана с нещо „много малко“). Срв. също Falconer 1784: s.v. Frigate; Moore 1801, s.v. Frigate; Tommaso 1840: 630, № 2284, Navae, s.v. fregata; Pirates et corsaires 2006: 41; Humbert 1986: 7 посочва, че *фрегатата* е по-малка от *галиота*.

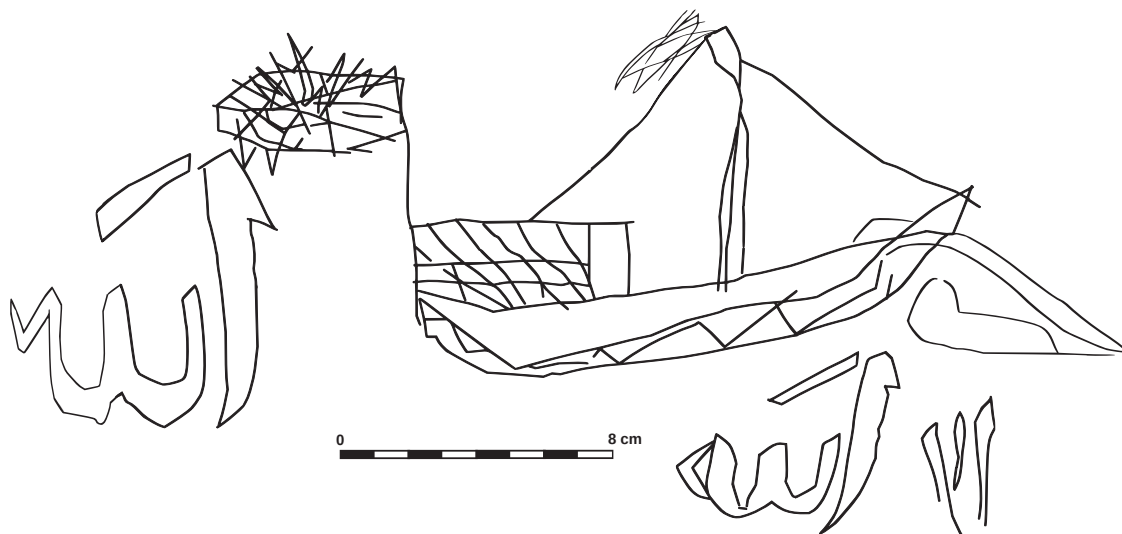
**№ 9 (обр. 9)**

**Разположение:** върху вертикалната облицовъчна плоча на втора лежа, от запад на изток, в централната част на северната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 10.5 см, дължина 16.5 см, на 40 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен кораб, в ход наясно, изглед откъм щирборда. Продълговат корпус с плоска палуба под лек наклон нагоре в задната част и заострен, плавно стърчащ напред нос. Заг него е показана Г-образна линия, чиято къса част е насочена към палубата. Отбелязан е дълъг и тесен шпирон, който поради липсата на място е закривен наголу. В долната част на корпуса се вижда зигзаговидна линия, започваща на късо разстояние от кърмовия упор и завършваща напред в извития форщевен. Ахтерщевенът е закръглен, а на кърмата е поместена голяма правоъгълна надстройка. Тя е запълнена с пресичащи се две хоризонтални и шест коси линии. От задния ѝ край, в корпуса, рязко наголу се спуска черта, която достига до кила, прави чупка и след това под лек наклон продължава към носа, образувайки горната му част от вътрешната страна. На висок флагщок, над надстройката, се вее голям правоъгълен флаг със заоблен край, закрихован с негълги черти под различен наклон. В долната му част се различава част от заобления край на геометрична фигура, приличаща на латинска буква С. Върху флага е начертана и линия, която започва от разветвения му край, но на късо разстояние след това се раздвоява под формата на вила и нейните две рамена завършват съответно в горния и долния край на частта, захваната към флагщока. Единствената мачта е снабдена с голям кошеровиден наблюдателен кош, килнат към кърмата. Над него, с нагъсто изчертани успоредни линии, завършващи в два остри края, е показан тесен, леко наклонен, флаг. Мачтата е придържана с бакцаг към кърмата и форцаг към носа. Заг кораба и под него се четат ясно два калиграфски надписа на арабски език „Аллах“ („Бог“) <sup>109</sup>.

<sup>109</sup> За изписването, вж. McElroy 2020: 176, s.v. Allah.

**Коментар:** формата на корпуса и дългият шпирон определят кораба от рисунката-графит като „дълъг кораб“ или галера. Корпусът е изчертан с помощта на три линии, горната и долната са хоризонтални, а средната е под наклон спрямо ахтерщевена и кила, но на носа върви успоредно на форщевена и заедно с него образува масивен заострен нос, подаващ се над палубата. Негови аналогии се откриват в илюстрация на галера, дело на Абдулджелил Левни, от „Сюрнаме“ на Сеуд Велби, описващо „Епохата на лалето“ (1718 – 1730 г.)<sup>110</sup>; в скица на средиземноморски шебек от Ейбрахам Кейсъмброот, нарисувана между 1623 – 1658 г. в пристанищния град Месина<sup>111</sup>; в изглед на Истанбул (ок. 1479 – 1481 г.) от Джовани Вавасоре, озаглавен „Byzantium.sive.Constantineopolis.“ в гравюра на гърбо, отпечатана във Венеция ок. 1520 – 1530 г.<sup>112</sup>; в гравюра от „История на Родос“ на Гилелмо Каорсин от 1496 г.<sup>113</sup>; една *fregata turchesca* в гравюра на гърбо от XVI в., представяща галерата „Султана“ на *мюезин-заде* Али паша (или Суфи Али паша) в битката при Лепанто през 1571 г.<sup>114</sup> и друга от рисунка-графит в черквата „Св. Катерина“ в Пурга от края на XVI в.<sup>115</sup> Дългият и тесен шпирон, закривен в рисунката надолу поради недостатъчна рисувателна площ, който не могъл повече да изпълнява ролята си на абордажен мостик<sup>116</sup>, се е превърнал в декоративен елемент и отговаря на изискванията на XVII в.<sup>117</sup>

Зигзагообразната линия, която покрива долната част на корпуса, е позната от други рисунки-графити на кораби, например от Шахабедин Имарет джамия в Пловдив от средата на XV в.<sup>118</sup>, черквата „Св. Георги Терасиот“, Никозия, края на XV – началото на XVI в.<sup>119</sup> или пък върху керамичен къс от стомна с датировка XV или XVI в. от Амаринт, о. Евбея<sup>120</sup>, но не е ясно нейното предназначение и какво представлява - строителен елемент, украса или щриховка.

На пръв поглед няма причина да се предполага, че в Г-образно очертаната надстройка зад носа следва да се разпознае появилата през 1535 г. *rambade*, *arrumbada*, разположена непосредствено пред първия ред гребци и представляваща голяма, постоянна бойна платформа, образувана от издигнатите странични стени на бака и затворена с покрив отгоре<sup>121</sup>. Ако се вземе под внимание, че плавателният съд от рисунката-графит е османски, то за разлика от галерите на испанци, генуезци, французи и папата, османци и венецианци избягват използването на подобни структури чак до самия край на XVI в.<sup>122</sup> Наред с това е необходимо да се отбележи и още нещо, а именно, че в османския флот се

110 MS Ahmed III 3593, fol. 11a, библиотека на Tonkanъ сарай от 20<sup>те</sup> години на XVIII в.

111 National Maritime Museum, Greenwich, London, PAD8357, pen & ink on laid paper: <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/112508.html>, посетен 29.12.2020 г.

112 Bamberg, Staatsbibliothek, Sign. IV C44, no Necipoğlu 2012: 13, фиг. 5.

113 Caoursin 1496: fol. 25v: <https://www.digivault.eu/Media/PreviewMedia?RecordId=20&MediaId=1db8cfe7-1206-4d5f-a46a-5131d6cf97e6&PageNo=36>, посетен 27.02.2021 г.

114 Weltgeschichte 1909: 259 (приписвана на датския художник Мелхиор Лорх).

115 Bollon, Imhaus 2009: 426, фиг. 5b.

116 Шпиронът не може да се смята за таран, тъй като е над ватерлинията и е повече еквивалент на римския абордажен мост (*гарван*). Вж. Монфелд 2000: 62.

117 Guilmartin 2003: 87. Срв. също и казаното от В. Монфелд (Монфелд 2000: 16, 62) по този повод, че както у „шебека, полакрата, фелуката и много други средиземноморски съдове, шпиронът на галерите се превърнал в декоративен орнамент“.

118 Овчаров 1987: 81, Табл. VIII, № 32.

119 Demesticha 2017: 364, фиг. 13a, CYP021\_S04\_D15.

120 Nakas, Krapf 2017a: 435 (хоризонтален шпирон).

121 Guilmartin 2003: 221; Каторин, Волковский 2010: 78.

122 Guilmartin 2003: 222 и дори се съмнява, че мюсюлманските галери се сдобили някога с такава платформа.

появяват и галери, строени по плана на френската „La Ferme” от 1691 г., които са с такава платформа на носа<sup>123</sup>.

Като близки паралели могат да се посочат рисунки на галери с подобна носова структура например в „Сюрнаме” на Сеиџ Велби, описващо „Епохата на лалето” (1718 – 1730 г.)<sup>124</sup> или илюстрация на османската кампания в Азовско море през 1736-1737 г.<sup>125</sup> Всички тези посочвания и съображения са достатъчни да ни убедят, че тази платформа се появява и на османски галери, а нейното наличие в рисунката-графит, заедно със шпирона, ни насочва именно към тях и предполагат XVII в. като вероятна датировка за нейната поява.

Друг характерен елемент в нашата рисунка е кърмата с надстройка, стояща високо над талията на съда<sup>126</sup> и над която има подиум с покрив от пръти с опъната отгоре тента<sup>127</sup>. Тук следва да се отбележи също, че от XVII в., когато галерите започват все повече да придобиват национални черти, османските имали „силно приповдигнат нос и кърма, което подобрявало мореходността, но затруднявало поставянето на артилерия”<sup>128</sup>.

В голямата правоъгълна надстройка на кърмата може да се открият страничните стенички, често украсявани с изкусни гървени релефи в края на XVII – началото на XVIII в. и скелетната рамка. Украсата на стеничката е представена от триъгълник под лек наклон, обърнат с острия си ъгъл нагоре. Обичайно явление за османските галери<sup>129</sup>. Рамката се състои от три вертикални опори (отпред и отзад) и една изнесена по-напред, към които се закрепват три хоризонтални леки пръта, чрез които рамката се превръща в стабилна конструкция. Освен нея, в нашето изображение художникът е показал и тентата<sup>130</sup> с плосък, вместо с гъбообразен покрив<sup>131</sup>.

Наблюдателният кош или марс не е необичаен за галерите, но е често срещан на венецианските и испанските галери, отначало с вид на неголяма плетена кошница, от която след това останал само скелетът зад топа на мачтата<sup>132</sup>. Един от ранните примери е образът на венецианската галера върху бронзовите врати на Ватикана от Филарет (около 1440 г.), изобразяващи венецианската галера, с която пътувал византийският император Йоан VIII Палеолог за участието му във Фераро-Флорентинския събор през 1438 г.<sup>133</sup> или пък в илюстрация към пътеписа на Бернхард фон Брейденбах до Св. Земи между 1483-1484 г.<sup>134</sup>

123 Güleriyüz 2005: 25, III-A IV-A (чертеж).

124 Güleriyüz 2005: 17.

125 Güleriyüz 2005: 20.

126 Ханке 1984: 129.

127 Монфельд 2000: 16, 70; Guilmarin 2003: 222 посочва, че на османските галери вместо плат използвали кожа за тентата, която се опъвала върху масивна гървена рамка.

128 Каторин, Волковский 2010: 81.

129 Много близка аналогия на такъв тип кърмова надстройка предлага рисунка в *Architettura navale* на Стефано Зуане от 1686 г.: British Museum, MS Add. № 38655, fol. 10 no Alertz 1995: 155.

130 За нея вж. Tietze, Kahane, Kahane 1958: 426-428, № 644.

131 Вижда се на повечето изображения например в тези свързани с бумката при Лепанто през 1571 г.: Konstam 2003: 62 (германска гравюра от 1575 г.) или илюстрация с османски галери в бумка от ок. 1636 в MS Sloane 3584 f. 78r, Британска библиотека у Brummett 1994: 100, прил. 5.

132 Монфельд 2000: 91.

133 Nakas 2017: 195; фиг. 20 Ватикана, базилика „Свети Петър”: бронзови врати от Антонио Аверлино, известен като Филарет (1438 г.).

134 Breydenbach 1486: 54r: <https://daten.digitale-sammlungen.de/~db/0005/bsb00051697/images/index.html?seite=54&ip=193.174.98.30>, посетен 24.01.2021 г.



Галерата е с една мачта и това насочва към исторически по-ранната едномачтова галера, която обаче продължава да се среща през цялото развитие на този тип кораб<sup>135</sup>. Изобразителните данни показват, че по-голямата част от представените в тях галери са двумачтови. Разбира се, това не означава автоматично да се насочим предимно към производни на галерата типове, тъй като и сред тях се срещат, както едномачтови, така и двумачтови съдове. Следователно този важен корабен елемент не може да се приеме за определящ. С една дума рисунката-графит би могла да бъде не само галера, но и *галиот*, *шебек* или *фрегата*. От такелажата са отбелязани щаговете на мачтата.

Липсата на весла пък показва, че от XVI в. в повечето случаи галерите се строели само като ветроходни кораби.

Д. Гилмартин отбелязва, че в средиземноморските битки по море галерите и галиотите са основните плавателни съдове, които били в състояние да извършат набези на 2000 мили от родните си пристанища<sup>136</sup>. Използвайки леки галери и дори фрегати, Барбароса е могъл да предприема успешни експедиции срещу испанското присъствие в Западното Средиземноморие.

Освен вимпел, завършващ с „лястовича опашка“ в свободния си край, и в тази рисунка е показан флагът, основен символ на кораба<sup>137</sup>, издигнат на кърмата, както вече бе изтъкнато, най-представителното място на един кораб, чак до края на XVIII в.<sup>138</sup> На пръв поглед, схематично нарисуваният и силно награскан флаг не предоставя възможност за нещо повече, освен общата констатация за наличието на такъв. При едно внимателно вглеждане в него се открива заоблен фрагмент, който може да се определи като част от полумесец<sup>139</sup>. Трудно е обаче да се определи категорично дали диагоналните черти върху флага имат определена роля или просто става дума за поредното заграскване с цел заличаване на рисунка. Но предвид на това, че последното е често срещан похват в „Св. София“ с характерно плътно заграскване с по-плътък или по-гълбок шрих, в зависимост от използвания инструмент, то заличаването е по-вероятно. Следователно на кърмовия флагщок се вее правоъгълен флаг (банер)<sup>140</sup>, османотурски „санджак“, със заоблен край, в който е вписан полумесец, а върху него пък е поставен огледален схематичен образ на раздвоен меч „зулфикар“<sup>141</sup>.

135 Anderson 1976<sup>2</sup>: 60 отбелязва, че в преобладаващите изображения на галери от XIV и XV в. се вижда само една мачта, независимо от тяхната принадлежност.

136 Guilmartin 2003: 281, 288. Срв. също Konstam 2002: 19; Konstam 2016: 32.

137 Според Басов 2003: 33 „най-важните за всяка галера са нейните банери и вимпели“, 35-36. Срв. също В. Мондфелъг 2000: 107; Gluzman 2020: 299 и бел. 4.

138 Flags at Sea 1974: 55; Дыгало 2000: 121 (квартердекът е свещената част на кораба).

139 Комбинация на полумесеца, заедно с меч „зулфикар“, се появява върху османските флагове, пленени в битката при Виена през 1683 г.: Khursheed 2004: 872. Срв. също Barraclough 1965<sup>2</sup>: 231; Travers 1871: 633. McElroy 2020: 177.

140 Банерът е флаг с герб, емблема/знак, лого, девиз или друго послание. За неговата форма вж. TGEMAA 2012: s.v. Flags, 515; Weber 2004: 341; s. v. Flag, in Encyclopedia Britannica, 10 Oct. 2019: <https://www.britannica.com/topic/flag-heraldry>, посетен 09.02.2021 г. За аналогична форма на флага вж. Bash 1978: 46, фиг. 12, графит на кораб, ок. 1630 г., крипта на черквата „Св. Лука“, Фокида; Marti 2001: 73, фиг. 51, генуезки кораб от портолана на Пицигани от 1367 г., Исторически морски музей, Венеция; 97, фиг. 81, фреска „Пъттуването на св. Урсула и папа Чириако“, фреска, късен XIV в., черква „Св. Урсула“, Белино; Demesticha 2017: 356, фиг. 6a CYP035\_S01\_D05, графит от Селимие джамия (старата черква „Св. София“), Никозия.

141 Вж. Hathaway 2003: 3; Piwocka 2004: 488, 489, фиг. 8 (пленен османски санджак от Ян III Собиевски и изпратен в Casa Santa, Лорето, XVII в.); рисунка на османски флаг „Зулфикар“, пленен в битката на р. Гуруслеу (1601 г.), от унгарския художник Карл Църна (1867 - 1944) според оригинални записи в придворната библиотека на Дрезден: 24-136\_pagyker.jpg (3120×1730) (oszk.hu), посетен 26.02.2021 г. Според ислямската традиция мечът, наречен „Зулфикар“, е на Али, първия халиф след смъртта на Мохамед. Той е един от най-старите символи

Османският санџак „зулфикар“ е имал формата на заострен правоъгълник, триъгълник или раздвоен вимпел в червен или бял цвят<sup>142</sup>. В началото на XVI в.<sup>143</sup> османските турци също приели символизма на Зулфикар и негово изображение се поставяло на техните знамена<sup>144</sup>, както и върху техните оръжия и керамика от XVI-XVII в.<sup>145</sup> Той станал един от основните символи на еничарите в Османската империя, поставян не само върху техните знамена, но дори изсичан на техните надгробия<sup>146</sup>.

Впрочем върху копирения санџак с метална нишка, вероятно от XVII в., но традиционно свързан със султан Селим I (1512 - 1520), освен че е украсен с раздвоен меч има и полумесеци<sup>147</sup>. Тези знаци, както и несъмнено свързаните с рисунката два надписа „Аллах“, са сигурна следа за определяне на плавателния съд като османски. Калиграфският стил, използван в надписите на този графит, е почти перфектен и изглежда връзан от ръката на майстор в ислямската калиграфия. Тук е връзано не собствено име, което няма никакво значение в това отношение, а знак за вяра, изпълняващ и ролята на свидетелство за присъствие.

В обобщение следва да се каже, че формата на корпуса се свързва ясно с плавателни съдове, типични за категорията „гълги кораби“/галери или производни от нея типове. Но е много трудно, само по схематично изображение, да се определи дали това е *кадърга* (еквивалент на *galea sottile*)<sup>148</sup>, на по-малката *калита* (галиот или *фуста*)<sup>149</sup> или още по-малката *фрегада*. Освен това е необходимо да се подчертае, че макар през XVI в. галерата да запазила своето предимство като предпочитан тип кораб в османския флот, през втората половина на XVII в. тя се оказва остаряла и е заменена от големия ветроходен кораб<sup>150</sup>.

**Тун:** С/Іа.

**Датировка:** XVI – XVII в.

---

в исляма и според шиитите съществуването му датира от Агам, който го е пренесъл от Едем до земята. Традицията казва, че мечът някога е принадлежал и на Мохамед, който преди смъртта си го дал на Али. Мюсюлманската иконография изобразява „Зулфикар“ с две остриета, очевидно, за да отбележи магическия му характер – т.е. може да извади едновременно очите на врага.

142 Hathaway 2003: 7; Güleriyiz 2005: 78.

143 Появата на Зулфикар в Османската империя има връзка със завладяването на Египет през 1517 г. от султан Селим II (1512-1520) и от това време мечът е на неговото знаме. Виж знамето на Селим в музея Топкапъ Сарай, Истанбул, № 824.

144 Alexander 1999: 176 и фиг. 7 (османско знаме от XVII в., Музей Метрополитън, Ню Йорк, № 11.181.1); Hathaway 2003: 8-9. Историческите данни показват, че изображението на Зулфикар се появява върху метал или брогира на плат, за да донесе на воините, независимо дали са шиити или сунити, победа на бойното поле. За това у Yürekli 2015: 163-172. Срв. DU'L-FAQAR in: Encyclopaedia Iranica 1996: 566-568.

145 Художественное оружие 2010: 71.

146 Hathaway 2003: 6-7, 9. Според Codex Vindobonensis от XVI в. - сборник с рисунки на османски служители, по време на своите шествия еничарите марширували, носейки големи гървени копия на Зулфикар. Виж илюстрацията у Zygulski 1992: 149, III. 63. Доколко Зулфикар е бил сред любимите символи на еничарите се доказва от факта, че те го татуирали на своите гърди, ръце и крака. За това у Матијевић 2009: 85. За еничарите вж. Murphy 1986: 322-331.

147 Червеният санџак, свързан по традиция със султан Селим I (1512 - 1520), но по-вероятно от XVII в. в музея Топкапъ сарай, 1/824: Rüstem 2019: 48, фиг. 5. Вж. също санџакът на Хъзър реис (Хайредин Барбароса): Hathaway 2003: 2, фиг. 2 или червеният триъгълен флаг от ок. 1683 г. в музея на изкуството „Метрополитън“, Ню Йорк. Ottoman Empire: <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/25644>, посетен 26.02.2021 г. За полумесеца, вж. също Peeters ok. 1685: 2.

148 Pryor 1988: 67.

149 За тях вж. Guilmartin 2003: 113, 254; Мондфелд 2000: 25-26; Konstam 2003: 19; Konstam 2016: 32-34.

150 Tietze, Kahane, Kahane 1958: 30.

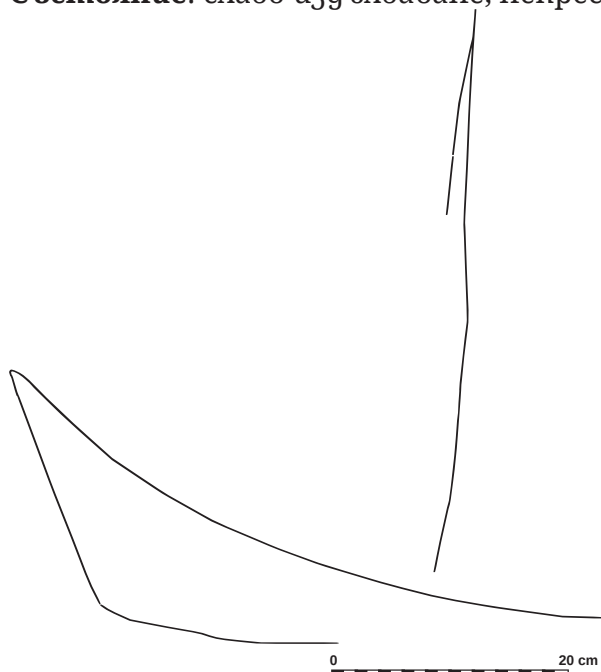
**№ 10 (обр. 10)**

**Разположение:** на източната стена на северозападния пилон.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 26 см, дължина 80 см, на 120 см от нивото на пода.

**Състояние:** слабо издълбаване, непресечено с други.



**Описание:** част от ветроходен кораб в ход наляво, изглед откъм *бакборда*. Показани са издигнатият кърмов дял и малко от централната част от ниския, тънък корпус. Нарисувана е една мачта с част от такелажата - само едно кърсо въже, спускащо се надолу от нейния връх. Не е отбелязан уред за управление.

**Коментар:** при такова незавършено контурно изображение е много трудно да се определи типа плавателен съд. В случая може да се направят две предположения. Първо, можем да допуснем, че това е дълъг плавателен съд - галера с висока кърма, която е отличителен елемент на османските съдове от този тип през XVII в. По този начин се подобрявала мореходността, но се затруднявало поставянето на артилерия<sup>151</sup>. На второ място, като най-близък паралел, който напълно отговаря на силуета от нашата рисунка, може да се посочи *каику* в миниатюра от XVII в. (музей Корер, Венеция), използван за пресичане на водните пътища на Истанбул<sup>152</sup>. Формата и наклонът на кърмата съвпадат с описанието на А. Жал за *каиците* от XVII - XVIII в., които са „... с триъгълна кърма, високо над водата <...> слабо издигнати от страни над водата“<sup>153</sup>.

Ако следваме Н. Овчаров, то под *каику* се разбира каботажен плавателен съд или няколко „слабо отличаващи се едно от друго корабчета“<sup>154</sup>. За пример може

151 А. Жал (Jal 1848: s. v. қайқа) посочва, че *каиците* се виждат в „Босфора и Черно море“; Боголюбов 1878: 168 „леко, гребно превозно средство... използвано в тихите води на Босфора“; Каторин, Волковский 2010: 81.

152 And 2003: 136.

153 Срв. също Villain-Gandossi 1981: 417, определящи ги като кораби с „кърма и особено нос, високо над водата и госта нисък борг“.

154 За това у Овчаров 1992: 88.

да се вземе № 162 от черквата „Св. Спас” в Несебър (след 1609 г.), определен като изображение от „групата на каиците”<sup>155</sup> – едномачтов ветроходен съд с плосък корпус, чиито нос и кърма са леко издигнати<sup>156</sup>. Към него може да се добави и високата усложнена кърма на дълъг тримачтов кораб с латинско ветрилно стъкмяване от черквата „Св. Георги от Ангона”, Ормидия, район в Ларнака. о. Кипър с датировка XV или XVI в.<sup>157</sup> За други автори пък каикът е по-скоро съд с едно голямо триъгълно латинско ветрило, макар на тях да са използвали и весла<sup>158</sup>. Предположението за *каик* не изглежда лишено от основание, но в интерес на истината, то е твърде малко, за да го превърне в сигурно твърдение.

**Тип:** В/III

**Датировка:** XVII в.

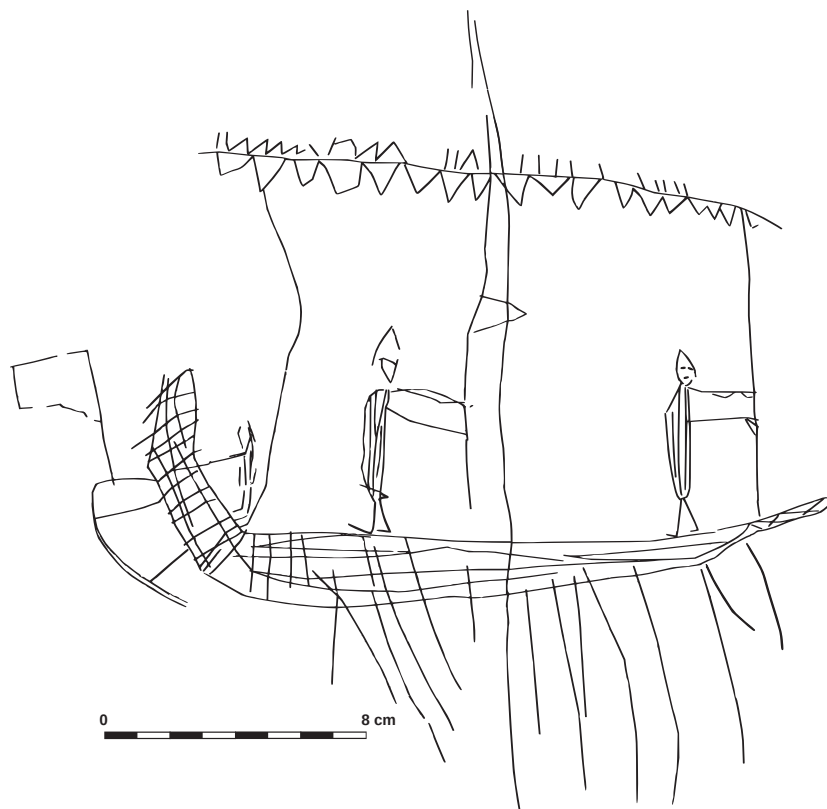
### **№ 11 (обр. 11)**

**Разположение:** Върху лицето на лявата подпора на централния прозорец от трите най-източни прозореца в североизточния край на централната част на северната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 15 см, дължина 23 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



155 Овчаров 1992: 89.

156 Овчаров 1992: 147, № 162.

157 Demesticha 2017: 365 (датировка) и 366, Fig. 15(a), CYP023 S03 D014.

158 Blackburn 1978: 191; Dudzus, Henriot, Krumrey 1983: 150.

**Описание:** средновековен гребно-ветроходен кораб, в хог наясно, изглед откъм *щирборда*. Продълговат, нисък корпус с остър нос, от който напред и погледът нагоре стърчи мощен шпирон, зацрихован с по две кръстосани насечки. Чрез петте надлъжни линии, от кърмата към носа, е представена гръсчената обшивка на корпуса. В задната му част е показана висока, леко наклонена назад надстройка, запълнена с вертикални и хоризонтални щрихи. Нейната горна част е с наклон навътре, към палубата. Голям и извит кормилен рул обхваща ахтерцевена, а над него на къса гръжка, се вее правоъгълен флаг. От горната част на руля и през кърмовата надстройка върви хоризонтална линия, която завършва в ръката на грубо маркирана малка човешка фигурка. Обшивката на корпуса е предадена чрез хоризонтални линии, които на места към кърмата са пресечени с къси вертикални линии. Корабът има една мачта с дълга рея, която носи прибрано ветрило, показано от наредени един до друг малки триъгълници. От двата края на реята към палубата са спусната две линии. На самата палуба са показани две схематични човешки фигури, чиито тела са зацриховани с прави линии, краката им са обърнати в обратна посока и на главите си имат триъгълни шапки. Първата фигура гържи въже, спускащо се към носа, а в ръцете на втората също има въже, започващо от върха на мачтата, с окачен малък триъгълен флаг на него. Показани са 14 линии с различна дължина и наклон, които се спускат надолу от горната част на борда.

**Коментар:** ясно е прочее, че е представена галера, чийто нос преминава в украсен не много дълъг и леко наклонен нагоре шпирон<sup>159</sup>. Необходимо е да се припомни при това, че тази форма се загързва поне до втората половина на XV в., след което шпиронът започва постепенно да губи своето предназначение на абордажен мостик, ставайки по-дълъг, по-тесен и лек<sup>160</sup> и през XVII в. се превръща в декоративен елемент с железен връх<sup>161</sup>.

Близки аналогии на шпирон, подобен на този от нашата рисунка, могат да се открият в рисунки-графити на галери, например в Шахабедин Имарет джамия, Пловдив, от средата на XV в.<sup>162</sup>; в някогашния Тезейон, Атина, черквата „Св. Георги“ от 1300 г.<sup>163</sup>; в приземната черква „Св. Варвара“ на манастира „Преподобният Лука“ край Делфи<sup>164</sup>; в черквата „Св. Пророк Илия“, Солун<sup>165</sup>; в черквата „Сан Сиро“ в Рабат, Малта<sup>166</sup>; в Сюлеймание джамия (от 1571 г., преди това черква „Св. София“, Никозия)<sup>167</sup>, на парче от керамична стомна с датировка XV или XVI в., Амаринт, о. Евбея<sup>168</sup> и илюстрация на генуезка галера от късен XV или ранен XVI в.<sup>169</sup>

159 Guilmartin 1974: 87; Монфелъг 2000: 62.

160 През XVII в. се превръща в декоративен елемент. Вж. Монфелъг 2000: 16, 62; Каторин, Волковский 2010: 76.

161 Guilmartin 1974: 87; Монфелъг 2000: 16, 62, 75; Каторин, Волковский 2010: 76.

162 Овчаров 1987: 81, Табл. VIII, № 32, (шпирон с лек наклон нагоре), 85, Табл. XII, №№ 44 и 45 (шпирон с лек наклон нагоре), 88, Табл. XV, № 62 (хоризонтален шпирон), 90, Табл. XVII, № 74 (хоризонтален шпирон).

163 Bash 1978: 42, фиг. 1 и 2 (галера с датировка XV в., шпирон с лек наклон нагоре).

164 Meinardus 1970-1972: 44, фиг. VI, 4 (громон, шпирон с лек наклон нагоре).

165 Babuin, Nakas 2011: 10, фиг. 4, №№ 9 и 10 (с приблизителна датировка XIII - XV в., прав шпирон).

166 Bucherie, Gonzáles 2000: 91, № 56 (галера с датировка XV в., шпирон с лек наклон нагоре)

167 Bollon, Imhaus 2009: 425-426; Demesticha 2017: 353 (османски галиот, шпирон с лек наклон нагоре) и 356, фиг. 6а, CYP035\_S01\_D05 и 365, фиг. 14а.

168 Nakas 2017: 435 (хоризонтален шпирон).

169 G. Brouscon, Manuel de pilotage, à l'usage des pilotes bretons, съставен между 1501 - 1600 г., Paris, Bibliothèque nationale de France, Département des Manuscrits, Français 25374, fol. 28r: [147](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002488s/f55.zoom.r=manuel%20de%20pilotage%20C3%A0%20l'E2%80%99usage%20des%20pilotes%20bretons, посетен 21.02.2021 г.</a></p></div><div data-bbox=)



На рисунката-графит едйнствената мачта е представена чрез относително вертикална права с отличителната за галерите особеност - гълзите реи (рю), в някои случаи почти равни на гължината на самия кораб.

Интерес предизвикват човешките фигури в рисунката-графит. По всичко изглежда, че първата от тях гържи предния брас<sup>170</sup>, втората направлява малък триъгълен флаг, а третата, най-вероятно, управлява кораба посредством румпела на окаченото за кърмовия упор кормило<sup>171</sup>. Обикновено, за да се свали ветрилото на галера, спускали реята на палубата, отвързвали тънките въжета (матафион), с които ветрилото било прикрепяно и го прибирали, а след това поставяли реята вертикално до мачтата<sup>172</sup>. Няма да сме галеч от истината, ако се предположи, че вертикалните насечки от горната, дясна страна на реята в рисунката-графит показват именно тези въжета<sup>173</sup>. Когато трябвало да се вдигне, изкарвали ветрилото от отсека за ветрила, разстинали го на куршеята и го пристягали на реята с матафионите, а след това вдигали реята на мачтата с помощта на въжета<sup>174</sup>. Оттук би могло да се допусне, че рисунката-графит представя именно подготвеното за сваляне ветрило на реята на галера, движеща се към пристанището на весла и с приготвен за издигане триъгълен флаг на грот-мачтата, заедно с друг, по-голям и с правоъгълна форма, развят на кърмовия флагщок. Както вече се отбеляза, към края на XII – XIII в. постепенно флагите се превръщат във важно средство за определяне принадлежността и функцията на плавателния съд<sup>175</sup>. Когато един кораб влиза в пристанище, той трябва да постави флагове и други знаци, с които да се идентифицира, показвайки кой е собственика или капитана, или пък съобщава за самоличността на важна персона на борда<sup>176</sup>.

Флагът на кърмата<sup>177</sup>, както вече бе казано, е основен символ на кораба<sup>178</sup> и винаги стои по-високо от всеки един от останалите флагове, поставен на друго място на кораба, когато се отнася до място на почит<sup>179</sup>, а флагщокът е най-високата точка на почит, на която може да се издигне<sup>180</sup>. Най-важни за всяка галера са нейните банери и вимпели<sup>181</sup>. Главният флаг със знака на нейния

170 Монфелъд 2000: 101-102.

171 Подобна сцена, с човешка фигура гържаща румпела на извито кормило и друга, гържаща спуснато въже от реята, може да се открие в рисунка-графит на галера Car Sicié, Франция с датировка XIII - XIV в.: Bucherie, Gonzáles 2000: 86, № 46.

172 Ветрилата на галерата се използвали само при попълнен вятър (фордевинг) и преди сражение ги сваляли. Виж например прибраното ветрило по идентичен начин с нашата рисунка-графит в такава на османски галиот от Селимие джамия в Никозия (1571 г.): Bollon, Imhaus 2009: 425-426; Demesticha 2017: 356, фиг. 6а, CYP035\_S01\_D05.

173 Близка аналогия показва изображението на галера в каталанския атлас на Авраам Крескес, изготвен в Палма де Майорка около 1375 г.: Abraham Cresques? Atlas de cartes marines, dit [Atlas catalan], Paris, Bibliothèque nationale de France, Espagnol 30, fol. 6r: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002481n/f6.item.r=cresques>, посетен 20.02.2021 г.

174 За изправена до мачтата рея, вж. Венецианска галера от XVI в., скица на Рафаел Санцио (1483-1520), Венеция, Galleria dell'Accademia: Ulrich Alertz 1995: 154; Granger Historical Picture Archive, Image No. 0029173 <https://www.granger.com/results.asp?image=0029173&itemw=4&itemf=0001&itemstep=1&itemx=27>, посетен 19.02.2021 г.

175 Hutchinson 1994: 153; Weber 2004: 341; Знамеровский 2009: 88.

176 Gluzman 2020: 294, 301.

177 Flags at Sea 1974: 55; Дыгало 2000: 121 (квартердекът е свещената част на кораба).

178 Басов 2003: 35-36. Срв. Монфелъд 2000: 107. В една инструкция капитан Андреа Мочениго от 1428 г. се казва, че командващата галера използва различни флагове, разположени предимно на кърмата: Gluzman 2020: 299 и бел. 4.

179 Flags at Sea 1974: 56.

180 Flags at Sea 1974: 56; Знамеровский 2009: 38.

181 Басов 2003: 33 схема.

притежател се издигал на флагщок, нерядко с височината на малка мачта, отгрясно на кърмовата надстройка, докато в нейната задна част се поставял друг флаг със същите размери и с герб<sup>182</sup>. Схематично нарисуваният флаг на кърмата от нашата рисунка, обаче, не предоставя възможност за нещо повече, освен общата констатация за наличието на такъв<sup>183</sup>. Оттук нататък всичко свързано с неговата форма е в полето на хипотезите<sup>184</sup>. На галерата е показан и флаг с триъгълна форма, чието място е топът на грот-мачтата.

За разлика от кърмовия флаг, стоящ на флагщок, на корабните мачти обикновено се издига вимпел<sup>185</sup>. Скронните размери и формата на флага от нашата рисунка са познати от изображения на кораби в рисунки-графити от XIV и XV в.<sup>186</sup>, но се вписват също и сред обичайните за времето си флагове, които до края на XV в. остават относително малки, обикновено не повече от 1.5 кв. м<sup>187</sup>.

Под 14-те линии с различна гължина и наклон, които се спускат наголу от горната част на борга, следва да се разпознаят веслата, разположени вероятно в един ред. Не е ясно обаче, дали галерата е *монорема*, *бирема* или *трирема*, въпреки че шест от веслата изглежда да са по двойки.

Извитата линия в задната част на кораба представлява ахтерщевена, който продължава над планшира и е част от кърмата<sup>188</sup>. На нея, намираща се малко по-високо от носа, обикновено се издигала четириъгълна надстройка или *castello da poppa*, покрита с навес от коприна, брокат или кагифе<sup>189</sup>. Щриховката в нашия случай е вероятно опит да се покаже покривалото над скелетната конструкция. Там все още не се забелязва започналото от средата на XV в. леко издаване на надстройката отстрани и отзад на кърмата<sup>190</sup>. Впрочем в нашата рисунка-графит тя е леко наклонена, но напрег.

Нека продължим с окаченото на кърмата извито кормило (*timon bavonescho*), чиято широка нагводна част се издига до средата на кърмовата надстройка, а от нейния край започва хоризонтална линия, която пресича надстройката и очевидно представлява румпела<sup>191</sup>. Тъкмо той се оказва в ръката на схематичната човешка фигура на кърмата или кормчията. Двете къси черти в горната широка част на руля и в началото на стесняването му, очевидно

182 Боголюбов 1878: 149; Мондфелд 2000: 107.

183 Като най-близък негов паралел може да се посочат рисунките-графити на галери от Кангенера, кула на Канямел, о. Майорка, XIV в. Вж. Bucherie, Gonzáles 2000: 77, № 15 (флаг на кърмов флагщок). Срв. също Bash 1978: 41, фиг. 12 (ок. 1630 г., флаг на кърмов флагщок); Martín 2001: 137, фиг. 125 затворническа кулия на двореца на гука във Венеция, средата на XV в. (флаг пред кърмовата надстройка); Demesticha 2017: 356, фиг. 6а, СУР035\_S01\_D05 (флаг на кърмов флагщок, Селимие джамия (старата черква „Св. София“), Никозия).

184 Дали това е банер, който е квадратен или продълговат флаг с герб, емблема/знак, лого, девиз или друго послание, може само да се предполага. За този тип флаг, вж. Басов 2003: 18; Slater 20103: 32.

185 Датира от XIII в. или от по-рано, като отначало се използвал за украса на върха на мачтите: Barracough 19652: 127. Срв. също Дъгало 2000: 117, който определя вимпелите като „триъгълни флагове в различни разцветки, букви или дори цифри“, обозначаващи принадлежността на един съд, както и Басов 2003: 8, 31, подчертаващ, че вимпелът е различен от флага на кърмата и мястото му е на върха на корабните мачти.

186 Вж например изображенията на галери в рисунки-графити с триъгълни знамена на мачтите от „Св. Спас“ след 1609 г., Овчаров 1992: №№ 171 и 172.

187 TGEAA 2012: 516. Срв. също Dorling 19122: 236.

188 По повод на това, Мондфелд 2000: 77 отбелязва, че извитият кърмов упор се намира „в рязко противоречие с целесъобразния и прагматичен рул на ветроходните кораби“.

189 Боголюбов 1878: 151; Alertz 1995: 151.

190 Мондфелд 2000: 70.

191 Споменато е още през 1264 г. в договор, където се говори за генуезка галера с един единствен рул, вероятно окачен на кърмовия упор. Вж. Ciciliot 2005: 174.

продължаващо под кила<sup>192</sup>, показват подсилващите метални ленти чрез които заедно се гържат частите на съставното му широко перо<sup>193</sup> и точките на закрепване към кърмовия упор. Известно е, че извитото кормило е въведено в Средиземноморието около 1300 г.<sup>194</sup> и постепенно измества страничните кормилни весла (*timoni latini*), които на галерите се загържат до средата на XV в.<sup>195</sup> Основните му недостатъци са наличието само на две места за закрепване и удължаването му под кила, създаващо риск за откъсване в плитки води<sup>196</sup>. В заключение може да се каже, че липсата на странични кърмови весла за управление ни отправя към времеви период след средата на XV в., но ако се вземе предвид, че в носовата част на галерата все още не се вижда появилата се през XVI в. бойна платформа *арумбада*, то изводът е за вероятна датировка преди този век<sup>197</sup>.

И накрая, две от човешките фигури са изобразени с плитки триъгълни шапчици на главите си, очевидно следвайки западноевропейската мода<sup>198</sup>. Те са разпространени сред работещите мъже през XIII и XIV в., включително моряците и макар да не могат да се определят като атрибут от „моряшката униформа“ по онова време, изглежда са част от стереотипния западен греског<sup>199</sup>. Сходните примери, които могат да се посочат, са карта с изображение на галера в каталанския атлас на Авраам Крескес, изготвен в Палма де Майорка около 1375 г., на която две от фигурите имат цветни плитки шапчици с триъгълен връх<sup>200</sup>; илюстрация към „Трактат по аритметика“ на Филипо Каландри от XV в. представяща галеас с екипаж, от който три фигури около мачтата носят плитки, малки шапчици, както и рисунка-графит на галера от Месина (вероятно след средата на XVI в.) с фигура на кърмата, на чиято глава се вижда малка островърха шапчица<sup>201</sup>. В нашия случай острият връх може да се обясни с основата и използвания инструмент за рисуване. Все пак на мрамора е доста трудно да се правят заоблености и още повече с такава малка големина! В крайна сметка обаче, те не могат да послужат като знак за определяне на „националната“ идентичност на моряците и оттам на самия кораб.

**Тип:** С/Іа.

**Датировка:** XV в.

192 Извитият рул, особено при галерите, обикновено бил удължен под кила: Mott 1997: 132.

193 Mott 1997: 130.

194 Mott 1997: 113.

195 Изглежда до средата на XV в., корабостроителите не се доверявали изцяло на новата технология с едно, окачено с помощта на куки и шарнири към кърмовия упор, кормило и запазили двете странични кормилни весла заради безопасността. Вж. Lane 1934: 10; Anderson 1976<sup>2</sup>: 61; Anguelucci, Cucari 1976: 58; Unger 1980: 182; Mott 1997: 139-141; Alertz 1995: 151; Парусники 1996: 61; Мондфелъг 2000: 14; Martin 2001: 83.

196 Mott 1997: 129, 132; Мондфелъг 2000: 77 (при ветроходните кораби закрепването е с 4, 5 и повече метални свързку).

197 Guilmartin 2002: 113; Guilmartin 2003: 120, 221-222; Konstam 2002: 14.

198 Enlart 1916: 142, 144.

199 Nakas 2012: 163. Срв. също Nakas 2008: 83. Според А. Грабар (Grabar 1928: 170 с примерите) тези шапчици са много модерни на Запад „от края на XII до XIV в. сред французите, италианците, германците от всички класи, от крале до селяни“.

200 Abraham Cresques? Atlas de cartes marines, dit [Atlas catalan], Paris, Bibliothèque nationale de France, Espagnol 30, fol. 6r: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002481n/f6.item.r=cresques>, посетен 20.02.2021 г. Срв. също Unger 2010: 51.

201 Cortes 2009-2010: 402, 409, фиг. 4а.

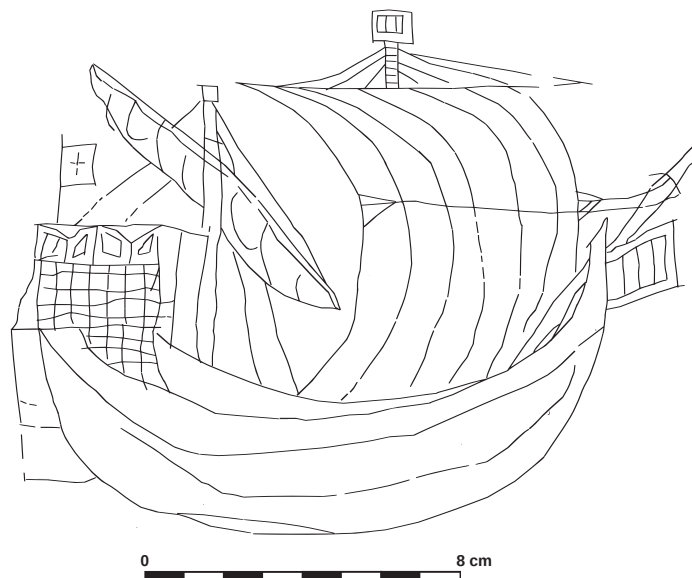
**№ 12 (обр. 12)**

**Разположение:** на западната стена в североизточната ниша между централната и източната част на северната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 13.5 см, дължина 17.5 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен ветроходен кораб, в хог наясно, изглед откъм щирборда. Сравнително дълъг и тесен корпус в перспективен изглед отгоре с извит кил и високо повдигнати заоблени нос и кърма. Структурата на борда е обозначена чрез нагълъжни линии. На носа е показан малък правоъгълен форкастел с паранет. Дълъг бушприт, съставен от две успоредни линии, започва от самия корпус, преминава зад форщевена и се издига силно напред. На кърмата е изобразена правоъгълна надстройка в три четвърти обръщане, чиято предна част е разделена на две от вертикална линия, а отстрани е грижливо заштрихована с пресичащи се под 90° градуса линии и с ред малки прозорци (зъбери?) в горния край. В задната ѝ част и отгоре, на къса гръбжка се веерквадратен флаг с кръст в центъра. Пред нея е показана част от палубата в перспектива отгоре. Зад кърмата е показан дълъг, тесен, в горната и разширяващ се в долната си част извит рул с две хоризонтални линии в него. Корабът има две мачти, като заштрихованата с хоризонтални насечки грот-мачта е поставена малко по-напред от центъра на палубата. Тя носи хоризонтална рея, придържана от седем наклонени линии, събиращи се под правоъгълна наблюдателна платформа – марсел с паранет. Показано е голямо право ветрило, чиято повърхност е означена с извити линии. Две хоризонтални линии започват от малки триъгълници, разположени от двата му края повече към горната му част, и завършват в бушприта на носа. От двете страни на задната мачта личат по две наклонени и насочени към върха линии. На нея е поставена коса рея, придържана от събиращи се към върха две линии, със заштриховано прибрано ветрило.



**Съобщение:** Е. М. Αντωνιάδου, *Ἐκφρασις τῆς ἀγίας Σοφίας*, Т. II, Αθήναι 1908, 360, фиг. 550.

**Коментар:** представеният кораб със съотношение широчина към гължина 4.5:1 е относително гълъг и тесен в сравнение с коките и кръглите кораби. Подобна форма на корпуса се свързва главно с кораби, типични за края на XIII или първата половина на XIV в. Форкастелът прилича на обикновена правоъгълна структура и се различава много от облика на многоъгълник, започнал да се появява по средиземноморските кораби. Ахтерцевенът е извит и продължава нагоре, за да стане част от кърмата. Ахтеркастелът представлява висока правоъгълна надстройка с гървена решетка, както показват квадратите, образувани от пресичащите се хоризонтални и вертикални линии<sup>202</sup>. Окаченият рул на кърмата е извит, за да съответства на нейната форма, каквато е била обичайната практика в Средиземноморието. Значително по-широката му долна част е необходима за преодоляване на турбуленцията, причинена от неравномерната заоблена кърма<sup>203</sup>. Двете къси хоризонтални линии на руля вероятно подсказват местата на шарнирите, които при извит кърмов упор са само две и това е основен недостатък, но тяхното увеличаване прави задачата за подравняване на руля почти невъзможна<sup>204</sup>.

Грот-мачтата се вижда само под квадратния марсел с паранет, а чрез сегемте диагонални линии, образуващи триъгълници, са показани топенантите, подгържащи реята. На нея е окачено право ветрило, нарисувано като съставено от серия правоъгълни ленти. По този начин се показва южната практика за зашиване на парчета от ветрилото назад, за да се създаде ветрило с гвойна гъстота. Гротът е напълно настроен, но на него все още няма бонети или долни рифове. Бизан-мачтата е по-къса от грот-мачтата и се подгържа от по два щага от всяка страна<sup>205</sup>. Тя носи коса рея с напълно прибрано ветрило, за което може да се предположи, че е латинско<sup>206</sup>. Типичното средиземноморско малко латинско ветрило на бизан-мачтата позволява по-голяма маневреност на плавателния съд при различни ветрови условия и заедно с това се подобрява управлението на руля<sup>207</sup>.

От такелажа, освен топенантите, са показани булините<sup>208</sup> с техните шпрюйти (юзди, показани като малки триъгълници по ръба на ветрилото)<sup>209</sup> които са свързани с бушприта. Последният нямал ветрила и служел за вдигане на котвата, но бил изключително полезно устройство за контрол на грота като предната точка на закрепване на угващите от него булини – въжета,

202 За подобен пример вж. Martin 2001: 112, фиг. 98, строеж на кораб, сцена от сегми панел, „Житие на св. Урсула“ от Паоло Венециано, ок. 1335 г.; Nakas 2017: 434 и 435, фиг. 3.

203 Mott 1997: 115.

204 Mott 1997: 116, 129.

205 Maik 2011: 62 дава пример с ког от 1367 г., който е снабден с два форцага и един ахтерцаг.

206 Най-ранното изображение на средновековен кораб с право ветрило и бизан-мачта с латинско ветрило е в атласа на Пицигани от 1367 г. За нея вж. Mott 1997: 139, 143; Bellabarba 1999: 87; van Der Merwe 1983: 121-129.

207 Friel 1995: 158-162.

208 Терминът е засвидетелстван от края на XIII в.: Sandahl 1982: 14. Вж., също Smith 1993: 114; Smith 1970: 28; Словарь 1837: 57.

209 Шпрюйти се наричат група въжета, предназначени за разпределяне силата на натягане в няколко точки. Затова те са разпределени равномерно по шкаторината на ветрилото или края, а след това се съединяват в едно въже - булин, чиято задача е да обтегне предната странична шкаторина на правото ветрило, за да може корабът да върви твърдо към вятъра. Частти, чрез които булинът се завързва за различни места по ръба на ветрилото. Вж. Словарь 1837: 65.



фиксиран на едно или две места по протежение на предния край на ветрилото, чрез които се управлява вътрешният му ръб (*луфтът*)<sup>210</sup>. Когато корабът плава срещу вятъра, булините се опъват, за да се намали увисването на луфта и да го гържат обтегнат напред.

Сходно на нашата рисунка опъване на грота напред чрез булини към бушприта се открива в мапамунди на Андреа дел Бианко от 1436 г.<sup>211</sup>, както и в сцената „Изход на царете“ от олтара на някогашната черква „Св. Йоан“ в Рощок, около 1415 г.<sup>212</sup> Необходимо е обаче да се отбележи, че в нашия случай бушпритът е показан загорицевена, т.е. откъм бакборга и над задната част на форкастела<sup>213</sup>. По този начин му се осигурява странична опора, когато той е опрян на главата на носа, но е трудно да се посочи коя е неговата коректна позиция - отляво или отдясно на горицевена, тъй като в изображенията се срещат и двете. На реконструкцията на „соса ballonesa“ от Д. Зуик въз основа на документ в историческия архив на кралство Майорка, датиран през XIV в., бушпритът преминава през форкастела и пред горицевена, който очевидно служи за опора<sup>214</sup>. Ако корабът се обърне в изглед откъм щирборга, тогава горицевенът се оказва пред бушприта по начин, който се наблюдава и на графита.

Изображение, което в много голяма степен се доближава до нашето, е детайлна рисунка-графит на кораб от „Големия кралски дворец“ в Барселона, датирана около 1350 г.<sup>215</sup> Показаният кораб е двумачтов съд, определен от Л. Мот като *кил* (*keel*), с право ветрило на грота и латинско? на бизан-мачтата, с гълъз и тесен корпус, надстройки на носа и кърмата, както и кърмов рул<sup>216</sup>. Този плавателен съд, известен и като *seol*, е общ корабен тип в Северна Европа, но най-вече в Англия и Бискайския залив. На практика графитът от Барселона показва развитието на този тип кораб *кил* (*keel*), общо свързан с края на XIII или първата половина на XIV в.<sup>217</sup> Друго изображение, този път релеф върху носещ камък от свода на Байонската катедрала с датировка късен XIV в., споделя също някои общи черти с нашата рисунка-графит – право ветрило, окачен рул на кърмовия упор, форма на корпуса, кастели на носа и на кърмата. Д. Зуик го определя като плавателен съд, подобен на Бременския<sup>218</sup>, ханзейски, *ког* от 1380 г., но отличаващ се от него по големия си и извит горицевен<sup>219</sup>. Но ако се изхожда от неговата реконструкция в съотношение гължина към широчина 5:1 и след като е отчетена необходимостта майсторите да компресират изваяния кораб, за да го поберат в ограниченото налично пространство, то логичният въпрос

210 Nicol 1920: 430; Mott 1988: 51. Срв. Unger 1980: 140.

211 Martin 2001: 77, № 57.

212 Steusloff 1983: 198.

213 По същия начин е показан върху печати с подобни на *ког* кораби на граф Инсуич от 1200 г. (Hutchinson 1994: 16, фиг. 1.8) и Сан Себастиан от 1297 г. (Hutchinson 1994: 89, фиг. 4.8; Zwick 2016: 652, фиг. 2; <http://bertan.gipuzkoakultura.net/23/argazkiak/g/075.jpg>, посетен 10.06.2021 г.), както и върху релеф от XIV в. с изображение на кораб от тимпана на портюка в катедралата Санта Мария, Виктория-Гастейс, Испания (<http://bertan.gipuzkoakultura.net/23/argazkiak/g/089.jpg>, посетен 10.06.2021 г.) и кока върху испано-мавританска купа от Валенсия, ок. 1430 г. (Hutchinson 1994: 41, фиг. 2.11). На повечето изображения обаче бушпритът е отпред, пред горицевена - вж. например Steusloff 1983: 198, MS Bodley 764, Bestiary, 1225-1250 или изображенията на кораби върху градски печати, като този на Сангвич от 1238 г. (Zwick 2016: 652, фиг. 2).

214 Zwick 2016: 654, фиг. 3.

215 Mott 1990: 13-16.

216 Mott 1990: 19.

217 Mott 1990: 16. За мулът *кил* вж. Die Bremer Hanse-Kogge 1969: 54-123.

218 За него вж. Kiedel, Schnall 2000: 7-15, 52-69.

219 Zwick 2016: 654 и 655, фиг. 4.

е гали не следва и този съг да се определи като *кил*. Основание за това дават и образите на кораби върху графските печати на Сантангер, Сан Себастиан, Памплона и Ларедо от края на XIII в., които показват, че моряците от този регион на практика използвали *кил* (*keel*), а не *ког*<sup>220</sup>. Впрочем споменатите от хрониста Джовани Вилани *коки*, с които баските предприемали пиратски набези в Средиземно море в началото на XIV в., са всъщност обозначение за *кил* (*keel*)<sup>221</sup> или за големи, с право ветрилно стъкмяване кораби, а не специфичен корабен тип<sup>222</sup>.

С групи гуми, графитът от „Св. София“ показва съчетание на северната и южната традиция: корпусът, грот-мачтата с право ветрило и рулят на кърмата отразяват северните техники, докато лентовидното ветрило и наличието на бизан-мачта издават южното влияние. Появата на бизан-мачтата пък показва, че той е създаден не по-рано от втората четвърт, но и не по-късно от третата четвърт на XIV в. – вероятно около 1350 г. Комбинацията от северни и южни атрибути показва ясно, че корабът вероятно е построен в Западното Средиземноморие – в Генуа, както сочи категорично флагът с кръст на него. Откриването на *кил* (*keel*) със средиземноморски конструктивни черти, появил се в рисунки с вероятна датировка около 1350 г., потвърждава казаното от Л. Мом, че „южните корабостроители копират този корабен тип, най-малко чак до третата четвърт на XIV в.“ без това да означава непознаване на кога, но по-скоро, че „групи северни типове, освен кога, били възприети и адаптирани за използване в Средиземно море“<sup>223</sup>.

През XII - XIII в. флагът (банер) показва тенденция да е с ширина 1/3 от своята дължина, но през следващите векове става квадратен<sup>224</sup>. Квадратният флаг от рисунката, издигнат на кърмата или най-почетното място на един кораб<sup>225</sup> и обикновено показващ на кого принадлежи корабът, е с кръст, подсказващ, че плавателният съг е най-вероятно генуезки<sup>226</sup>. Най-близка аналогия на кораб с квадратен флаг на кърмата идва от сборник с т.нар. „Смитфиулдски декреталии“ от ок. 1300 – 1340 г.<sup>227</sup> Корабът от рисунката-графит би могъл да се определи като двумачтов *кил* (*keel*) (така понякога се наричал *холк* - *hulk* или *hulc*)<sup>228</sup>, но винаги трябва да се има предвид, че през късния средновековен

220 *Когът* се характеризира с прав нос и кърма, подобен на кутия корпус със съотношение ширина към дължина малко над 3:1. Вж. Mott 1991: 19-20 и посочените примери от Ла Рошел и Любек за обозначаване на кил като *ког*.

221 Л. Мом (Mott 1991: 140) ги определя като „кил“ (*keel*)

222 McGrail 2001: 243.

223 Mott 1990: 20.

224 Slater 2010<sup>2</sup>: 32; Barraclough 1965<sup>2</sup>: 7; Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, s.v. quadréto: <https://www.treccani.it/vocabolario/quadréto/>, посетен 09.02.2021 г. През 1543 г. Джуин Байтърн в своята „Книга за войната по море и по суша“ посочва, че на „замъка, високо над кормилото, трябва да има голям квадратен флаг [банер], по-голям от всички останали“. По Chatterton 1909: 188. Срв. също Знамиеровский 2009: 11; Martin 2001: 137, фиг. 125, рисунка-графит на голяма галера, средата на XV в., затворническа килия в двореца на херцога, Венеция.

225 Дъгало 2000: 121.

226 Басов 2003: 34 посочва кърмовия флаг за основен символ на кораба, „равен по значение на „гържавния“ флаг“. Срв. също Знамиеровский 2009: 88. Малкото кръстче от флага прилича на онова, което се вижда в рисунка-графит на кораб, определен за генуезки *ког*, от черквата „Св. София“ в Трапезунд. Вж. Bryer 1966: 9, фиг. 6; Pryor 1988: 50, фиг. 18.

227 Британска библиотека, Лондон, Royal MS 10 E IV, fol. 208v.: <https://www.bl.uk/catalogues/illuminatedmanuscripts/ILLUMINBig.ASP?size=big&IllID=30668>, посетен 09. 02. 2021 г.

228 В стихотворния епос на Волфрам фон Ешенбах, едно от най-четените произведения от Средновековието, и в контекста на кръстоносните походи, той споменава изключително голяма армия, превозвана в *kielen*

период и при смесването на различни традиции на корабостроенето „един и същ кораб може да бъде описан като кораб в едно пристанище и като кораб в следващото“<sup>229</sup>.

**Тип:** C/IIb.

**Датировка:** около 1350 г.

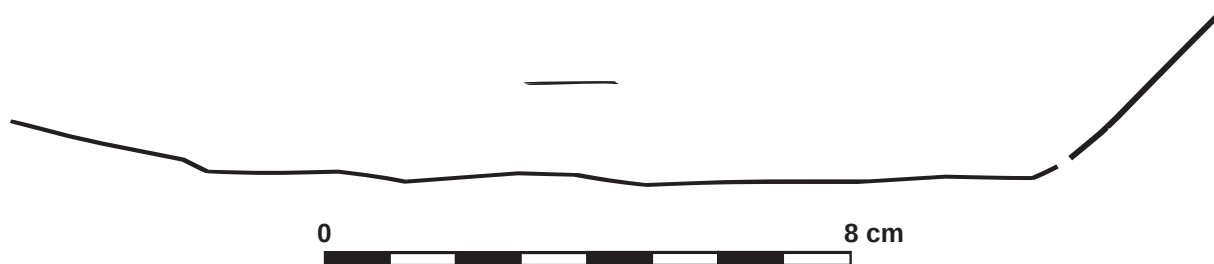
### № 13 (обр. 13)

**Разположение:** на дясната рамка на централния прозорец в източната стена на северната галерия.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 2.7 см, дължина 18.5 см, на ок. 140 см от нивото на пода.

**Състояние:** отчетливо издълбаване, непресечено с други.



**Описание:** незавършено изображение на кораб. От корпуса е оцеляла дългата линия на кила, която е издигната косо нагоре отгясно.

**Коментар:** какъв корабен тип стои в основата на нашата рисунка е твърде трудно да се определи само по незавършен контур. Редно е обаче да си зададем въпроса дали хоризонталната чертица на късо разстояние над кила не подсказва за нисък и издължен корпус, т.е. влизащ в категорията „дълги“ кораби? Теоретично е възможно, но за съжаление това е недостатъчно и дава възможност единствено за хипотетични предположения.

**Тип:** A/I.

**Датировка:** неопределима.

### № 14 (обр. 14)

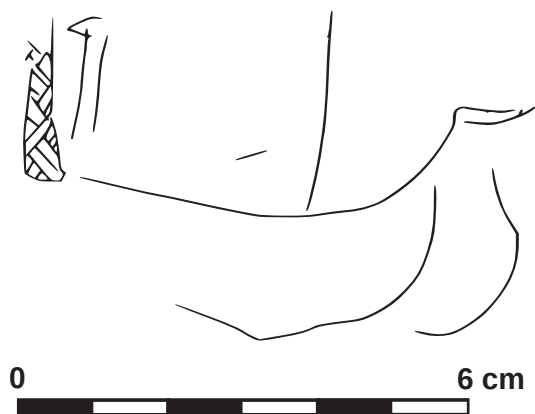
**Разположение:** на дясната рамка на централния прозорец в източната стена на северната галерия. Пог рисунка-графит № 13.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 4.5 см, дължина 7 см, на ок. 130 см от нивото на пода.

**Състояние:** плътко, на места отчетливо издълбаване, непресечено с други.

(кил), *treimunden*, *urssieren* и *в kocken (кожу)*. Kartschoke 2003: 6, I. 9.  
229 Flidner 1969: 67.



**Описание:** два съда, изобразени в профил с високи носове. средновековни гребно-ветроходни кораби, в ход нагясно, изглед откъм *бакборда*. Корпусите са издължени и ниски, с издигнати извити кърми. В горната част на кърмата на първия съд се вижда островърх елемент, сочещ назад. Носовите са показани само в надбордната си част. Носът на първия кораб е застрихован на зигзаг с къси насечки, а на втория завършва отгоре с насочен напред островърх край и с една вертикална линия е маркирана неговата мачта.

**Издание:** Th. Thomov. Four Scandinavian ship graffiti from Hagia Sophia, *Byzantine and Modern Greek Studies* XXXVIII/ 2, 2014, 168-184.

**Коментар:** изобразените два кораба са сравнително малки с високи носове и кърми. Първият кораб показва украсения със зигзагообразни извивки нос и кърма по формата на опашка. Отново може да се види, че фокус на рисунката е само корабният нос. Няма да е твърде далеч от истината, ако се предположи, че поради високия, тесен и украсен нос, представеният кораб е боен плавателен съд на викингите. Вторият кораб изглежда донякъде двусмислен, основно поради лошото издълбаване върху мрамора. Ясно се вижда само високият нос без никаква украса и по това се различава от първия. Носи една мачта и евентуално платно. По-вероятно е обаче корабът да се отнася до типа дълъг кораб на викингите. И именно носът може да се разглежда като указател в тази посока.

Като близки паралели могат да се посочат рисунките-графити на викингски кораби върху „пръчката от Берген“ (25 см от хвойна) и върху северната стена на наоса в гървената черква във Фортун, Норвегия<sup>230</sup>. Тук е уместно да се припомним, че както при другите предмети на викингите, гървените кораби се украсявали понякога. Поразителни примери за гърворезба на викинги по носовете на корабите са открити при погребение от началото на IX в. близо до Осеберг, Норвегия. В последното погребение, на норвежкия кораб Гокщад от IX в., също са открити доказателства за издълбани зигзагообразни линии, които следват горните части на корабната обшивка<sup>231</sup>. Много подобен е случаят с кораба Лагбю от Дания, който изглежда е имал орнаментални прорези, врязани по краищата на някои от дългите на неговата обшивка. През XIII в. декорациите, които са били навсякъде по корабите в *Епохата на викингите*, постепенно изчезват<sup>232</sup>.

<sup>230</sup> Flidner 1969: 67.

<sup>231</sup> Forte, Oram, Pedersen 2005: 148.

<sup>232</sup> Bill 2008: 179.

Както вече се отбеляза, Е. льо Бон смята, че съкратена форма на корабния нос е важна част от функцията му на идеограма. Подобна мисъл не е лишена от основание, но тук разсъжденията ни могат да вървят и просто в посока на гва викингски кораба с отличителните си носове в пристанището на Константинопол. В подкрепа на казаното е един любопитен детайл от отчета на Лиутпранг за неговото второ пътуване през 969 - 970 г. до Константинопол, където се казва, че от своя квартал, вероятно разположен в северозападната част на града, на 19 юли 968 г. наблюдавал отплаването на византийската флота от пристанището Неорион в началото на Златния рог за Италия. Важното за нас е, че Лиутпранг споменава за „два руски кораба“, сред останалите, т.е. на викинги, служещи като наемници на императора в Константинопол и наричани от русите, арабите и византийците „варяги“<sup>233</sup>. Трудно е да се каже дали това е обичайна предохранителна мярка от страна ромеите, или просто корабите били само гва.

**Тип:** В/Іа викингски военни кораби.

**Датировка:** средата на IX – края на XI в.

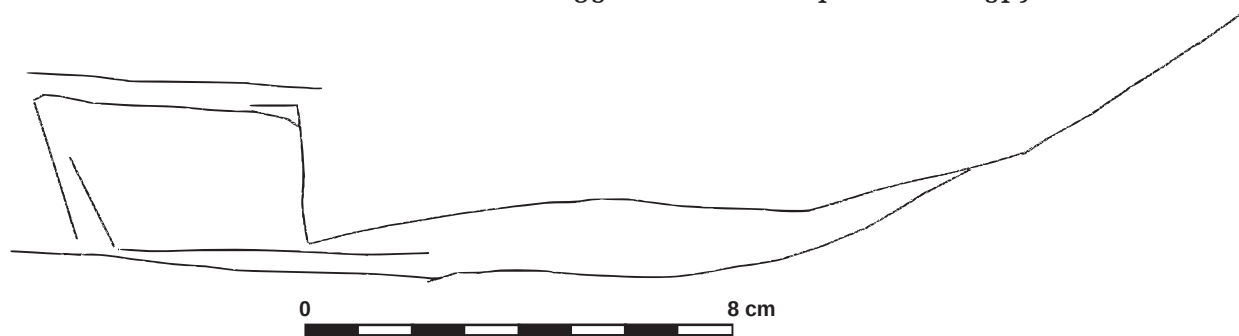
### № 15 (обр. 15)

**Разположение:** на дясната рамка на централния прозорец в източната стена на северната галерия. Пог рисунка-графит № 14.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 4 см, дължина 29 см, на 110 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, отчетливо издълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен гребен кораб, в ход надясно, изглед откъм *щирборда*. Продълговат, нисък корпус с плоска палуба и силно издължен напред и нагоре остър нос, завършващ с дълъг и тънък шпирон под наклон. На кърмата се издига голяма и масивна правоъгълна надстройка с плосък покрив. Отзад е загатнат леко наклонен рул.

**Коментар:** ниският и издължен корпус, дългият шпирон и кърмовата надстройка ясно показват, че представеният схематично плавателен съд е галера. Нейният нос преминава в тънък и дълъг шпирон, който очевидно не би могъл да се използва за абордажен мостик<sup>234</sup>, тъй като се е превърнал в декоративен елемент с железен връх и отговаря на изискванията на XVII в.<sup>235</sup>

<sup>233</sup> Liudprand 1828: 355. Срв. и Томов 2008: 125, бел. 43.

<sup>234</sup> Монфелъг 2000: 62.

<sup>235</sup> Guilmartin 1974: 87; Монфелъг 2000: 16, 62, 75; Каторин, Волковский 2010: 76.



Визуална представа за него може да се добие от рисунка в *Architettura navale* на Стефано Зуане от 1686 г. в която ясно е показана неговата крехкост<sup>236</sup>. Близък паралел на шпирона от нашето изображение предлага рисунка-графит от „Голямата порта“ в Шела, Мароко, с датировка XVII в.<sup>237</sup>, рисунка-графит на малтийска галера от черквата „Успение Богородично“ (построена между 1690 и 1726 г.) в Хаз-Зебуз на о. Гозо, Малта<sup>238</sup> и две холандски гравюри на османски галери от 1680 г.<sup>239</sup>

Наред с това е необходимо да се отбележи, че по-ниският корпус с по-изгълбеният шпирон е характерна черта на османските галери<sup>240</sup> и допуска възможността в рисунката-графит да се види именно такъв тип плавателен съд. Съчетаването му с подобен тип корпус превръща галерата в по-безопасна, когато се плава под ветрило<sup>241</sup>. От друга страна, основната бойна надстройка на османските галери е на кърмата и представлява „напълно отбранително съоръжение“ с тента от кожа, вместо плат, закована на масивна гървена рамка<sup>242</sup>. Масивната кърмова надстройка от нашата рисунка-графит намира определено своя аналог с тази на една от галерите в илюстрация, представяща османски кораби пред Антиб (между Кан и Ница) към „Ta'rikkh-i Feth-i Shiklos wa Estergon wa Istolnibelgrad“ (между 1542 – 1543 г.) на Мамракчъ Насух бей<sup>243</sup>. Тук следва да се добави и още нещо, а именно, че ахтерцевенът и рулят, загатнати с по една леко наклонена линия, вече са загубили своята сърповидна форма и са прави<sup>244</sup>. Тази нова форма на руля, сравнен със стария, сърповиден, може да се види в рисунка у Стефано Зуане<sup>245</sup>.

Като най-близки паралели могат да се посочат гравюрата на османска галера от средата на XVI в. на датския гравюр и художник Мелхиор Лорх (1526/7 – след 1583 г.)<sup>246</sup> и рисунката-графит на малтийска галера от черквата „Успение Богородично“. Към тях би могла да се добави, в определени граници, и по-ранният графит на галера от Шахабедин Имарет джамия в Пловдив от средата на XV в.<sup>247</sup>

**Тип:** В/Іа.

**Датировка:** XVII в.

236 British Museum, MS Add. № 38655, fol. 10 no Alertz 1995, 155.

237 Bucherie, Gonzáles 2000: 99, № 80.

238 Muscat 2006: 164, № 26.

239 Gülleryüz 2005: 37, № 18.

240 Guilmartin 2003: 223.

241 Guilmartin 2003: 223.

242 Guilmartin 2003: 222.

243 Ms Hazine 1608, Истанбул, библиотека на Tonkanъ сарай no Metin And, Osmanlı Tasvir Sanatları I, İstanbul: yapı Kireli Yayınları, 2014, 394.

244 Монгфелъг 2000: 70 (на границата между XVIII и XIX в.).

245 British Museum, MS Add. № 38655, fol. 67v no Alertz 1995, 152.

246 <http://www.hellenicaworld.com/Art/Paintings/en/Part14168.html>, посетен 09.02.2021 г.

247 Овчаров 1987: 90, Табл. XVII, № 78 (с леко извит нагоре нос и масивна надстройка на кърмата).

## СЕВЕРЕН КОРАБ

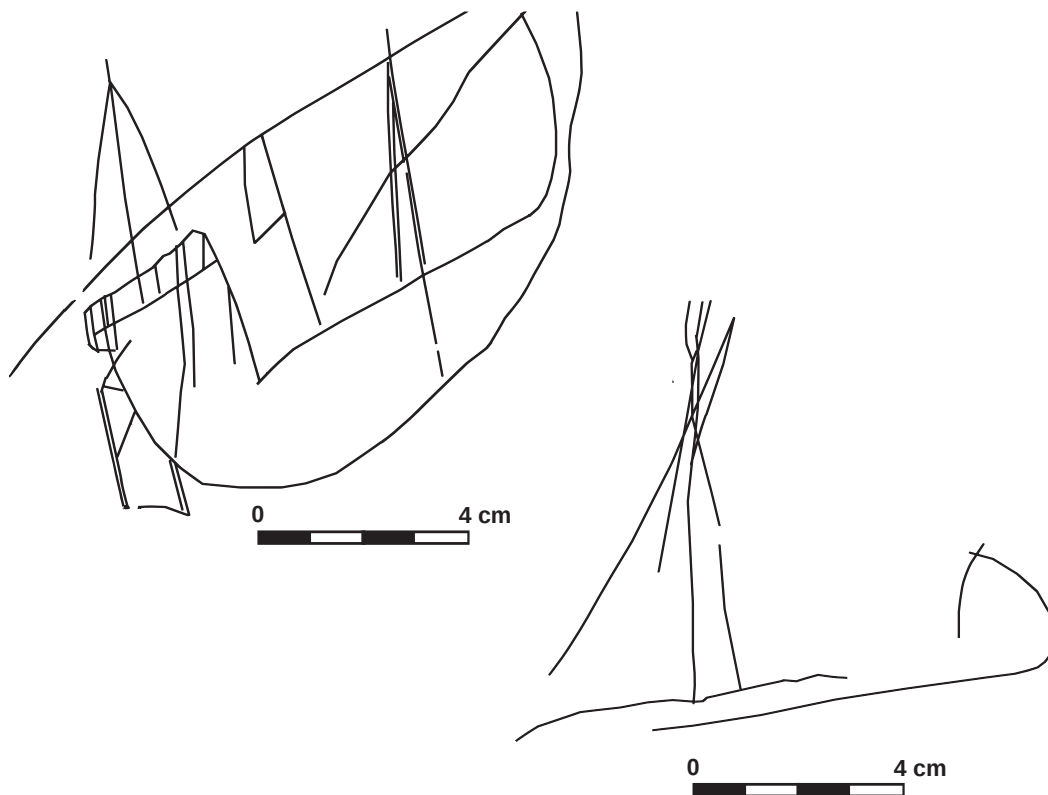
### № 1 (обр. 1 и 2)

**Разположение:** на североизточния край на северозападния пилон в северния кораб.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** първи кораб - височина 9 см, дължина 9.5 см, на 160 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, на места отчетливо издълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен ветроходен кораб, в ход надясно, изглед откъм щирборда. Корпусът е издължен и заоблен с издигнати нагоре носова и кърмова част. Над висока кърмова правоъгълна надстройка се вижда паранет, предаден чрез къси наклонени насечки или схематично показано помещение. Заобленият нос се разширява и издига по-високо от кърмата. Корабът има три мачти. Фокмачтата е показана с две, спускащи се под наклон, линии за нея и коса рея без ветрило, докато разположената отзад грот-мачта е срязана от дълга права рея, също без ветрило. Над кърмовата надстройка се издига малка мачта без рея, придържана от две линии. Наклонът на двете реи не дава възможност да се определи дали носят право, или триъгълно, латинско ветрило. На кърмата отчетливо е показан масивен кормилен рул, запълнен със зигзагообразни линии.

**Коментар:** изобразеният плавателен съд отговаря изцяло на характерния за *караката* U-образен профил с ниска част, затворена между висок форкастел и видимо по-нисък ахтеркастел на кърмата<sup>1</sup>. Относно ветрилното стъкмвяване на кораба, тук се налага да се припомни, че приемането на бизан-мачтата около 1350 г.<sup>2</sup> е бързо последвано в края на XIV в. от въвеждането на фок-мачтата с право ветрило<sup>3</sup>, чиято поява е следствие на непрекъснатото увеличаване на корабния тонаж по това време, което пък изисква адекватен контрол на толкова големи съдове. Но макар и да са широко разпространени от около 30-те години на XV в., тези две мачти се появяват в комбинация на един тримачтов плавателен съд едва около 1450 г.<sup>4</sup> От такелажа на кораба са показани фор- и бакщажът на фок-мачтата, както и бакщажовете на бизан- и грот-мачтата. Зигзагообразните линии върху утвърдения след втората половина на XIV в. масивен рул<sup>5</sup> показват подсилващите го метални ленти, необходими, за да държат частите на съставното широко перо заедно<sup>6</sup>.

**Тип:** С/Пс.

**Датировка:** след 1450 г.

## № 2 (обр. 2)

**Разположение:** рисунката е разположена под № 1.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** обща височина 8.5 см, дължина 10.5 см, на 150 см от нивото на пога.

**Състояние:** плътко, на места отчетливо издълбаване, непресечено с групи.

**Описание:** средновековен ветроходен кораб, в ход надясно, изглед откъм *бакборда*. Силно издължен корпус с ниска палуба, без носова част и със силно извита навътре кърма, спускаща се към палубата. Показана е една мачта, придържана от щаж, с дълга наклонена рея и наблюдателен кош на нейния връх. **Коментар:** издълженият и нисък корпус подсказва за принадлежност към категорията „дълги кораби“, т.е. галера. Характерна особеност тук е кърмата, която е заоблена и обърната навътре, приемайки облика на конусовиден кошер<sup>7</sup>. Отначало средиземноморските галери имали високо вдигнати кърмови „рога“ или „крила“<sup>8</sup>, както античните кораби, и били съединени с напречници, но в средата на XIV в. изчезват и първоначално често се заменят с неголяма четириъгълна надстройка с покрив<sup>9</sup>. Впрочем въз основа на иконографията, конструктивно галерите могат да се обособят в няколко групи и изображението, което се обсъжда, попада в тази на съдове с „пълна или кръгла кърма“<sup>10</sup>. Оттук, като най-близък паралаел може да се посочи рисунка-графит на галера от п-ов

1 Friel 1994: 79.

2 Като илюстрация за това може да се посочи портоланът на Пицигани от 1367 г., както и графитът от Палау Реал в Барселона с датировка около 1350 г. Вж. Kamal 1938: 1483; Longhena 1953: 25-130; Martínez-Hidalgo 1966: 32; Pryor 1988: 40-41; Mott 1990: 13-21.

3 Mott 1994: 40. Вж. също Pryor 1988: 40-41.

4 Mott 1994: 40; Helms 1975: 233, № 4.

5 Hutchinson 1994, 41; Mott 1997: 127.

6 Mott 1997: 130.

7 За заоблената кърма вж. Martin 2000: 157, 159; Мондфелъд 2000: 16.

8 За тях, Pryor 1995: 104, 110-111.

9 Мондфелъд 2000: 71; Каторин, Волковски 2010: 76.

10 Mott 1990a: 102.

Сусйе, Тулон<sup>11</sup>, с датировка XIII – XIV в., която има кошеровидна надстройка на кърмата или *taula* (кърмов замък/ахтеркастел)<sup>12</sup>. Към нея могат да се прибавят и други изображения на галери, като тази в рисунка-графит от черквата „Св. Георги“ („Хубавата черква“) в с. Галища, Костурско с датировка след последната четвърт на XIII в.<sup>13</sup>, имаща заоблена и извита навътре кърма, или от рисуванятията в двореца Нагал от Барселона (ок. 1300 г.) с кръгла кърма, но не толкова висок „замък“<sup>14</sup>, както и друг графит, представящ „вероятно голяма галера“<sup>15</sup> с висока и заоблена навътре кърма от външната стена на черквата „Св. София“ в Трапезунд, датиран през втората половина на XV в.<sup>16</sup>

Отличителна особеност на галерата е гългата рея (рю) на единствената мачта в нашата рисунка-графит, която в някои случаи се равнявала почти на гължината на самия кораб. Този тип рея предполага окачване на триъгълно латинско ветрило. Макар в преобладаващите изображения на галери от XIV и XV в. да се вижда само една мачта, независимо от тяхната принадлежност, това не оказва влияние върху датировката, тъй като едномачтовата галера се среща през целия период на съществуване на този тип плавателни съдове<sup>17</sup>.

**Тип:** С/Іа.

**Датировка:** XIII - XIV в.

11 Bucherie, Gonzalés 2000: 86, № 42.

12 Mott 1990a: 106. За интерпретацията на *taula* като „замък“ (фор- и ахтеркастел) вж. аргументите на Lauges 1987: 24 (буквално означава „маса“, но най-вероятно е моряшка гума за „замък/крепост“).

13 Meinardus 1970-1972: 43 (определена за *громон*), 44, фиг. VI.3.

14 Mott 1990: 106, фиг. 7 (втора галера).

15 Pryor 1988: 50, бел. 83.

16 Bryer 1966: 6, фиг. 2 (смята я за *κάτερρον*, еквивалент на лека галера *galea sottili*).

17 Anderson 1976<sup>2</sup>: 60 отбелязва, че в преобладаващите изображения на галери от XIV и XV в. се вижда само една мачта, независимо от тяхната принадлежност.

## ЮЖЕН КОРАБ

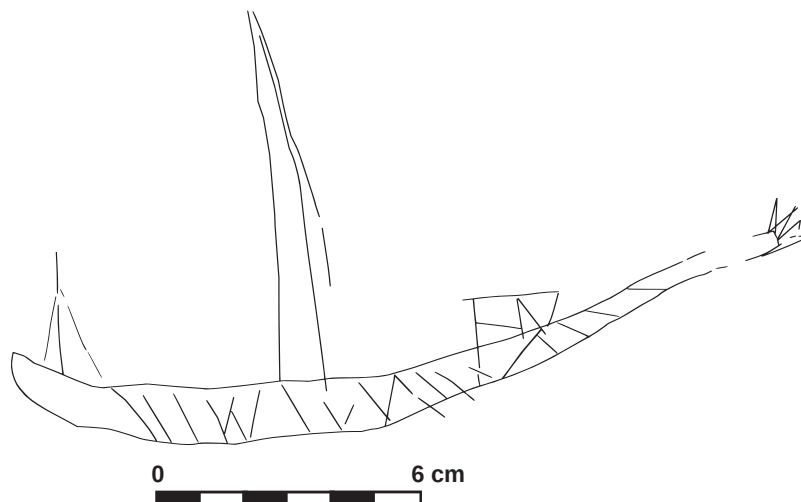
### № 1 (обр. 1)

**Разположение:** на западната стена, отгрясно на последната врата към вътрешния нартекс в източната екседра на южния кораб.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 10 см, дължина 18.5 см, на 155 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, на места отчетливо изгълбаване, пресечено с групи.



**Описание:** средновековен гребен кораб, в ход нагясно, изглед откъм *щирборда*. Нисък и изгълбен корпус с полегато издигнат и преминаващ в шпирон нос, запълнен с ред от къси насечки и завършващ с три малки остри върха. В носовата част – малка четириъгълна надстройка със зигзагообразно поставени линии. Плавателният съд има две мачти без реи, като задната е много по-ниска от основната. От всяка страна на мачтите са обозначени по едно от прикрепящите ги въжета. По корпуса се виждат насечки под лек наклон нагясно, някои на зигзаг.

**Коментар:** ниският, изгълбен корпус и дългият шпирон с надстройка за него показват, че представеният схематично плавателен съд е галера. Нейните отличителни детайли са два – шпиронът и четвъртитата надстройка за него. Първият започва от втората половина на XV в., постепенно губи своето предназначение, ставайки по-дълъг, по-тесен и лек<sup>1</sup>, накрая, през XVII в., се превръща в декоративен елемент с железен връх<sup>2</sup>. Но на османските галери той е облечен в желязо, за да му се придаде здравина и да прониква в тънките горни дъски на вражеската галера, а пък наклонът му нагоре дава възможност да се плъзне и разбие нейния апостис<sup>3</sup>. Именно това представят наклонените засечки на шпирона от рисунката-графит, който завършва с връх под формата

1 През XVII в. се превръща в декоративен елемент. Вж. Мондфелд 2000: 16, 62; Каторин, Волковский 2010: 76.

2 Мондфелд 2000: 16, 62, 75; Каторин, Волковский 2010: 76.

3 Guilmartin 2003: 87, 222; Мондфелд 2000: 74.



на трилистник, съставен от насочени напред малки остри върхове. Впрочем връх с почти идентична на нашата форма се открива в миниатюри с галерата на султан Мехмед IV (1648 - 1687)<sup>4</sup>, както и в друга, с морска битка от „Шахнаме“ на Гани-заде Мехмед Нагири от Топкапъ дворец, създадени през 20-те години на XVII в.<sup>5</sup> Начинът, по който е нарисуван шпиронът от графита, ясно показва, че той стои галеч от своя крехък събрат в рисунка от „Architettura navale“ на Стефано Зуане от 1686 г.<sup>6</sup>

Вторият детайл е надстройката на носа. Появила се през 1535 г.<sup>7</sup>, тя е известна като *rambade*, *arrumbada* и представлява голяма, постоянна бойна платформа, образувана от издигнатите странични стени на бака и затворена с покрив отгоре. Заемала пространството непосредствено пред първия ред гребци и на ширина била колкото тази на галерата, на дължина не надвишавала три метра, а на височина била малко над човешки бой и гледана откъм носа имала трапецовидна форма<sup>8</sup>. Но за разлика от галерите на испанци, генуезци, французи и папата, османци и венецианци избягват използването на подобни структури чак до самия край на XVI в.<sup>9</sup> Според А. Гюлерюз обаче, в османския флот се появяват и галери, строени по плана на френската „La Ferme“ от 1691 г., които имат такава платформа на носа<sup>10</sup>. В илюстрирани османски ръкописи също се откриват рисунки на галери с подобна носова структура, например в „Сюрнаме“ на Сеид Велби, описващо *Епохата на лалето* (1718 – 1730 г.)<sup>11</sup> или илюстрация на османската кампания в Азовско море през 1736-1737 г.<sup>12</sup> Всичко това показва, че тази платформа се появява и на османски галери, а нейното наличие в рисунката-графит, заедно с шпирона, ни насочват именно към тях и предполагат XVII в. като вероятна датировка за нейната поява.

Що се отнася до малката мачта на кърмата на галерата, то следва да се припомни, че въвеждането на втора мачта на галерите започва още през XIV в.<sup>13</sup>, но се проточва чак до първата половина на XVI в.<sup>14</sup> Според Р. Андерсън обаче от 1600 г. двумачтовите галери са общоприети, но понякога, „за повече скорост“ се поставя и малка бизан-мачта, точно преди кърмата, както става ясно от приведените от него примери още през 1607 г.<sup>15</sup> Нейното поставяне в самия край на кърмата не е изненадващо, но присъщо за рисунките-графити на кораби<sup>16</sup>.

По-сложно е разгадаването на поредицата от къси насечки под наклон (някои на зигзаг), покриващи голната част на корпуса, гали са строителен елемент, украса или щриховка, макар да са познати и от други рисунки-графити на кораби например от Шахабедин Имарет джамия в Пловдив от средата на XV в.<sup>17</sup>,

4 Akpınar 2019: 40, обр. 10, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, H.1124, 73b; Gülerüz 2005: 81, XIII A-B.

5 Gülerüz 2005: XIV-C.

6 British Museum, MS Add. № 38655, fol. 10 no Alertz 1995, 155.

7 Guilmartin 2003: 221; Каморин, Волковский 2010: 78.

8 Guilmartin 2003: 221.

9 Guilmartin 2003: 222 и дори се съмнява, че мюсюлманските галери се сдобили някога с такава платформа.

10 Gülerüz 2005: 25, III-A IV-A (чертеж).

11 Gülerüz 2005: 17.

12 Gülerüz 2005: 20.

13 Богданов 1878: 150; Stenzel 1909: 103; Casson 1964: 72; Hutchinson 1994, 73; Alertz 1995: 152; Паруснику 1996: 60; Мондфельд 2000: 92; Каморин, Волоковский 2010: 79.

14 Мондфельд 2000: 92. Срв. също Mott 1988: 49.

15 Anderson 1976: 71 с примерите. Срв. също Stenzel 1909: 103.

16 Bruer 1966: 8, фиг. 7.1; Овчаров 1992: № 132 (несебърска черква „Св. Спас“, след 1609 г.).

17 Овчаров 1987: 81, Табл. VIII, № 32.

черквата „Св. Георги Терасиот“, Никозия, края на XV – началото на XVI в.<sup>18</sup> или пък върху керамичен къс от стомна с датировка XV или XVI в. от Амаринт, о. Евбея<sup>19</sup>. Другата възможност е чрез тях рисуващът да е възнамерявал да изобрази веслата на галерата, въпреки че само две излизат извън очертанията на корпуса. Но при толкова схематична рисунка е невъзможно да се стигне до нещо повече от предположения.

**Тип:** С/Іа.

**Датировка:** XVII в.

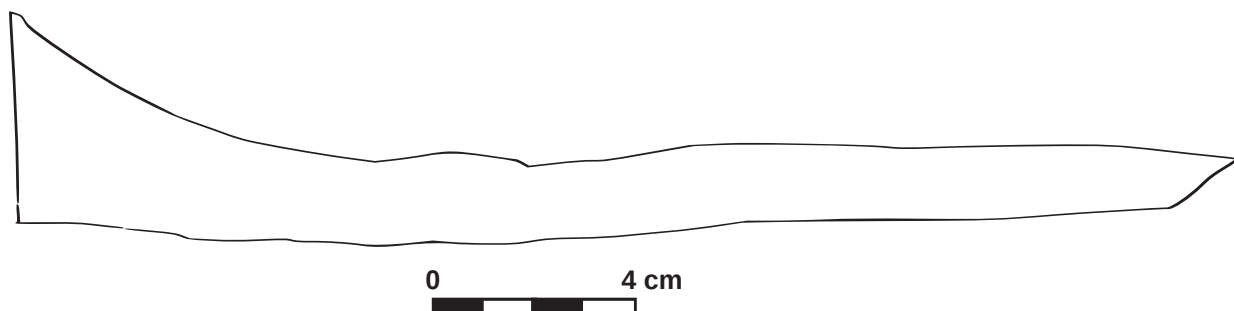
## № 2 (обр. 2)

**Разположение:** върху източната стена на източния подпорен стълб на южния кораб.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 4.7 см, дължина 25 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** плитко, на места отчетливо издълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен кораб, в ход наясно, изглед откъм *щирборда*. Продълговат нисък корпус с повдигната триъгълна кърма, отвесно отрязана отзад и скосен нос.

**Коментар:** схематичното изобразяване на плавателния съд създава определени трудности относно определянето на неговия тип, но силуетът на корпуса подсказва все пак, че той спада към типа „дълги кораби“, т.е. галера, или произведен на галерата тип. С отличителни белези като високата кърма с форма на триъгълник<sup>20</sup>, заедно със скосения и по-нисък от нея нос, рисунката-графит насочва към османския *каук* (*каук*, кайък)<sup>21</sup>. През XVII - XVIII в. *каиците* се определят като „големи лодки за крайбрежно плаване в Черно море и Босфора <...> с триъгълна кърма, високо над водата“<sup>22</sup>, макар друго определение да ги представя като „малък плавателен съд с латинско стъкмяване“<sup>23</sup>, въпреки че на тях се използвали и весла. Според Н. Овчаров *каукът* е „популярен каботажен

18 Demesticha 2017: 364, фиг. 13а, СΥΡ021\_504\_D15.

19 Nakas 2017: 435 (хоризонтален шпирон).

20 Характерна е за османските плавателни съдове през XVII в.: Каторин, Волковский 2010: 81.

21 Виж например And 2003: 136 (миниатюра от XVII в., музей Корер, Венеция).

22 Jal 1848: s.v. *қаіқіа*. Срв. също Боголюбов 1879: 168, посочващ, че на *кайка* „кърмата е малко по-висока от носа (обща черта на османските съдове)“, както и Villain-Gandossi 1981: 417, определяща *каиците* като кораби с „кърма и особено нос, високо над водата и доста нисък борг“.

23 Blackburn 1978: 191, където се казва, че *каукът* е „малък, с латинско стъкмяване плавателен съд“. Вж. също Dudzus, Henriot, Krumrey 1983: 150.

плавателен съд в Османската империя”<sup>24</sup>, но добавя, че вероятно това е общо име за няколко малки, „слабо отличаващи се едно от друго корабчета”<sup>25</sup>.

Като най-близък плавателен съд до нашето изображение стои *kaik* в миниатюра от XVII в. в музей Корер, Венеция<sup>26</sup>. Друг паралел е *каботъор* от XIX в. със сходен силует на корпуса<sup>27</sup>.

**Тип:** В/III.

**Датировка:** XVII в.?

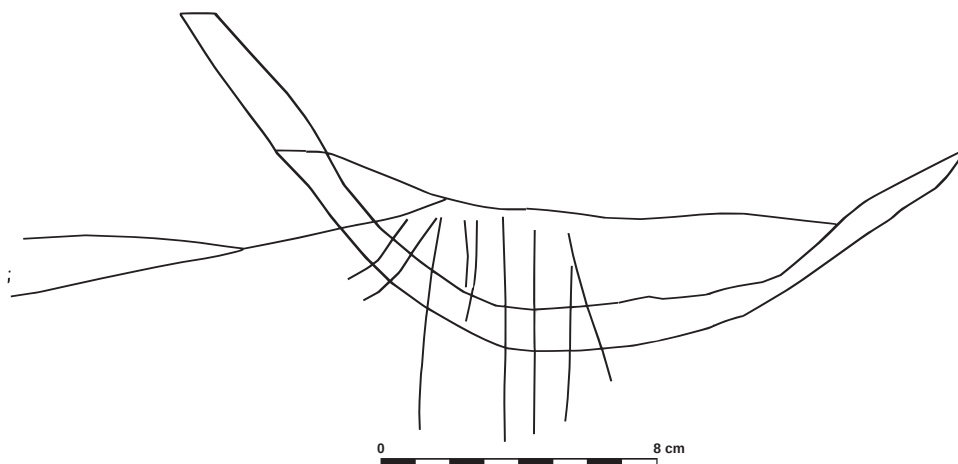
### № 3 (обр. 3)

**Разположение:** на североизточната, четвъртата колона в източната екседра на южния кораб.

**Материал:** мрамор, VI в.

**Размери:** височина 10 см, дължина 28 см, на 150 см от нивото на пода.

**Състояние:** плътко, на места отчетливо изгълбаване, непресечено с други.



**Описание:** средновековен гребен кораб, в ход наясно, изглед откъм *щирборда*. Корпусът има особена лагиевидна форма – изгълбен и силно извит, с повдигнати носова и кърмова част. Показана е плоската палуба със спускащи се от нея няколко весла в един ред, както и голямото кормилно весло за управление на съда.

**Коментар:** веслата, заедно с небалансираното странично кормилно весло на кърмата, показват, че изображеният плавателен съд принадлежи по-скоро към категорията на „дългите кораби”, т.е. е галера. Схематично начертаният корпус съответства на галера в рисунка-графит от замъка Сантуери на о-в Майорка с датировка през XIII в.<sup>28</sup> Освен кърмовото весло в нашата рисунка няма други белези, които могат да се окажат полезни за нейното датиране. Неговото перо е асиметрично, което подсказва за небалансиран тип кормило<sup>29</sup>. Впрочем

24 Овчаров 1992: 75.

25 За това у Овчаров 1992: 88.

26 And 2003: 136.

27 Güleriyüz 2005: 76.

28 González, Oliver, Durán 2000: 235, кораб D. Срв. също и рисунката-графит на кораб у Cortes 2009-2010: 409, фиг. 4, 4h, както и тази от пловдивската Шахабедин Имарет гжамия (средата на XV в.), която Н. Овчаров (Овчаров 1987: 48) определя за *лагия*.

29 Martin 2001: 164.

до окончателното налагане на окачения рул след средата на XV в.<sup>30</sup>, системата за управление преминава през преходен период, в който е смесена: окаченото кормило за управление е за хубаво време, докато широкото странично весло е за поддържане на курса при лошо време<sup>31</sup>. Като се има предвид това, както и появата на окачения рул през XIV в., разглежданият съг в рисунката-графит ще трябва да отразява състояние преди въвеждането на окачена на кърмата система за управление и в момент, когато тя все още не е била смесена. С други думи, преди средата на XIV в.

**Тип:** В/Іа.

**Датировка:** преди средата на XIV в.

---

30 Според Р. Андерсън (Anderson 1976<sup>2</sup>: 59-60) традиционните странични кърмови весла били заменени от окачен рул на кърмата някъде след ок. 1400 и в крайна сметка изчезнали напълно. Срв. също Pryor 1988: 61.

31 González, Oliver, Durán 2000: 237-238.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рисунките-графити, благочестиви, оброчни, магически и други, се срещат на места, където се извършват молитви, като храмове, черкви, джамии, но също и по други обществени сгради. Изобразените в молитвените домове кораби, често пъти служат като свидетелство за морско пътуване (действително или метафизично)<sup>1</sup>, но преди всичко са молитва към „невидимата сила“ за подсигуриране на безопасност или израз на благодарност за чудогейно оцеляване в премеждие по море. Поставянето им върху светите повърхности на местата за изпълнение на култ навежда на мисълта за опит да се установи и съкровена връзка със свещеното. Тук трябва да се има предвид и това, че ранните християнски екзегети сравняват църквата с кораб, който ще пренесе спасените на небето<sup>2</sup>, т.е. концептуално пътуване, което не изисква връзка с действително и в което най-вероятно прозира умишлена етимологична игра с гръцката дума за „кораб“ (*наос*) и частта от черквата, в която стоят християните-богомолци, където се извършва службата и се произнасят проповедите<sup>3</sup>.

Обобщавайки казаното за рисунките-графити на кораби е необходимо да се отбележи, че обикновено не са въображаеми скици на кораби, но представляват определен тип или дори конкретен плавателен съд, свързан по някакъв начин с живота на човека, който го е нарисувал. Степента на тяхното съответствие/несъответствие с прототипа зависи от неговото познаване, трудностите при пренасянето му върху избрана повърхност, източниците на информация, способностите на рисувача и художествените канони, поради което едва ли трябва да предизвиква учудване наличието на несъразмерни, малки, сбити, преувеличени или напълно игнорирани елементи от корабната архитектура<sup>4</sup>.

Макар и да изглеждат като елементарни рисунки, „*пречупени* (курсивът мой - Т. Т.) през очите, културата, образованието, умствените нагласи и уменията на техните създатели”<sup>5</sup>, те често пъти са носители на малък брой характеристики, които е необходимо да се разпознаят, за да се идентифицира конкретен кораб или вид кораб. Казано иначе, при критичното им изследване от тях могат да се извлекат ценни наблюдения и да се добавят известни знания, особено за онези части от кораба, които не оцеляват при коработушение или не

1 Safran 2014: 173 определя рисунките-графити на кораби като „... по-скоро индикатор за морско пътуване, отколкото като обща мнемоника за пътуване, действително или метафизично”.

2 Това съответства на символичното значение на храмовото пространство и се свързва с ролята на Църквата подобно на кораб да носи душите на вярващите през житейските бури. Вж. Thurston 1912: <http://www.newadvent.org/cathen/14373b.htm>, посетен 2.08.2012 г.; Safran 2014: 173.

3 За него у Krauthheimer 1965: 248, 361; Ćurčić 1991: 1436; Marinis 2014: 49, 58-59.

4 Wachsmann 1998: 5.

5 Wachsmann 1998: loc. cit.



могат да бъдат извлечени от никоя друга форма на представяне – писмена или визуална.

Ако се обърнем към разстоянието, на което се намират графитите от пода, ще забележим, че освен на нивото на очите, има и такива на неголямо разстояние от пода, което може да се тълкува единствено като израз на нищожност и смирение пред „невидимата сила“, откликнала на отправената към нея молитва за спасение или търсене на нейната закрила за безопасно предстоящо пътуване.

Трудно е да се каже какви са инструментите, използвани за тяхното връзване върху мраморната основа, но е ясно, че те са различни остри предмети - вариращи от ножове, тънко длето, желязно писало или други остри инструменти като желязен пирон например. Колко време е било необходимо, за да се изгълбае един графит? Няколко часа или един ден? Или може би дори повече. Никой не може да даде точен отговор. Едно е ясно, много е трудно да се награска нещо по мрамора. В края на краищата, според нуждата и подтика човек е склонен да бъде изобретателен и разбира се, да си осигури необходимото му време за работа. В предходните страници се каза, че според Р. Тафт, от XIV в. галериите на „Св. София“ били резервирани за имперския антураж и благороднички<sup>6</sup>, докато обикновеният народ заемал централния неф и страничните кораби на първия етаж. При липсата на писмени сведения е трудно да се заеме твърда позиция „за“ или „против“ присъствието (или не) на обикновени светски лица от мъжки и женски пол в останалите части на галериите<sup>7</sup>. Според мен известна подкрепа на „за“ идва от графитите върху колоните, стените и балюстрадите на галериите, които са не само традиционен елемент в храмовата архитектура, но играят и ролята на допълнителни помещения с универсално предназначение<sup>8</sup>. Очевидно е, че тъкмо графитите са доказателство за присъствието на обикновени хора там.

Размерите на корабите в рисунките-графити се различават, започвайки с малките и гълги само 4-4.5 см (№№ 8 и 22 Юг), но други имат гължина над 30 см (№№ 3 Юг, 4 Юг, 11 Юг, 12 Юг, 5 Сг, 6 Сг, 7 Сг) и дори стигат до 61 см (№ 14 Юг); средният размер е между 15-25 см. Но това не помага за тяхното по-лесно разпознаване, тъй като отдалеч са почти незабележими.

Да се намери отговор на въпроса, кой е отговорен за тяхното създаване, е доста трудна задача. Затруднението идва преди всичко от колебанието в нивото на детайлите и качеството на събраните рисунки-графити на кораби. Няма съмнение обаче, че диапазонът на вариране от доста точни до груби изображения е ясно свидетелство за това, че едни от тях са творения на хора с моряшки опит и практика, докато появата на други би могла да е по-скоро плод на наблюдение от брега, отколкото на непосредствен опит. Следователно в тях може да се открие отражение на практика, присъща за различни професионални общности и социални групи. Подобно съждение не е лишено от смисъл за крайбрежен град като Константинопол с централна роля в сложната мрежа

6 Taft 1998: 56. Въпреки че значителна част от дворцовите ритуали се извършвали в галериите, богослужебна дейност там била несъществена. Освен това, те изглежда били използвани за различни дейности, както позволени, така и непозволени. За това у Taft 1998: 59; Marinis 2014: 133.

7 Заключение е направено от Taft 1998: 42.

8 Като пример може да се посочат гумите на Георги Пахимер († ок. 1310), че „целият народ“ присъствал на службата в „Св. София“, което показва, че по този начин галериите увеличавали капацитета на черквата, особено в случаи, когато вярващите се оказвали твърде многобройни. Срв. Marinis 2014: 92.

от комуникации и обмен, свързваща западното Средиземноморие, Черно море и ислямския Близък изток<sup>9</sup>, където моряци и рибари са изпитвали необходимост от защита свише за себе си и своя плавателен съд по време на плавания по море, но освен за тях, това се отнася и за всички неморяци (поклонници, търговци, войници и т.н.), оказали се на това място.

Тук е уместно да се припомни, че някога морето се смятало за опасно пространство, повече или по-малко изоставено от Бог на сатаната, на греха и фаталната опасност, завършваща без причастие и помазване, без погребение в осветена земя и мрачна перспектива за скитащи души<sup>10</sup>. Всичко това карало моряците или пътуващите по море да се обърнат към „невидимата сила“ или привилегировани светци с присъщите им умилюващи или изразяващи благодарност обреди. Те обещавали, когато ги сполети опасност да посветят дар на тази сила, ако се спасят. Оттук, предназначението на тези нарочни приношения, възпроизвеждащи плавателния съд на просителя, що се отнася до черкви и други религиозни сгради, е да бъдат като молитва за закрила над предприемците или планиращите да се отправят на морско пътуване, или израз на благодарност за чудогейно оцеляване при фатален инцидент, или изпълнение на обет, даден в морето, докато се води борбата за оцеляване. Те изпълнявали ролята, един вид на *ex-voto* картини или висящи модели на кораби в храмовете, заменяни от моряците с изгълбани от тях графити при липсата на средства<sup>11</sup>. Освен това, те не се нуждаели от пищност, но за своите създатели представлявали постоянен и очевиден призив към Всемогъщия.

Сред рисунките-графити се откроява една (№ 3 Юг), която е рядък пример за сцена-оброчно приношение, създадена от моряк/моряци (или пасажер?) с фигуративното представяне на св. Николай в нея, светеца-патрон на моряци и пътуващи, и е безспорно израз на благодарност за спасение при коработушение, след призив на неговото свещено име. Оцеляването в морето по време на буря е изцяло извън ръцете на моряка и при минималния шанс да се намери друг подслон, остава само едно - молитвите и вярата във „Висшата сила“, призована чрез тези рисунки. Присъствието на светец-покровител (най-често св. Николай), към когото молитвите за спасение са насочени, е обичайна черта на вотивните рисунки. Би могло да се помисли в такъв случай, че именно в тази посока следва да се разглеждат и двата калиграфски надписа на арабски език „Аллах“/„Бог“ до плавателния съд в рисунка № 9 от северната галерия. Тук е врязано не собствено име, което няма никакво значение в това отношение, а знак за вяра и доказателство за присъствие.

По-интригуващото е, че на някои от изображенията плавателните съдове са преобърнати и изглежда ги представят претърпели фатален инцидент. Няма причини да се съмняваме, че разполагаме с още един намек за оброчно приношение в изображения (№№ 6, 12 и 13 Юг), дело на моряк - мълчаливо свидетелство за получената защита от „невидимата сила“ и изразена благодарност за последвало избавление от смъртна опасност, а не хогатайство за бъдеща помощ. Събитие, което благочестивият просител смята за чудотворно в най-висока степен, но в същото време се възприема като неотменима част от живота на моряка.

9 Necipoğlu 2017: 441.

10 Restifo 2010: 421.

11 Muscat 1991: 323-381; Muscat 1999: 78-79.

Стремежът да се остави знак чрез рисунка в самия храм идва от разбирането на средновековния човек, че неговата сила е пряко свързана с постоянството на акта. Оттук тя не е толкова маркер за посещение, но чрез прякото си взаимодействие със светата повърхност на черковната сграда се превръща във вечноприсъствие и молитва („донине“), която по дълготрайност и сила надминава една запалена свещ, чиито остатъци се изхвърлят от олтара и канелабрите след нейното догаряне. Тъкмо с това може да се обясни уважението, с което тези образи се ползвали сред техните съвременници и следващите посетители. Не се съмнявам, че е имало и официална забрана за писането по стените на храма, но са писали всички – и светски, и духовни лица, и грамотни и неграмотни. Ако тези изображения са били смятани за разрушителни или нежелани, то във всеки един момент е можело да ги премахнат или заличат. Но тяхното съхраняване до днес показва, че това не се е случило и те не са възприемани от църковните власти за проява на вандализъм, а за легитимен и ярък израз на вярата и благочестието на онези, чиито живот е свързан с морето.

И тъй като е засегнат и османският период на храма, трябва да се спомене и една любопитна подробност. В учредителния акт от 1663 г. на „Йени джами“ в Истанбул е записан човек, чието единствено задължение е да почиства ген след ген нарисуваните или врязани графити (*nakış*) в този комплекс от сгради<sup>12</sup>. Дали така са стояли нещата и за джамията „Ая София“ не може да се каже, но унищожението е засегнало предимно християнската символика.

И още нещо, според З. Юрекли „неграмотните посетители биха могли да отбележат преживяването от посещението си върху подпорите на вратите и стените на вестибюлите с изгълбани рисунки на птици, дървешки купи, кораби, мечи зулфикари, ръката на Фатима...“<sup>13</sup>. Не смятам поне рисуващият на графит № 1 Юк за чак толкова неграмотен, предвид на отразените в неговата рисунка ключови белези – подсиленият *шпирон* с неговия троен връх и *арумбадата* на носа.

Макар да са необходими допълнителни сведения и археологически доказателства, за да се изясни напълно точната функция и значение на рисунките-графити в местата на култа, ясно е обаче едно – те представят, дори след векове, пряката и осезаема връзка, която мореплаването и търговията играят в живота и поминъка на Константинопол/Истанбул.

Какво прави впечатление при запознаване с рисунките-графити на кораби, врязани в мрамора на „Св. София“? Първо, те не са предназначени да служат за интериорна украса и отдалеч са почти незабележими<sup>14</sup>. Второ, те не са дело на професионални художници и не са изпълнени според каноните на официалното изкуство, нито пък следват технически правилното изображение на кораб<sup>15</sup>, тъй като единственото желание на техните създатели, според техните намерения, е да оставят своя благочестив знак-рисунка вътре в черквата<sup>16</sup>.

<sup>12</sup> Aygen 2013: 15.

<sup>13</sup> Yürekli 2016: 148.

<sup>14</sup> Muscat, Cassar 1994: 241-274; Parker, Rubenstein 1988: 6.

<sup>15</sup> Към всеки графит е поставен номер, който съответства на позицията му по черковните структури; погледете чертежа на графити, поставена мерна линия в сантиметри, за да се посочат неговите размери.

<sup>16</sup> Woolner 1957: 64 предполага, че корабните графити са правени по различни методи като „набиване, натрошаване и надраскване“.

Поради тази причина графитите, изпълнени схематично и с една линия, показват основните линии на кораб и доста често им липсва представяне на такелаж<sup>17</sup>. Въпреки това, в някои от тези изображения се демонстрира много добро познаване на средиземноморското корабостроене, за което подсказва спецификата на плавателните съдове (многобройните галери и „кръгли кораби“). Техните автори рисуват плавателните си съдове с такива детайли, които позволяват не само да се разграничат отделните типове кораби, но дори и да се доловят етапите в тяхното развитие. Такова високо ниво на точност може да се намери в графити №№ 15 Юг и 12 Сг. Тъкмо технически подробности, свързани с носовата<sup>18</sup> и кърмовата част на галерите<sup>19</sup>, формата на корпуса<sup>20</sup> и надстройките<sup>21</sup> на ветроходните кораби, окаченото на кърмата кормило, броя, разположението и формата на ветрилата, такелажа и гр. допускат предположението, че техните автори спадат към категорията „моряци“ – членове на екипажа или обикновени моряци, които уверено показват своя опит по въпроси, свързани с корабостроене и навигация<sup>22</sup>.

По-общият и донякъде груб стил пък предполага, че авторите нямат специфични познания в областта на корабното дело и са оставени от ръката на обикновени хора<sup>23</sup>, без акцент върху определени черти<sup>24</sup>, които по някаква причина са предприели или планирали да се отправят на морско пътуване. Ако липсата на такелаж не е изненадваща, тъй като е позната и обичайна за галерите практика той да се спуска и прибира преди бой и когато не се използва<sup>25</sup>, то при ветроходните кораби е трудно да се даде обяснение. Във всеки случай практиката за спускане на реите в пристанище е била обичайна за последните. Мачтите, връзани в корпусите чак до кила, са общи и за други корабни графити от други места, но елегантната гълга изпъкналост на носовете прави идентификацията на съда още по-трудна.

И накрая, между посочените две групи обаче има и още една, с петнадесет изображения на кораби, които могат да са дело както на моряци, така и на неморяци, без да е налична възможност да се определи категорично кой има превес<sup>26</sup>.

Появата на някои рисунки е претекст да се покажат моменти от живота на борда и моряшкото ежедневие с неговите перипетии и трудности. В това отношение е впечатляваща сцената в рисунка № 11 Сг, представяща непрекъснатата работа на моряка върху мачтите на кораба, управлението на руля от кормчията и свалянето/издигането на корабния флаг. В друго изображение (№ 11 Юг) пък е показан един от способите за риболов чрез рибарска мрежа на гълго въже, докато в № 15 Юг са нарисувани три миниатюрни човешки фигури в наблюдателния кош или марса на грот-мачтата, като крайната отгясно се занимава с въжето на марсела.

17 Muscat 1997: 183.

18 №№ 6 Юг, 9 Юг, 20 Юг, 2 Сг, 8 Сг, 9 Сг, 11 Сг, 15 Сг и 1 Юк.

19 №№ 6 Юг, 13 Юг, 19 Юг, 3 Сг, 8 Сг, 9 Сг, 11 Сг, 15 Сг, 2 Сг.

20 №№ 7 Юг, 8 Юг, 14 Юг, 17 Юг, 18 Юг, 19 Юг, 1 Сг.

21 №№ 3.2 Юг, 12 Юг, 15 Юг, 16 Юг, 19 Юг, 21 Юг, 4 Сг, 5 Сг, 6 Сг, 7 Сг, 12 Сг, 1 Сг.

22 №№ 3 Юг, 5 Юг, 11 Юг, 12 Юг, 13 Юг, 14 Юг, 15 Юг, 16 Юг, 21 Юг, 4 Сг, 5 Сг, 6 Сг, 7 Сг, 9 Сг, 11 Сг, 12 Сг, 1 Сг.

23 №№ 5 Юг, 8 Юг, 22 Юг, 13 Сг и 2 Юк.

24 №№ 9 Юг, 10 Юг, 17 Юг, 18 Юг и 8 Сг.

25 Alertz 1995: 151; Guilmartin 2002: 113; Nakas 2017: 191.

26 №№ 1 Зг, 4 Юг, 7 Юг, 9 Юг, 10 Юг, 17 Юг, 18 Юг, 19 Юг, 20 Юг, 2 Сг, 8 Сг, 15 Сг, 2 Сг, 1 Юк и 3 Юк.



Впрочем с изключение на три (гръцките надписи „Йона“ № 11 Юг и „Госпоги, помогни“ № 18 Юг, заедно с двата калиграфски надписа на арабски език „Аллах“/„Бог“ № 9 Сг) сред рисунките няма нито една, която да даде пряк отговор на въпроса за социалната и етническа принадлежност на авторите. Ако се приеме, че надписите и рисунките са дело на една и съща ръка, то авторите им може би са гръци или османци. Но е невъзможно да се определи дали са били моряци или само пасажери. Все пак отбелязаното име „Йона“ и неговата история, като по-свързани с морето и моряшкия живот, наклонят везните в полза на първите.

Тук е необходимо да се каже още, че е почти невъзможно да се установи националната принадлежност на корабите от рисунките-графити, макар по върховете на мачтите на някои кораби<sup>27</sup>, както и на носа (№ 20 Юг) или пред (№ 20 Юг) или над<sup>28</sup> кърмовата надстройка да се развяват триъгълни, квадрантни или правоъгълни флагове с различна големина. Всички те показват следването на една утвърдена за корабите практика при влизането/излизането им в пристанище на тях да се издигат задължителни флагове на носа, мачтите и на кърмата<sup>29</sup>. Флагът на кърмата, смятана за най-представителното място на един кораб, чак до края на XVIII в.<sup>30</sup>, е „най-главният“ и „най-уважаваният“, основен символ на кораба и по значение се равнявал на днешните държавни флагове<sup>31</sup>. Единствено в четири рисунки, поставените кръстове по флаговете<sup>32</sup> дават възможност в тях без усилие да се разпознае флагът на генуезката комуна с кръста на св. Георги, а във флага с полумесеца и раздвоения меч „зулфикар“ от № 9 Сг - османотурски „санджак“.

Не е изненадващо в рисунките-графити да се открие, че доминира флагът на Генуа - една от водещите морски сили по това време, чиято енергия изглежда наистина е била концентрирана върху средиземноморската търговия и разпространението на източни стоки на Запад чрез нейните търговски колонии в Източното Средиземноморие, около Черно море и горната част на Егейско. Генуезците контролирали магистралния път към Константинопол и Запада, който преминава през тяхната колония Пера отвъд Златния рог, изместила византийската столица като търговски център и незаменим географски транзитен пункт между Черно и Егейско море.

Флагщокът (№ 20 Юг) е Впрочем другата най-висока точка на почит, на която се издига един флаг<sup>33</sup>. Тесните флагове с остър край и с различна дължина в някои изобразения могат да се определят като вимпели, които на галерите понякога имали толкова голяма дължина, че достигали до самата вода<sup>34</sup>. Един интересен и важен детайл в това отношение ни предлага рисунка № 11 Сг, на която е показана човешка фигура да вдига/спуска малък триъгълен флаг на основната корабна мачта. Внимателното вглеждане в тази и в останалите две човешки фигури на борда показва, че те носят на главите си малки плитки шапчици,

27 №№ 6 Юг, 20 Юг и 11 Сг.

28 №№ 6 Юг, 21 Юг, 11 Сг над руля!, 9 Сг 20, Сг и 12 Сг.

29 Дъгало 2000: 108; Gluzman 2020: 301.

30 Flags at Sea 1974: 55; Дъгало 2000: 121.

31 Басов 2003: 35-36. Срв. В. Мондфелъг 2000: 107; Gluzman 2020: 299 и бел. 4.

32 №№ 19 Юг, 20 Юг, 21 Юг и 12 Сг.

33 Flags at Sea 1974: 56.

34 Barraclough 1965<sup>2</sup>: 127; Мондфелъг 2000: 108.



според западноевропейската мода. Те обаче, не могат да послужат като знак за определяне на „националната“ идентичност на моряците и оттам на самия кораб.

Една последна бележка във връзка с казаното по-горе с акцент върху един любопитен детайл - би могло да се посочи, че наличието на къс двоен шпирон на носа, срещан главно на венецианските галери от XIV и XV в., в някои изображения (№ 2 Сг) подсказва за плавателен съг от Венеция. Но така ли е всъщност? Ако се обърнем обаче към рисунка-графит № 20 Юг, ще видим същия шпирон, но на генуезки кораб и очевидно този елемент се среща и на съдове извън венецианския арсенал, тъй като в Генуа строели леките галери по модела на венецианските<sup>35</sup>. Всичко това идва да покаже, че очевидно говорим за „за“ и „против“ съществуването на подобно предположение за атрибуция към Венеция са равностойни. Разбира се, категоричност тук не би могла да се очаква и без да се надхвърля хипотезата, като че ли е по-вероятно първото. Но нищо повече от това.

Нека продължим с това, че изображенията в рисунките-графити от „Св. София“ се подразделят на две големи групи – със западноевропейска (44 броя) и местна, източноевропейска, конструкция (9 броя). На следващо място е необходимо да се отбележи, че наличните модели се разпределят по равно (по 16) на гребно-ветроходни - галери (леки<sup>36</sup> и тежки<sup>37</sup>) и транспортни ветроходни кораби (с цялата условност на термини, като *ког/кока*<sup>38</sup> и *карака*<sup>39</sup>) с доминация на западноевропейската конструкция. В последните, които са изпълнени с доста подробности и е демонстрирано познаване на конструктивните особености, се долавят, както северните, така и южните традиции в корабостроенето. Докато корпусът, основната мачта с право квадратно ветрило стъкмяване и окаченото кормило на кърмата отразяват северните техники, наличието на фок- или бизан-мачта, съответно с право и латинско ветрило, показва южно влияние. Комбинацията от южни и северни атрибути предполага категорично, че изображените кораби в рисунките-графити са построени вероятно в западното Средиземноморие от корабостроители, които се опитвали да моделират желаните качества на *кога* с помощта на южна технология. Рисунките-графити на кораби в „Св. София“ ни предоставят технически подробности относно адаптирането именно на северните строителни техники от южните корабостроителници. В това отношение е много показателен кораб № 12 Сг, при който комбинацията от северни и южни атрибути показва ясно, че е построен вероятно в Западното Средиземноморие или в Генуа, както сочи категорично флагът с кръст на него. По-важното обаче е че „други северни типове [като *кил*], освен кога, били възприети и адаптирани за използване в Средиземно море“<sup>40</sup>.

Корабите от втората група са представени по-схематично, но въпреки това и техните автори показват усет за основните им части. Особено добре са показани гребно-ветроходните кораби – леките галери (№№ 15 Сг и 1 Юк), които са гръбнакът на османския военен флот чак до XVII в. Историята на османската флота е много богата и може да се каже, че е добре изучена, и ако в началото

35 Heers 1961: 270-271.

36 №№ 3.3 Юг, 4.2 Юг, 6 Юг, 13 Юг, 20 Юг, 2 Сг, 8 Сг, 9 Сг, 11 Сг, 15 Сг, 2 Ск, 1 Юк и 3 Юк.

37 №№ 3.1 Юг, 4.1 Юг и 21 Юг.

38 Ког - №№ 7 Юг, 12 Юг и 7 Сг, кока - №№ 7 Юг, 4 Сг, 5 Сг, 6 Сг.

39 №№ 1 Зг, 3.2 Юг, 14 Юг, 15 Юг, 16 Юг, 18 Юг, 19 Юг и 1 Ск.

40 Mott 1990: 20.

османските галери (кораби) са правени по гръцки образци, то впоследствие са ползвани модели от английската, италианската и холандската флота<sup>41</sup>. Освен това изграждането и управлението на османската флота е осъществено предимно от приели исляма или наети чужденци<sup>42</sup>.

Освен галери, се откриват и производни от галерата съдове (№ 9 Юк), както и каботажни кораби (№№ 10 Юг, 11 Юг, 17 Юг, 2 Юк, и 10 Сг). Но стойността на информацията от рисунките-графити не бива да се преувеличава, особено като се гържи сметка на казаното от Дж. Мускат, че тя трябва да се гледа обективно и макар да „предлага възможна номенклатура за кораб, не трябва да се представят подробности, които не могат да бъдат дешифрирани в графита“<sup>43</sup>.

И ето, че стигаме до изобразения на плавателни съдове, оформящи малка група от започнати, но недовършени рисунки, чиято гвигателна тяга – гребна или ветроходна – не може да се определи. Сред тях попадат малки плавателни съдове – лодки или неголеми кораби (№№ 22 Юг и 2Юк), но също и такива, които влизат в категорията „гълги кораби“ (№ 13 Сг).

Необходимо е да се подчертае обаче, че сред рисунките-графити няма нито едно изображение с характерните за XVI в. типове *галеон* и *галеас*. Друга отличителна черта, макар и с две изключения (№№ 15 Юг оръдейни портове по борда и 1 Юк *арумбада*), е отсъствието на артилерия, която се появява по-масово на корабите едва след края на XV в. или се стига до XVI в. като времева граница.

Опитът за датироване на неепиграфски графити, каквито са рисунките-графити на кораби, с приемлива степен на точност е изключително трудно. В повечето случаи може да бъде предложен само *terminus post quem* въз основа на конкретен отличителен белег или тип кораб, доколкото може да се установи.

При всички уговорки на рисунките-графити от „Св. София“, ще трябва да се поставят най-широки хронологични граници за тяхното създаване – средата на IX – края на XI в. до 1700 г. Основание за началната дата дават четирите изобразения на универсални викингски кораби<sup>44</sup> – знак за присъствие на това място, използвани за война и търговия, а за втората, няколко рисунки на галери<sup>45</sup> с характерни за своето си време отличителни белези. В същото време обаче, особеностите, които се забелязват при появата на различни плавателни съдове, спомагат тази датировка да се конкретизира и за част от гребните<sup>46</sup> и всичките ветроходни кораби, да се постави между края на XIII - XVI в., а за няколко кораба от първия тип – XVI - XVIII в.<sup>47</sup>

Сред установените особености следва да се открият характерният за *караката* U-образен профил или талия на корпуса<sup>48</sup>, затворен между висок форкастел, стъпил на върха на извит нагоре форщевен и видимо по-нисък

41 Pedani 2014: 460-464; Mukov 2017: 476. За развитието на османския флот вж. например Gülerüyüz 2005: 17-20; Aydın 2011.

42 Pedani 2014: 460-461.

43 Muscat 1997: 184. Срв. също Cassar, Muscat 1989: part II, 1; Muscat 2000: 49.

44 №№ 1 Юг, 2 Юг, 1 Сг и 14 Сг.

45 №№ 9 Сг, 15 Сг и 1 Юк.

46 №№ 3.1 и 3.3 Юг, 4.1 и 4.2 Юг, 6 Юг, 20 Юг, 21 Юг, 2 Сг, 11 Сг.

47 №№ 9 Юг, 8 Сг, 9 Сг, 15 Сг и 1 Юк.

48 №№ 1 Зг, 3.2 Юг, 14 Юг, 15 Юг.

ахтеркастел на кърмата<sup>49</sup>. На следващо място е интересът, показан към възприетото и започващото да се налага след втората половина на XIV в. в Средиземноморието окачено кормило на кърмата при „кръглите кораби“, което се оказва един от най-подробно предадените елементи<sup>50</sup>, особено при кораби, представени само чрез своя корпус<sup>51</sup>. Трудно е да се каже на какво се дължи подчертаният интерес към уреда за управлението на кораба, който не е сред най-очевидните корабни елементи. Разбира се, би могло да се допусне, че за един обикновен пасажер, лаик в моряшките дела, обстоятелството, че той е съставен и частите му са скрепени заедно с железни ленти, няма абсолютно никакво значение, докато за един моряк повреда му би превърнала кораба в неуправляем и в лесна жертва на морето. Следователно рисунката-графит, в която той е акцент, е дело на познаващ го добре моряк, а самата рисунка придобива значение на молитва към „невидимата сила“ за безопасно плаване. Нека забележим също, че при галерите, само в две рисунки с големи<sup>52</sup> и една с лека<sup>53</sup> галера, се виждат странични кормилни весла, напълно заменени след средата на XV в. с окачения на кърмовия упор сърповиден<sup>54</sup> и прав рул<sup>55</sup>.

В някои от рисунките може да се проследи развитието на шпирона при галерите, който е дебел и къс през XIV в. и използван за аборгажен мостик<sup>56</sup>, двоен, характерен за венецианските съдове през XIV – XV в.<sup>57</sup>, но започващ да става дълъг и тесен през XVI в., за да се превърне в декоративен елемент през следващия век<sup>58</sup>. Връщането към правото ветрило на ветроходните кораби в началото на XIV в., най-напред на едномачтовите съдове<sup>59</sup>, появата на втора мачта през 50-те години на XIV в.<sup>60</sup>, и накрая тримачтовите от средата на XV в. също дават хронологичен ориентир<sup>61</sup>. Към това може да се добавят и появилите се през късен XV в. два елемента от ветрилното стъкмяване на ветроходните кораби – топселът над основното ветрило на грот-мачтата (№ 15 Юг) и правото ветрило на бушприта – блинг (№ 16 Юг).

Едва ли трябва да предизвиква учудване, че повечето от тези рисунки-графити представят плавателни съдове със западноевропейска конструкция и хронологични репери, съвпадащи с периода на италианска доминация през XIII – XV в. в доходоносната транссредиземноморска търговия, организирана в съответствие с нуждите на западните пазари<sup>62</sup>. От това следва, че те могат да се тълкуват и като индикатори за търговска дейност. Нещо повече, Венеция<sup>63</sup>, започвайки веднага след Четвъртия кръстоносен поход, и Генуа

49 №№ 16 Юг, 18 Юг, 19 Юг и 1 Ск.

50 №№ 7 Юг, 12 Юг, 15 Юг, 21 Юг, 4 Сг, 6 Сг, 7 Сг, 12 Сг и 1 Ск.

51 №№ 14 Юг и 5 Сг.

52 №№ 3.1 Юг и 4.1 Юг

53 № 3 Сг

54 №№ 6 Юг, 13 Юг, 21 Юг, 11 Сг.

55 №№ 2 Сг и 15 Сг.

56 №№ 6 Юг, 8 Сг, 11 Сг.

57 №№ 20 Юг, 2 Сг.

58 №№ 9 Юг, 9 Сг, 15 Сг и 1 Юк.

59 №№ 12 Юг, 16 Юг, 4 Сг, 6 Сг.

60 №№ 1 Зг, 3.2 Юг, 7 Юг, 15 Юг, 12 Сг.

61 №№ 1 Зг, 18 Юг и 1 Ск.

62 Несироги 2017: 446.

63 Най-важните колонии на Венеция се намират в Крит, Корон, Могон, Евбея/Негропонте и Тана, докато тези в Генуа включват Хиос, Старата и Нова Фокая, Кафа и Кулия. За това вж. Balard 1978; Thiriet 1975; Chrysostomides 1970: 267-356; Balard 1991: 261-276; Oikonomides 1979.

от XIV в. нататък, придобиват поредица от важни колонии в Източното Средиземноморие и Черно море, които заедно с полуавтономните анклавни в Константинопол им позволяват да проникнат в регионалната търговия на Византийската империя в много по-голяма степен, отколкото през XI и XII в.<sup>64</sup> Макар по този начин Византия да се интегрира в системата на международната търговия, тъкмо италианското господство в нея нанася сериозен ущърб на местните търговци и императорската хазна<sup>65</sup>. В хода на този процес Източното Средиземноморие като цяло и в частност Византия при Палеолозите (1261-1453) се превръщат в износител на хранителни продукти и суровини и вносител на западноевропейски промишлени стоки<sup>66</sup>. Оттук се предопределя и използването на големи транспортни „кръгли кораби“ като *kokata*<sup>67</sup> – технологично най-модерният и икономически рентабилен средновековен ветроходен кораб в Средиземно море или заменилата го впоследствие *karaka*, един от най-големите транспортни кораби на XV и XVI в. с водоизместимост между 400 и 600 тона, превозващи товари от смесен тип, всичко – от сушени плодове, вино и зехтин до стипца, златен прах и зърнени храни<sup>68</sup>. Всичко това намира своето обяснение в обстоятелството, че в предмодерната епоха морският транспорт, се оказва значително по-евтин и оттук морската търговия, въпреки съпътстващите я рискове и опасности, се явява по-печеливша от сухопътната<sup>69</sup>.

Не може да се отрече, че композирането на отделните елементи в рисунката е „ахилесовата пета“ на авторите, но основната причина за това е желанието им да покажат колкото може повече неща – най-често разпръснати или безразборно сгрупирани<sup>70</sup>. Понякога е головено интуитивно как е най-удачно да разположат отделните елементи – несъмнено най-сполучлива и завършена е композицията на *ex voto* сцената със св. Николай (№ 3 Юг), където дори е постигнато перспективно решение на композицията. На преден план са трите кораба, подредени диагонално един над друг с размери, намаляващи постепенно в дълбочина – най-голям е близкостоящият, а най-малък – най-отдалеченият, срещу който е показан брегът със фигурата на светеца. Същият подход се наблюдава и при двата кораба от рисунка № 4 Юг. Перспективно са показани и някои от корабите или части от тях – например в рисунки №№ 3.1 Юг, 6 Сг, 7 Сг и 12 Сг са в три четвърти изглед, присъщ за илюстраторите на морски карти и ръкописи. Наред с това е необходимо да се отбележи и още нещо, а именно представянето на корабни графити по двойки, както показват рисунки №№ 15 и 16 Юг и 6 и 7 Сг, което навежда на мисълта за кораби, плаващи в състава на конвой.

64 Несироғли 2017: 443-444. След византийското възстановяване на Константинопол през 1261 г. генуезците получават обширни търговски привилегии, заедно с Пера/Галата, техният нов търговски квартал срещу Константинопол, на северния бряг на Златния рог и установяват свой контрол върху търговията на Черно море.

65 Несироғли 2017: 445.

66 Laiou-Thomadakis 1982: 177-222; Laiou, Morrisson 2007: 200-207.

67 Lane 1973: 122-123; Pryor 1992: 39. От този плавателен тип се възползват най-вече генуезците, не само поради рентабилността му, но и от защитата, която му осигурявали високите бордове: Runyan 1994: 50.

68 Unger 1980: 216; Gay & Ciano 1996: 63; Castro 2005: 3. Първият производител на *karaki* е Генуя, а малко по-късно – Венеция и Испания, докато на север *karakata* прониква към края на XV в. Вж. I. Friel, *The Carrack*, 85; Daniel Zwick, *Bayanese cogs*, 659.

69 Hendy 1985: 555-559; Laiou 1993: 80; McCormick 2001: 83-87.

70 Вж. например композиционните решения в рисунките-графити от пловдивската Шахабедин Имарет джамия (средата на XV в.), у Овчаров 1987: 76, табл. III, № 5 и 7; табл. IV, № 8; табл. V, № 16; табл. VI, № 19, 22; табл. VII, № 26; табл. VIII, № 30 и т.н.



Друго наблюдение показва, че в немалко рисунки чрез умело използвани различни похвати, е изразено движението, долавяно в определени детайли. Например в едни от тях<sup>71</sup> това са издутите от вятъра корабни ветрила, докато при други, за това служат разветите флагове<sup>72</sup>. В рисунка № 16 Юг пък е изобразена ходеща птица, представяща не само движението, но и стремежът на автора да „улови“ всичко, което става не само в света на хората, но и в природата. В крайна сметка използването на подобни похвати цели едно - изобразението да придобие по-голяма убедителност.

Впрочем още една рисунка (№ 4 Юг) с продълговата постройка пред носа на единия от корабите показва, че авторът се стреми да изобрази всичко, което го вълнува и впечатлява, но само за да илюстрира по-добре своя разказ. Възможностите за нейния произход са две. Първата е тя да е видяна от автора на рисунката-графит в някоя от италианските или въобще западните морски карти от XIV – XV в.<sup>73</sup> Втората възможност е появата на постройката в рисунката да се дължи на лично наблюдение, още повече, че при влизане в Златния рог се минава покрай кула, известна днес като Къз кулеси (Момина кула) в Босфора. Сградите, както и пейзажните елементи, спомагат да се подчертае по-ясно значението на изобразените обекти.

Фокусирайки се върху разположението на корабните графити по стените на галериите и страничните кораби, където са документирани 51 рисунки-графити (в някои от тях е отбелязан повече от един кораб), нека повторим още веднъж, че в по-голямата си част те са направени така, че да не се виждат и привличат внимание, за да не бъдат гледани от множество зрители не само във времето на тяхното създаване, но и след това. Наблюдава се предпочитание към южната галерия (33 изобразения), както и към южния кораб (3 изобразения), което не може лесно да се обясни. Едно от възможните обяснения е, че изборът на място за рисуване е свързано със стремежа на авторите към по-голяма близост до светеца-покровител на моряците, в случая - образа на св. Николай на южния тимпан на храма над южната галерия. При южния кораб това би могло да се дължи на факта, че през него и „вратата на Бедните“ се стига до разположения зад апсидата на „Св. София“ параклис „Св. Николай“. По отношение на северната страна, според едно общоразпространено схващане за галериите, по време на богослужение в храма мъжете стоят на южната, а жените на северната страна. Но ако мястото е само за жени, то няма как да се обясни струпването на голям брой латински надписи с мъжки имена върху облицовъчните плочи на североизточния пилон в северната галерия, сред тях и на морски капитани (напр. Nicholo Charatoni), както и 19-те рисунки-графити на кораби, които очевидно не са дело на женска ръка.

Що се отнася до подбора на местата за изпълнение на сложни корабни графити (№№ 15, 16, 21 Юг и 12 Сг) - възможно е той да е бил обусловен от липсата на други рисунки в тях или пък от това, че са осигурявали достатъчно площ за рисуване и подобаващо отбелязване на авторските намерения. При останалите обаче

71 №№ 1 Сг, 11 Юг, 15 Юг, 4 Сг, 8 Сг, 12 Сг.

72 №№ 20 Юг и 9 Сг.

73 Например планът на Константинопол от флорентинеца Кристофоро Буонделмонти. Вж. Manners 1997: 76, фиг. 2 (ок. 1480 г.), 78, фиг. 3 (ок. 1470 г.?), 79, фиг. 4 (ок. 1470 г.?), 80, фиг. 5 (ок. 1475 г.?), 82, фиг. 6 (1430 г.), 84, фиг. 7 (1465 г.) 93, фиг. 9 (1572 г.) [72-102].



се забелязва и нещо друго, не толкова търсене на „чисто“ място за рисуване, а напротив, такова на което вече има изгълбани корабни изображения (№№ 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 15, 16, 19 и 20 Юг, 1, 2, 4, 5, 6, 7, 13, 14 и 15 Сг). Любопитна е и появата на викингския кораб № 14 Сг, който се оказва много близо до място, където е открит рунически надпис от втората половина на XI – първата половина на XII в., и до известна степен би могло да се допусне, че вероятно това е предопределило избора<sup>74</sup>. На следващо място е необходимо да се изтъкне, че при други рисунки-графити на кораби рисувателната площ се оказва недостатъчна (или несъобразена от рисувача) и някои елементи се деформират (№ 9 Сг) или пък липсват (№ 3 Сг).

В търсене мястото на рисунките-графити от „Св. София“ сред останалите от Източното (по-специално Гърция и островите, о. Кипър, Трапезунг) и Западното (напр. о. Малта, Саленто, Венеция, Барселона, о. Палма де Майорка) Средиземноморие, Балканите (Несебър, Пловдив и Охрид), Кримски п-в (Каламита) със сходни изображения, дори едно бегло сравнение помежду им показва, че, независимо от стиловата им многоликост в тях, се забелязват устойчиви общи характеристики, а традициите, свързани с тяхното създаване са универсално известни и разбира ни навсякъде из Средиземноморието и останалата част на Европа. От всички характеристики е необходимо да отбележим онези, които могат да се разглеждат като основни черти и преди всичко - показване на кораба в пълен профил (с някои изключения в нашата колекция), откъм *бакборда* или *щирборда*, с корпус, видим от линията на кила нагоре, а не, както е в действителност, от ватерлинията нагоре; липса на ветрила в повече от корабните графити и отбелязване, разбира се с изключения, единствено при по-сложните рисунки, но прибрани на реите; доминация на едномачтовите плавателни съдове, макар многомачтовите да са добре засвидетелствани от XV в. нататък; стремеж за изобразяване на такелажа в значителна част от корабните графити, независимо от тяхното изпълнение, и марсова площадка - знак за мореходни плавателни съдове<sup>75</sup>. Макар много от тези наблюдения да са широкообхватни, те могат да ни избавят от присъщото за външния зрител визуално уеднаквяване на една голяма част от изображенията на кораби в рисунките-графити. Извън тези общи характеристики в цялото многообразие от рисунки-графити в Източното Средиземноморие само в един случай има много голямо съвпадение между плавателен съд (галера) от „Св. София“ и друг, който е с произход от черквата „Св. Георги Терацюотис“, Фамагуста (края на XV – началото на XVI в.), о. Кипър. Теоретично не е изключено да се предположи, че ако галерата е тръгнала от Фамагуста, тя е претърпяла фатално корабкрушение и не е достигнала до Константинопол, както е ясно показано с обръщането на кораба на 180 градуса. Впрочем именно то се явява специфична черта на рисунките-графити от константинополската „Св. София“, която, доколкото можах да проверя, не се среща на други места.

И накрая, приключвайки може да се обобща общата картина, която дава колекцията от 51 рисунки-графити на кораби от храма „Св. София/Ая София“.

<sup>74</sup> Плочата под зазидания прозорец на източната стена в северната галерия, макар и с такъв голям брой надписи, е неравна, със зърнеста структура и никак неподходяща за рисунка. За надписа вж. Melnikova 2017: 101-110.

<sup>75</sup> За тези основни характеристики, вж. Champion 2017: 58-59.

Всичко, което бе казано дотук за рисунките-графити и изобразените в тях плавателни съдове, естествено не може да претендира за пълнота. Комплексът от податки, които ни предоставят тези рисунки, разбира се, че не е в състояние да даде отговор на всички въпроси, които се повдигат. Все още са налице много въпросителни и много бели полета, все още не може да се мине без предположения и догадки, понякога може би твърде смели.

Графитите са един доста често срещан артефакт, но за сметка на това често пренебрегван, може би защото в наши дни се свързва предимно с вангализъм и разрушение и се разглежда като нещо, което предизвиква срам и е необходимо да се скрива. Но оставайки непрочетени, те постепенно губят значението си, макар съдържащата се в тях информация да е от първа ръка и да предоставя възможност чрез тях да се надникне в отколешните общества, разкривайки живота и ежедневието на обикновените хора. Заради това си струва да се проучват и изваждат на бял свят „гласовете“ на тези, които са оставили следите си с надеждата да бъдат чувани за дълго време – дори и да не разбираме какво се опитват да кажат.

Крайният резултат от настоящото изследване е натрупване на нова ценна информация относно средновековното корабоплаване и плавателните съдове като цяло. Тези рисунки-графити на кораби стават още по-значими, когато техните характерни особености получат потвърждение от сходни изображения, както и от текстови или археологически данни. Все пак, най-важното от всичко направено дотук е създаването на всеобхватен корпус на корабните графити от „Св. София“, съдържащ ключова информация, който ще послужи като основа за по-нататъшни изследвания на морската история на Константинопол/Истанбул и към който в бъдеще могат да се добавят нови данни.



## БИБЛИОГРАФИЯ

- Андерсон**, Роджер 2012: *Такелаж и рангоут семнадцатого века*, Москва: п.
- Басов**, Александр 2003: *История военно-морских флагов*, Санкт-Петербург: Полигон.
- Боголюбов**, Николай 1878: *История корабля. Часть 2-я: Судостроение и судоходство в средние века*, Москва: Тип. Л. Ф. Снегирева.
- Вагнер**, Георгий 1986: Византийский храм как образ мира, *Византийский временник* 47: 163-181.
- Васильевский**, Василий 1908: Варяго-русская и варяго-английская гружина в Константинополе XI и XII вв., в: В. Васильевский, *Труды*, Т. I, Санкт-Петербург.
- Василиев**, Асен 1938: Две черкви „Св. Никола“ в столицата ни, в-к *Зора* № 5851 от 18.12.1938.
- ВЭ** 1912 = *Военная энциклопедия*, под ред. В. Новицкого, Санкт-Петербург-Москва: Тип. Т-ва И. Сытина.
- Гудимова**, Светлана, 2019: Символика храма: Ноев ковчег (обзор), *Вестник культурологии* № 4 (91): 107-125.
- Гусев**, Игорь 2010: *Все знаки и символы. Большая толковая энциклопедия символов*, Минск: Харвест.
- Дмитриевски**, Иван 1993: *Историческое, догматическое и таинственное изъяснение Божественной литургии*, Москва: издательский отдел Московского Патриархата.
- Дончева-Петкова**, Людмила 2011: *Средновековни кръстове-енколпиони от България (IX-XIV в.)*, София: АИ „Проф. Марин Дринов“.
- Дыгало**, Виктор 2000: *Откуда и что на флоте пошло*, Москва: Крафт.
- Знамяеровский**, Альфред 2009: *Флаги. Всемирная энциклопедия*, (перевод И. Комаровской), Москва: Эксмо.
- Иванов**, Сергей 2011: *В поисках Константинополя. Путеводитель по Византийскому Стамбулу и окрестностям*, Москва: Вокруг света.
- Камегина**, Людмила 2014: *Русская православная церковь: структура, литургическая символика*, Москва-Берлин: Direct MEDIA.
- Каракостов**, Васил 1939: *Моряшки суеверия и легенды*, Бургас.
- Каторин**, Юрий и **Волковский**, Николай 2010: *Все о кораблях. От гребного флота древнего мира до наших дней*, Москва: Астрель; Санкт-Петербург: Полигон.
- Книга Паломник** 1899 = *Книга Паломник. Сказание мест святых во Цареграде Антония*, архиепископа Новгородского, в 1200 г. изд. Хр. М. Лопарев, в: *Православный палестинский сборник*, Санкт-Петербург 17/3 (51).
- Курти**, Орацио 1987: *Постройка моделей судов. Энциклопедия судомоделизма*, Сокр. Перевод А. Чебана, Ленинград: Судостроение.
- Лазарев**, Виктор 1971: *Византийская живопись*, Москва: Наука.
- Лазарев**, Виктор 1986: *История византийской живописи*, Москва: Искусство.
- Лигов**, Алексей 1999: *Византийские иконы Синая*, Москва-Афины: Христианский восток.
- Лихачова**, Вера 1987: *Изкуството на Византия 4-15 в.*, София: Български художник.
- Мавроудинов**, Никола 1955: *Византийската архитектура*, София: Наука и изкуство.

- Малето**, Елена 2005: *Антология хожений русских путешественников XII - XV века*, Москва: Наука.
- Маркваргт**, Карл 1991: *Рангоут, такелаж и парус судов XVIII века*, Ленинград: Судостроение 1991.
- Марков**, Николай 2012: *Когато всички пътища водеха към Константинопол*, В. Търново: Фабер.
- Матијевић**, Милош 2009: Огеђа и оружје јаничарског рога у османлијској воједи, *Зборник Радова Народног музеја* 39: 67-94.
- Мельникова**, Елена 1998: Варяги, варанги, вэринги: скандинавы на Руси и в Византии, *Византийский временник* LV: 159-164.
- Миков**, Любомир 2017: Графитите от Имарет гжамия в Пловдив (Критичен коментар), *Български фолклор* 4: 473-479.
- Миллоков**, Александр 1859: *Авины и Константинополь. Путевые записки*, Санкт-Петербург: тип. Рюмина и Комп.
- Мирковић**, Лазар 1965: *Православна литургика или наука о богослужењу православне источне цркве*, Београд: Свети Архиепископски Синод Српске Православне Цркве.
- Монгфелъ**, Вольфрам 2000: *Галеры от средневековья до нового времени*, Перевод с немец. А. Чебана, Москва: АСТ - Санкт-Петербург: Полигон: 2000.
- МЭС** 1987 = *Морской энциклопедический справочник*, в двух томах, Под редакцией академика Н. Исанина, т. 1: А-Н, Ленинград: Судостроение.
- Мыц**, Виктор 2009: *Каффа и Феодоро в XV в. Контакты и конфликты*, Симферополь: Универсум.
- Овчаров**, Димитър 1982: *Българските средновековни рисунки-графити*, София: ДИ „Септември”.
- Овчаров**, Николай 1987: Рисунките-графити от „Имарет гжамия” в Пловдив като извор за историята на Седиземноморието през XV в., в: *Разкопки и проучвания*, кн. 18, София: БАН.
- Овчаров**, Николай 1992: *Корабоплаването по българското Черноморско крайбрежие (XIV-XIX в.)*, София: УИ „Св. Климент Охридски”.
- Овчаров**, Николай 1994: *Проучвания върху средновековната и по-новата история на Вардарска Македония. Ново след Йордан Иванов*, София: унив. изд. „Св. Кл. Охридски”.
- Парусники** 1996 = *Парусники*, Пер. со словац. Текст Ш. Гуляша, Ил. П. Певного, Минск: Лилът.
- Подлинник иконописный** 1998 = *Подлинник иконописный*, Под. рег. А. И. Успенского, Москва: Паломник.
- Полевой**, Вадим 1973: *Искусство Греции: Средние века*, Москва: Искусство.
- Пуцко**, Василий 1969: Византийский медальон с изображением Георгия-воина, *Советская археология* 2: 217-225.
- Рудаков**, прот. Александр 1902: *Краткое учение о богослужении православной церкви*, Санкт-Петербург: тип. Шредера.
- Рыгзевская**, Елена 1978: *Древняя Русь и Скандинавия в IX-XIV вв: материалы и исследования*, Москва: Наука.
- Савова**, Кристина 2018: Могата според един графит на жена от храма „Св. София” в Константинопол, *онлайн Списание за текстил, облекло, кожи и технологии* 5: 134-136.
- Савова**, Кристина 2021: Облеклото на танцуващия гервиш в рисунка-графит от Ая София, Истанбул, *онлайн Списание за текстил, облекло, кожи и технологии* (под печат).
- Самойлов**, Константин 1939: *Морской словарь, том первый А-Н*, Москва-Ленинград: Государственное военно-морское издательство НКВНФ Союза ССР.
- Самойлов**, Константин 1941: *Морской словарь, том второй О-Я*, Москва-Ленинград: Государственное военно-морское издательство НКВНФ Союза ССР.
- Словарь** 1837 = *Словарь морских слов и речений, с английского на французский и русский языки*, сост. Ал. Бутаков, Санкт-Петербург: Печ. в тип. И. Глазунова и К°.



**Смирнов**, Феодор 1876: *Богослужение христианское со времен апостолов до четвертого века*, Киев: тип. С. Т. Еремеева.

**Томов**, Тома 2008: *Константинопол и руската колония (до 1204 г.)*, София: Издателство на НБУ.

**Томов**, Тома 2013: Игра на „дама“ в храма „Св. София“, Константинопол, в: *Българско средновековие: общество, власт, история. Сборник в чест на проф. Миляна Каймакова*, Г. Николов, А. Николов (ред.), София: 437-452.

**Томов**, Тома 2016: *Непознатият храм „Св. София“. Част I: Надписи на кирилица и глаголица*, София: ЕМАЙВи Косулт ЕООД.

**Томов**, Тома 2017: Един графит-рисунок на благославяща десница от „Св. София“, Константинопол, в: *Сборник в чест на XX години програми по египтология в Нов български университет*, София: ИК „Изток-Запад“: 90-103.

**Томов**, Тома 2017b: Един графит-рисунок на лествица от „Св. София“, Константинопол, в: *Стоп кадър-юбилеен сборник в чест на проф. Людмил Христов*, София: Издателство на НБУ: 106-113.

**Томов**, Тома 2018: Графит на „разцъфнал“ патриаршески кръст от „Св. София“, Константинопол, в: *Сборник в чест на 85 години от рождението на проф. Александър Фол д.н.*, София: ИК „Изток-Запад“: 133-143.

**Томов**, Тома 2018b: Гербове-графити от храма „Св. София“ в Константинопол, в: *REGNUM BULGARIAE. Studio in honorem annorum LX Georgii N. Nikolov*, А. Николов (ред.), София: 679-693.

**Томов**, Тома 2019<sup>2</sup>: *Непознатият храм „Св. София“. Част I: Надписи-графити на кирилица и глаголица*, София: Велес Консулт (zare4at.com).

**Томов**, Тома: 2021: Два орнитоморфни графита от храма „Св. София“, Константинопол в: *Годишник на СУ „Св. Климент Охридски“, Исторически факултет*, (под печат).

**Фаворов**, Петр 1983: *Англо-русский морской словарь сокращений: около 22,000 сокращений*, Москва: Военное издательство.

**Фёдоров**, Николай 1982: *Сочинения*, Москва: Мысль.

**Фуонова**, Наталья А. 1971: Венецианское кораблестроение в XIII XV вв., *УЗ Горьковского ГУ* 109: 28-44.

**Ханке**, Хельмут 1984: *Люди, корабли, океаны. 6000 лет мореплавания*, Москва: Прогресс.

**Хоккель**, Ролф 2005: *Постройка моделей судов XVI – XVII веков*, Москва-Санкт-Петербург: Полигон.

**Художественное оружие** 2010 = *Художественное оружие из собрания Государственного эрмитажа. Каталог выставки*, Санкт-Петербург: Славия.

**Шершов**, Александр 1952: *К истории военного кораблестроения*, Москва: Военмориздат ВММ СССР.

**Adam**, Paul & **Denoix**, Léon 1962: Essai sur les raisons de L'apparition du gouvernail d'etambot, *Revue d'Histoire Economique et Sociale* 40: 90-109.

**Agents of Faith 2018** = *Agents of Faith. Votive Objects in Time and Place*, (ed.) I. Weinryb, New York: Published by Bard Graduate Center Gallery.

**D'Agostino**, Marco & **Medas**, Stefano 2002: San Marco in Boccasama. Due navi sull'isola che non c'è, *Archeologia Viva* 92: 20-33.

**Akpınar**, Şerife 2019: Minyatürlerle Süslenmiş Manzum Bir Tarih: Şeh-nâme-i Nâdirî, *Divan Edebiyatı Araştırmaları Dergisi* 23: 1-44.

**Alertz**, Ulrich 1995: The Naval Architecture and Oar Systems of Medieval and Later Galleys, in: *Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since PreClassical Times*, R. Gardiner (ed.), Havertown, PA: Conway Maritime Press: 127-162.

**Alertz**, Ulrich 1995a: Ein Graffito Aus Malaga – Ein Leos VI.? *Das Logbuch* 31: 60-66.

- Alexander**, David 1999: Dhu'l-Faqār and the Legacy of the Prophet, Mīrāth Rasūl Allāh, *Gladius* 19: 157-188.
- And**, Metin 2003: *Eski İstanbul'da kayık ve gemiler*, Istanbul.
- Anderson**, Roger 1925: Italian Naval Architecture about 1445, *The Mariner's Mirror* 11/2: 135-163.
- Anderson**, Roger 1945: 'Jal's Memoire No. 5 and the Manuscript 'Fabrica di Galere'', *The Mariner's Mirror* 33/3: 160-167.
- Anderson**, Roger 1976<sup>2</sup>: *Oared Fighting Ships. From Classical Times to the Coming of Steam*, London: Argus Books Ltd.
- Anderson**, Roger 1994<sup>2</sup>: *The Rigging of Ships in the Days of the Sprintsail Topmast 1600-1720*, New York: Dover Publications, INC.
- Angelucci**, Enzo & **Cucari**, Attilio 1976: *Encyclopédie des navires*, Edició francesa de la italiana de 1975, Paris-Brussel: Elsevier Séquoia.
- Anrich**, Gustav 1913: *Hagios Nikolaos: Der Heilige Nikolaos in der griechischen Kirche*, Band I, Leipzig-Berlin: Teubner.
- Αντωνιάδου**, Ευγενίου 1908: *Εκφρασις της Αγίας Σοφίας :ήτοι μελέτη συνθετική και αναλυτική υπό έποψιν αρχιτεκτονικήν, αρχαιολογικήν και ιστορικήν του πολυθρυλήτου τεμένους Κωνσταντινουπόλεως*, T. 2. [Αθήναι]: Τύποις Π. Δ. Σακελλαρίου.
- Architecture and Pilgrimage 2016<sup>2</sup>** = *Architecture and Pilgrimage, 1000-1500: Southern Europe and Beyond*, (eds.) P. Davies, D. Howard & W. Pullan, London-New York: Routledge.
- Arduini**, David & **Grassi**, Chiara 2002, *Graffiti di navi medievali sulle chiese di Pisa e Lucca*, Pisa: Fclci Editore.
- Artzy**, Michal 1999, Carved Ship Graffiti - An Ancient Ritual? in: *Tropis V: 5th International Symposium on Ship Construction in Antiquity: Nauplia 26-28 August 1993*, H. Tzalas (ed.), Athens: Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition: 21-29.
- Athanasius I** 1975 = *The Correspondence of Athanasius I, Patriarch of Constantinople: Letters to the Emperor Andronicus II, members of the Imperial Family, and Officials*, A.-M. Talbot (ed.), CFHB 7 = DOT 3. Washington, D.C.
- Auger-Sergent**, Anne-Sophie 1996, Les graffitis à sujets maritimes en Normandie (du XIIe au XIXe siècle), *Cahier Havrais de Recherche Historique* LV: 53-70.
- Aydın**, Yusuf 2011: *Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Istanbul: Küre Yayınları.
- Aygen**, Zeynep 2013: *International Heritage and Historic Building Conservation: Saving the World's Past*, (Routledge Studies in Heritage 3), London: Routledge.
- Baader**, Hannah 2016: Vows on Water: Ship Ex-Votos as Things, Metaphors, and Mediators of Communnality, Originalveröffentlichung, in: *Ex voto: votive giving across cultures*, (ed.) I. Weinryb, New York: Bard Graduate Center: 217-245.
- Babuin**, Andrea & **Nakas**, Yannis 2011: Byzantine Ship Graffiti from the Church of Prophitis Elias in Thessaloniki, *Skyllis* 11: 8-17.
- Bacci**, Michele 2009: *San Nicola. II grande taumaturgo*, Roma-Bari: Laterza.
- Bahn**, Paul 1996: Art, in: *The Oxford Companion to Archaeology*, (ed.) Brian M. Fagan, New York: Oxford University Press: 48-49.
- Balard**, Michel 1978: *La Romanie Génoise (XIIe – debut du XVe siècles)*, Tome II, Genova-Rome: Ecole française de Rome.
- Balard**, Michel 1980: *Gênes et l'Outre – Mer. Tome II. Actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzò. 1360*, Paris: La Haye, Mouton/Editions de l'EHESS.
- Balard**, Michel 1986: Les transports maritimes génois vers la Terre Saintes, in: *I comuni Italiani nel regno di Gerusalemme*, G. Airaldi & B. Z. Kedar (éd.), Genova: 143-174.
- Balard**, Michel 1991: L'organisation des colonies étrangères dans l'empire byzantin (XIIe-XVe siècles)', - in *Hommes et richesses*, vol. II, V. Kravari, J. Lefort & C. Morrisson (eds.), Paris: Éditions P. Lethielleux: 261-276.

- Balard**, Michel 2003: Genoese Naval Forces in The Mediterranean during the Fifteenth and Sixteenth Centuries, in: *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance*, J. Hattendorf & R. Unger (eds.), Suffolk: Boydell Press: 137-149.
- Balbi**, Giovanna 1966: I nomi di nave a Genova nei secoli XII e XIII, in: *Miscelanea di Storia ligure in memoria di G. Falco*, Genova: Università di Genova: 65-86.
- Barraclough**, Edward 1965<sup>2</sup>: *Flags of the World*, London-New York: Frederick Warne and Co.
- Barrera Maturana**, José 2011: Barcos, peces, estrellas y otros motivos en los muros del castillo de Almuñécar (Granada), in: *XVIIe Colloque International De Glyptographie De Cracovie, du 4 Au 10 Juillet 2010, Organise Par Le Centre International De Recherches Glyptographiques (CIRG)*, Braine-le-Chateau: CIRG: 27-46.
- Bass**, George 1972: *A History of Seafaring*, London: Thames & Hudson - New York: Walker & Co.
- Bassett**, Fletcher 1885: *Legends and Superstitions of the Sea and of Sailors in All Lands and at All Times*, Chicago & New York: Belford, Clarke & Co.
- Bash**, Lucien 1978: Graffiti navals grecs, *Le petit perroquet* 22: 40-54.
- Basch**, Lucien & **Artzy**, Michal 1985, Appendix II. Ship graffiti at Kition, in: *Excavations at Kition V. The Pre-Phoenician Levels Areas I and II*, part. 1, V. Karageorghis & M. Demas (eds), Nicosia: Published for the Republic of Cyprus by the Dept. of Antiquities, Cyprus: 322-336.
- Bash**, Lucien 1986: The Aegina Pirate Ships of B.C. 1700, *The Mariner's Mirror* 72: 415-437.
- Bash**, Lucien 1987: *Le musée imaginaire de la marine antique*, Athens: Institut hellenique pour la préservation de la tradition nautique.
- Bash**, Lucien 2012: Refelctions on the Graffiti of Hagia Sophia at Trebizond (Trabzon), Turkey, in: *Between Continents. Proceedings of the Twelfth Symposium on Boat and Ship Archaeology, Istanbul 2009*. Istanbul, N. Gunsenin (ed.), Istanbul: Ege Yayinlari: 165-170.
- Bass**, George & **van Doorninck** Jr., Frederick 1982: *Yassi Ada: A Seventh-Century Byzantine Shipwreck*, Vol. 1, Austin TX: Texas A & M University Press.
- Baldowin**, John 1987: *The Urban Character of Christian Worship, the Origin, Development, and Meaning of Stational Liturgy*, [Orientalia Christiana Analecta 228], Rome: Pontifical Oriental Institute Press.
- Bayet**, Charles 2009: *Byzantine Art*, New York: Parkstone Press Ltd.
- Bellabarba**, Sergio 1988: The Square-Rigged Ship of the Fabrica di Galere (pts. 1 and 2), *The Mariner's Mirror* 7/4: 113-130, 225-239.
- Bellabarba**, Sergio 1999: Note Sull'Origine della Nave a Tre Alberi, *Archeologia delle Acque* 1/2: 81-93.
- Beneš**, Carrie 2018: Civic Identity, in: *A Companion to Medieval Genoa (Brill's Companions to European History, vol. XV, C. Beneš (ed.))*, Leiden-Boston: Brill: 193-218.
- Berger**, Albrecht 1995: Zur Topographie der Ufergegend am Goldenen Horn in der byzantinischen Zeit, *Istanbuler Mitteilungen* 45: 149-165.
- Bianchi**, Luciano & **Poleggi**, Ennio 1980: *Una città portuale del Medioevo: Genova nei secoli X-XVI*, Genova: Sagep.
- Bill**, Jan 2002: Castles at Sea. The Warship of the High Middle Ages, in: *Maritime Warfare in Northern Europe. Technology, Organisation, Logistics and Administration, 500 B.C. - 1599 A.D. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 3-5 May 2000*, A. Jergensen, J. Find, L. Jorgensen & B. Clausen (eds.), Copenhagen: Publications from The National Museum Studies in Archaeology & History Vol. 6: 47-57.
- Bill**, Jan & **Hocker**, Frederick 2004: Haithabu 4 Seen in the Context of Contemporary Shipbuilding in Southern Scandinavia, in: *Der Prähm aus dem Hafen von Haithabu. Beiträge zu antiken und mittellalterlichen Flachbodenschiffen*, K. Brandt, & H. Kühn, (eds.), Neumünster: Wachholtz Verlag: 43-54.
- Bill**, Jan 2008: Viking Ships and the Sea, in: *The Viking World*, S. Brink (ed.), London-New York: Routledge: 170-180.

- Bill**, Jan: Ship graffiti: <https://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/the-longships/picture-sources/ship-graffiti>, nocemeh 30.05.2019 г.
- Blackburn**, Graham 1978: *The Illustrated Encyclopedia of Ships, Boats, Vessels and Other Water Borne Craft*, New York: The Overlook Press.
- Blindheim**, Martin 1985: *Graffiti in Norwegian Stave Churches c. 1150–c. 1350*, Oslo: Universitetsforl.
- Blöndal**, Sigfús 1978: *The Varangians of Byzantium: an aspect of Byzantine Military history*, transl., revised and rewritten by B. Benedikz, Cambridge: Cambridge University Press.
- Bohlander**, Richard 1992: *World Explorers and Discoverers*, New York: Macmillan.
- Bollon**, Marc & **Imhaus**, Brunehilde 2009: Graffiti marins de l'île de Chypre, *Report of the Department of Antiquities Cyprus*, Nicosia: 423-434.
- Bondioli**, Mauro, **Burlet**, René & **Zysberg**, André 1995: Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Galleys, in: *Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since PreClassical Times*, R. Gardiner (ed.), Havertown, PA: Conway Maritime Press: 172-205.
- Bondioli**, Mauro 2003: The Arsenal of Venice and the Art of Building Ships, in: *Boats, Ships and Shipyards, Proceedings of the Ninth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Venice 2000*, C. Beltrame (ed.), Oxford: Oxbow Books: 10-13.
- Bonino**, Marco 1975, A medieval graffito at Final Ligure, *The Mariner's Mirror* 61: 291-292.
- Bonino**, Marco 1978: Lateen-Rigged Medieval Ships. New Evidence from Wrecks in the Po Delta (Italy) and Notes on Pictorial and Other Documents, *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 7/1: 9-28.
- Bonino**, Marco 1978a: *Archeologia e tradizione navale tra la Romagna e il Po*, Ravenna: Longo Editore.
- Bragadin**, Marc'Antonio 1955: *Histoire des républiques maritimes italiennes: Venise-Amalfi-Pise-Gênes*, Paris: Edité par Payot.
- Bragadin**, Marc'Antonio 1978: Le navi, loro structure e attrezzature nell'alto medioevo, in: *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo[settimana di studio] 14–20 aprile 1977*, Spoleto: Centro italiano di studi sull'alto Medioevo: 398-401
- Breydenbach** 1486 = Bernhard von Breydenbach, Rath Martinus, Paulus Waltherus, *Peregrinatio in terram sanctam, mit Widmungsvorrede des Autors an Berthold von Henneberg, Erzbischof von Mainz. Holzschnitte von Erhard Reuwich*, Mainz: Bayerische Staatsbibliothek 2 Inc.c.a. 1725, 51r: <https://daten.digital-sammlungen.de/~db/0005/bsb00051697/images/index.html?seite=51&fip=-193.174.98.30>, nocemeh 24.01.2021 г.
- Brögger**, Anton 1921: *The Oseberg ship*, New York.
- Brummett**, Palmira 1994: *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, Albany: State University of New York Press.
- Bryer**, Anthony 1966: Shipping in the Empire of Trebizond, *The Mariner's Mirror* 52: 3-12.
- Bucherie**, Luc 1992: Graffiti et histoire des mentalités, Genèse d'une recherche, *Antropologia Alpina Annual Report* 2: 41-64.
- Bucherie**, Luc & **González**, Elvira 2000: Panorama des Graffiti Maritimes en Méditerranée, in: *Actes XI Colloque International de Glyptographie de Palma de Majorque, du 2 au 9 juillet 1998*: 31- 99.
- Bux**, Nicola 1987: Il culto e la liturgia, in: *San Nicola di Bari e la sua basilica*, G. Otranto (ed.), Milan: Edizioni Electa. Spa: 49-60.
- Byrne**, Eugene 1930: *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, Cambridge (Mass.): Mediaeval academy of America.
- Caoursin**, Guillaume 1496: *Rhodiorum Historia (1480-1489)*, Ulm: <https://www.digivault.eu/Media/PreviewMedia?RecordId=20&MediaId=1db8cfe7-1206-4d5f-a46a-5131d6cf97e6&PageNo=36>, nocemeh 27.02.2021 г.
- Carlson**, Debora 2007 Mast-Step Coins Among the Romans, *The International Journal of Nautical Archaeology* 36/2: 317-324.
- Carlson**, Debora 2009 Seeing the Sea: Ships' Eyes in Classical Greece, *Hesperia* 78: 347-365.



- Carr**, Annemarie 1991: Deesis, in: *The Oxford Dictionary of Byzantium*, (ed.) A. Kazhdan, Oxford: Oxford University Press: 599-600.
- Cassar**, Paul 1966: The Nautical Ex-Votos of the Maltese Islands, *Maltese Folklore Review* 1/3: 226-231.
- Cassar**, Joanne & **Muscat**, Joseph 1989: *Report on the Graffiti found in the Old Prisons of the Gozo Citadel*, Museums Department Malta, part II, 1.
- Casson**, Lionel 1964: *Illustrated History of Ships and Boats*, New York: Doubleday & Company, Inc.
- Casson**, Lionel 1971: *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Castro**, Filipe 2008: A Quantitative Look at Mediterranean Lateen- and Square-Rigged Ships (Part 1), *The International Journal of Nautical Archaeology* 37/2: 347-359.
- Chaillu**, Paul Du 1889: *The Viking Age*, II, London: Muray.
- Champion**, Matthew 2017: Ship graffiti in East Anglian Churches: A Reflection of Maritime Interventions? in: *Six Essays in Hanseatic History; the Proceedings of the Hansa Symposium 2015*, P. Richards (ed.), Cromer: Poppyland Publishing: 55-71.
- Chatterton**, Edward 1909: *Sailing Ships. The Story of Their Development from the Earliest Times to the Present Day*, London: Sidgwick & Jackson Ltd.
- Christensen**, Arne 1995: Ship Graffiti, in: *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia*, (eds) O. Crumlin-Pedersen & B. Munch-Thye, Copenhagen: National Museum of Denmark: 180-185.
- Christensen**, Arne & **Steusloff**, Wolfgang 2012: *Das Ebersdorfer Schiffsmodell von 1400: ein authentisches Sachzeugnis des spätmittelalterlichen Schiffbaus in Nordeuropa*, Wiefelstede: Oceanum Verlag.
- Chrysostomides**, Julian 1970: Venetian Commercial Privileges Under the Palaeologi, *Studi Veneziani* XII: 267-356.
- Ciciliot**, Furio 1998: Genoese cocha, in *Archaeonautica*, 14, 1998. *Construction navale maritime et fluviale. Approches archéologique, historique et ethnologique*, (eds.) P. Pomey & E. Rieth: 191-194.
- Ciciliot**, Furio 2005: *Le superbe navi. Cantieri e tipologie navali liguri medievali*, Savona: Società Savonese di Storia patria.
- Ciggaar**, Krijna 1996: *Western Travellers to Constantinople: The West and Byzantium, 962-1204: Cultural and Political Relations* [Series: The Medieval Mediterranean, Volume: 10], Leiden: Brill.
- Clare**, Edward 1985: *St. Nicholas. His Legends and Iconography*, Florence: Olschki.
- Cod. Theod.** = *Theodosian Code and Novels*, (eds.) Th. Mommsen, P. Krueger & P. M. Meyer, Vols. 1 & 2. Theodosiani libri XVI cum Constitutionibus Sirmondianis et Lege novellae ad Theodosianum pertinentes, Berlin & Dublin: 1905: <https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Constitutiones/CTh14.html#9>, nocemeh 23.09.2021 z.
- Constantin VII Porphyrogénète** 1935-1940 = *Constantin VII Porphyrogénète, Le Livre des Cérémonies*, vol. 1, trans. Albert Vogt, Paris, Les Belles Lettes.
- Cornwell**, Edward 1979: *An Illustrated History of Ships*, London: New English Library Limited.
- Cormack**, Robin, **Hawkins**, Ernest 1977: The Mosaics of St. Sophia at Istanbul: The Rooms above the Southwest Vestibule and Ramp, *Dumbarton Oaks Papers* 31: 175-252.
- Cortes**, Antoni Pons 2009-2010: Los grafitos de Messina en Muro Leccese (Puglia). Inventario de sus naves e hipótesis histórica, *Mayurqa* 33: 395-412.
- Cossa**, Angelo 2014: Contributo per un corpus dei grafiti del Salento: rafgurazioni di navi (XIII-XVII secolo), in: *NAVIS Rassegna di studi di archeologia, etnologia e storia navale 5. ARCHEOLOGIA STORIA ETNOLOGIA NAVALE*, Atti del II convegno nazionale Cesenatico – Museo della Marineria (13-14 aprile 2012) a cura di A. Asta, G. Caniato, D. Gnola, St. Medas, Padova: 393-401.
- Couleurs de Terre** 1998 = *Couleurs de Terre. Des mappemondes médiévales aux images satellitales sous la direction de Monique Pelletier*, Paris: Bibliothèque nationale de France.
- Crumlin-Pedersen**, Ole 1966: Two Danish Side Rudders, *The Mariner's Mirror* 52: 251-261.
- Crumlin-Pedersen**, Ole 1988: Schiffe und Schiffahrtswege im Ostseeraum während des 9-12. Jahrhunderts, *Bericht der Römisch-Germanischen Kommission* 69: 530-563.



- Crumlin-Pedersen**, Ole 1991: Ship Types and Sizes AD 800 – 1200, in: *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200 – 1200*, O. Crumlin-Pedersen (ed.), Roskilde: Viking Ship Museum: 69-82.
- Crumlin-Pedersen**, Ole 2000: To Be or Not to Be a Cog: the Bremen Cog in Perspective, *The International Journal of Nautical Archaeology* 29/2: 230-246.
- Crumlin-Pedersen**, Ole 2002: *The Skuldelev Ships I: Topography, archaeology, history, conservation and display*, Roskilde: Viking Ship Museum: 303-308.
- Crumlin-Pedersen**, Ole 2017: Cog-Kogge-Kaag, Træk af en frisisk skibstypes historie, *Museet for Søfarts årbog* 24: 81-144.
- Culver**, Henry 1992: *The Book of Old Ships: From Egyptian Galleys to Clipper Ships*, New York: Dover Publications, Inc.
- Ćurčić**, Slobodan 1991: NAOS, in: *The Oxford Dictionary of Byzantium*, (ed.) A. P. Kazhdan, Oxford: Oxford University Press: II, 1436.
- Cuschieri**, Andrew and **Muscat**, Joseph 1989: Maritime Votive Paintings in: Maltese Churches, *Melita Historica* 10/2: 121-144.
- Damianidis**, Kostas 2011, Roman Ship Graffiti in the Tower of the Winds Athens, *Journal Archaeologisches Korrespondenzblatt* 41: 85-99.
- Damianidis**, Kostas 2012: Byzantine Ship Graffiti in the Kilise Mescidi of Amasra, in: *Between Continents, Proceedings of the Twelfth Symposium on Boat and Ship Archaeology, Istanbul 2009*, N. Günsenin (ed.), Istanbul: Zero Books: 135-139.
- Damianidis**, Kostas 2014: Study of Ancient Ship-Graffiti from the Black Sea and the Aegean, in: *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, D. Couto, F. Gunergun, M. Pedani (eds.), Istanbul: Piri Reis University Publications, Denizler Kitabevi: 450-460.
- Darck**, Ken & **Kostenec**, Jan 2006: The Byzantine Patriarchate in Constantinople and the Baptistry of the Church of Hagia Sophia, *Architectura* 36: 113-130.
- Darck**, Ken & **Kostenec**, Jan 2010: The Hagia Sophia Project, Istanbul. Fieldwork & Projects. Turkey, *Bulletin of British Byzantine Studies* 36: 48-68.
- Darck**, Ken & **Kostenec**, Jan 2011: Paul the Silentiary's Description of Hagia Sophia in the Light of New Archeological Evidence, *Byzantinoslavica* 69/3: 88-105.
- David**, Maurius 1965, Les graffiti des eglises normandes, *Archeologia* 6: 28-41.
- Davidson**, Hilda 1976: *The Viking Road to Byzantium*, London: Allen & Unwin.
- Davidson**, Hilda 1993: *The Lost Beliefs of Northern Europe*, London: Routledge.
- Delouca**, Katerina 1990: *Inventaire des graffiti navals des eglises Byzantines et post-Byzantines de l'île d'Egine*. Master's thesis, under the direction of M. Pressouyre & M. Rieth, University of Paris, U.E.R. D'Archeologie, Paris, France.
- Delouca**, Katerina 1996: Les graffiti de navires des eglises byzantines et post byzantines de l'île d'Egine, in: *Tropis IV. 4th International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, E. Tzalas (ed.), Athens: 175-185.
- Delouca**, Katerina 2000: Les graffiti de navires de l'Occident médiéval dans les monuments byzantins: l'exemple de Thesseion, in: *Utilis est lapis in structura: mélanges offerts à Léon Pressouyre*, Paris: Comité des Travaux Historiques et Scientifiques: 373-377.
- Demesticha** 2017 = **Demesticha**, Stella, **Delouca**, Katerina, **Trentin**, Mia Gaia, **Bakirtzis**, Nikolas & **Neophytou**, Andonis 2017: Seamen on Land? A Preliminary Analysis of Medieval Ship Graffiti on Cyprus, *The International Journal of Nautical Archaeology* 46/2: 346-381.
- Demesticha**, Stella 2017b: KARAVOI: A Programme for the Documentation of Ship Graffiti on Medieval and post-Medieval Monuments of Cyprus, in: *ISBSA 14: Baltic and Beyond. Change and Continuity in Shipbuilding. Proceedings of the Fourteenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Gdansk 2015*, J. Litwin (ed.), Gdansk: National Maritime Museum: 113-119.
- Die Bremer Hanse-Kogge** 1969 = *Die Bremer Hanse-Kogge. Ein Schlüssel zur Schiffahrtsgeschichte. Fund. Konservierung. Forschung*, H. Abel (ed.), Bremen: Friedrich Röver Verlag.
- Dirimtekin**, Feridun 1963 - 1964: Le local de Patriarcat à Sainte Sophia, *Istanbuler Mitteilungen* 13/14: 113-127.

- Dolley**, Reginald 1948: The Warships of the Later Roman Empire, *Journal of Roman Studies* 38: 47-53.
- Dorling**, Taprell 1912<sup>2</sup>: *All About Ships*, London-New York-Toronto & Melbourne: Cassel & Company Ltd.
- Dotson**, John 1979: Merchant and Naval Influences on Galley Design at Venice and Genoa in the Fourteenth Century, in: *New aspect of naval history: selected papers presented at the fourth naval history symposium*, C. L. Symonds (ed.), Annapolis, Maryland: Naval Institute Press: 20-32.
- Dotson**, John 1995: Economics and Logistics of Galley Warfare, in: *The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels since Pre-Classical Times*, R. Gardiner (ed.), London: Conway Maritime Press: 217-23.
- Ντούμας**, Χρήστος 1965: Κοπή τ' Αρωνιού, *Αρχαιολογικόν Δελτίον* 20: 41-64.
- Dudszus**, Alfred, **Henriot**, Ernest & **Krumrey**, Friedric 1983: *Das grosse Schiffstypenbuch Schiffe - Boote - Flöße unter Riemen und Segel. Historische Schiffs- und Bootsfunde. Berühmte Segelschiffe*, Berlin: Transpress.
- Eickhoff**, Ekkehard 1966: *Seekrieg und Seepolitik Zwischen Islam und Abenland: Das Mittelmeer Unter Byzantinischer und Arabischer Hegemonie (650-1040)*, Berlin: Walter de Gruyter & Co.
- Ellmers**, Detlev 1985: The History of the Cog as a Ship Type, in: *The Hansa Cog of 1380. Translated by Norma Wieland*, Bremerhaven: Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum: 60-68.
- Ellmers**, Detlev 1994: The Cog as Cargo Carrier, in: *Cogs, Caravels, and Galleons: The Sailing Ship 1000 - 1650*, (Conway's History of the Ship), R. Gardiner & R. Unger (eds.), New Jersey: Chartwell Books, Inc.: 29-46.
- Emetz**, Igor 1995: Iconographic Evidence for the Ship of the Bosphorus Kingdom, *The International Journal of Nautical Archaeology* XXIV/2: 133-138.
- Encyclopaedia Iranica** 1996 = *Encyclopaedia Iranica*, Vol. 7, Fasc. 6: 566-568: [https://www.iranica-online.org/articles/dul-faqar\\_nocemen](https://www.iranica-online.org/articles/dul-faqar_nocemen) 23.07.2021.
- Enlart**, Camille 1916: *Manuel d'Archéologie Française, vol. 3: Le Costume depuis les temps Merovingiens jusqu'à la Renaissance*, Paris: Auguste Picard.
- Everyday Objects 2010** = *Everyday Objects: Medieval and Early Modern Material Culture and Its Meanings*, (eds.) T. Hamling & C. Richardson, Farnham: Ashgate: 2010.
- Falconer**, William 1784: *An Universal Dictionary of the Marine*, London: T. Cadell.
- Filippi**, Stefania 2000: I tesori della Biblioteca universitaria di Bologna. Una rassegna dei pezzi più belli e rari, *Biblioteche oggi* 5: 74-77.
- Flags at Sea** 1974 = n.a. Flags at Sea, *All Hands* 684: 55-59.
- Fliedner**, Siegfried 1964: *Die Bremer Kogge*, Bremen: Gøthche (=Hefte des Focke - Museums Bremen, Nr. 2).
- Fliedner**, Siegfried 1969: 'Kogge' und 'Hulk'. Ein Beitrag zur Schiffstypengeschichte, - in: *Die Bremer Hanse-Kogge Fund Konservierung Forschung*, Bremen: Friedrich Röver Verlag: 54-62.
- Focillon**, H. *Art populaire: Travaux artistiques et scientifiques du 1er Congrès international des arts populaires*, Prague 1928, Paris: Duchartre, 1931: VII-XVI.
- Forte**, Angelo, **Oram**, Richard & **Pedersen**, Frederik 2005: *Viking Empire*, New York: Cambridge University Press.
- Franklin**, Simon & **Shepard**, Jonathan 1996: *The Emergence of Rus 750-1200*, London-New York: Longman.
- Fratris Felicis Fabri** 1843 = *Fratris Felicis Fabri Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti Peregrinationem*, volume premium, Cunradus Hassler (ed.), Stuttgartiae: Sumtusus Societatis Litterarie Stuttgardiensis.
- Freely**, John & **Glyn**, Anthony 2000: *The Companion Guide to Istanbul and Around the Marmara*, New York: Woodbridge & Boydell & Brewer Inc.
- Friel**, Ian 1994: The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship, in: *Cogs, Caravels, and Galleons: The Sailing Ship 1000 - 1650*, (Conway's History of the Ship), R. Gardiner & R. Unger (eds.), New Jersey: Chartwell Books, Inc.: 77-90.

- Friel**, Ian 1995: *The Good Ship. Ship, Shipbuilding and Technology in England 1200-1500*, Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Garnett**, Jane & Rosser, 2018: Gervase The Ex Voto between Domestic and Public Space: From Personal Testimony to Collective Memory, in: *Domestic Devotions in Early Modern Italy*, (eds.) M. Corry, M. Faini & Al. Meneghin, Leiden, Boston: Brill: 45-62.
- Gay**, Franco & **Ciano**, Cesare 1996: *The Ships of Christopher Columbus*, Lucio Bertolazzi and Luciano F. Farina (transl.), Rome: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato Libreria dello Stato.
- Gell**, Alfred 1998: *Art and Agency: An Anthropological Theory*, New York: Oxford University Press.
- Gerstel**, Sharon 1998: Painted Sources for Female Piety in Medieval Byzantium, *Dumbarton Oaks papers* 52: 89-113.
- Γκητάκος**, Μιχαήλ 1956, *Συμβολή εις την μελέτην και ερμηνείαν των ακιδογραφημάτων*, Αθήνα, Εκδόσεις Σαραντέα.
- Gilles**, Pierre 1988: *The Antiquities of Constantinople. Based on the translation by John Ball. Second edition with new Introduction and Bibliography by R. Musto*, New York: Italica Press.
- Gioffari**, Gerardo 1979: La leggenda di Kiev. La traslazione delle reliquie di S. Nicola nel racconto di un annalista russo contemporaneo, *Nicolaus. Rivista di teologia ecumenico-patristica* VII/2: 205-323.
- Gluzman**, Renard 2020: What Made a Ship Venetian? (Thirteenth to Sixteenth Centuries), in: *Cultures of Empire: Rethinking Venetian Rule, 1400-1700: Essays in Honour of Benjamin Arbel*, G. Christ & Fr.-J. Morche (eds.), Leiden: Brill: 293-328.
- González**, Elvira & **Pastor**, Xavier 1993, La arquitectura naval de los graffiti medievales mallorquines, in: *IV Congreso de Arqueología Medieval Española, Actas III*, Alicante: Asociación Española de Arqueología Medieval: 1035-1047.
- González**, Elvira, **Oliver**, Bernat & **Durán**, Margarita 2000: Los Grafitos Medievales del Castillo de Santueri (Felanitx, Mallorca), in: *Actes du XI<sup>e</sup> Colloque International de Glyptographie de Palma de Majorque du 2 au 9 juillet 1998*, Braine-le-Château: Centre international de recherches glyptographiques: 229-245.
- González**, Elvira 2006, Nuevos grafitos descubiertos en la torre del homenaje del Castillo de Bellver (Palma de Mallorca), in: *Actes du XV<sup>e</sup> Colloque International de Glyptographie de Cordoue*, Braine-le-Château: Editions de la Taille d'Aulme: 161-178.
- González**, Elvira 2017, Nautical Graffiti in Mallorca, *International Journal of Nautical Archaeology* 46/2: 437-449.
- Γουδας**, Μιχαήλ 1911-1912: Μεσαιωνικά χαράγματα πλοίων επί του Θησείου, *Βυζαντις* 2: 329-357.
- Grabar**, Andre 1928: *La peinture religieuse en Bulgarie. Tome 1: texte seul* [Collection Orient et Byzance], Paris: P. Geuthner.
- Graham-Campbell**, James 2001<sup>3</sup>: *The Viking World*, London: Frances Lincoln.
- Gräslund**, Ann-Sofie 2003: Drakar i Uppåkra, in: *Fler fynd i centrum. Materialstudier i och kring Uppåkra*, B. Hårdh (Hrg.), Stockholm: Almqvist & Wiksell International: 179-188.
- Grosso**, Orlando 1914: *Il San Giorgio dei genovesi*, Genova: Libreria editrice moderna.
- Grünenberg**, Konrad 1487: *Beschreibung der Reise von Konstanz nach Jerusalem*, *Badische Landesbibliothek Karlsruhe, Cod. St. Peter pap. 32*: <https://digital.blb-karlsruhe.de/blbhs/content/zoom/3853508>, nocemeh 21.01.2021 z.
- Guglielmotti**, Paola 2013: Genova, *Il medioevo nelle città italiane* VI: 163-164.
- Guillet de Saint-George**, Georges 1680: *Les Arts de l'homme d'épée, ou le Dictionnaire du gentilhomme*, Paris.
- Guilmartin**, John JR. 2002: *Galleons and Galleys*, London: Cassell & Co.
- Guilmartin**, John JR. 2003: *Gunpowder & Galleys. Changing Technology & Mediterranean Warfare at Sea in the 16<sup>th</sup> Century*, Revised Edition, London: Conway Maritime Press.
- Guilleux La Roerie**, Louis 1957: More About the Ship of the Renaissance, *The Mariners Mirror* 43: 179-193.
- Güleryüz**, Ahmet 2005: *Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken: Mikyas-ı Sefain*, Istanbul: Denizler Kitabevi.



- Günsenin**, Nergis 2017: Harbours and Shipbuilding in Byzantine Constantinople, in: *The Sea in history. 2. The medieval world*, (eds.) Christian Buchet, Michel Balard, Woodbridge: Boydell & Brewer: 412-424.
- Gürkan**, Emrah 2018: *Sultanın Korsanları Osmanlı Akdenizi'nde Yağma ve Esaret 1500-1700*, İstanbul: Kronik Kitap.
- Hagen**, Anders 1961: *Les Bateaux Vikings*, Oslo: Universitets Oldsaksamling.
- Handbook of Material Culture 2010** = *The Oxford Handbook of Material Culture Studies*, (eds.) D. Hicks & M. Beaudry, Oxford: Oxford University Press: 2010.
- Harpster**, Matthew & **Coureas**, Nicholas 2008: Palatinus Graecus, 367: A 13<sup>th</sup>-Century Method of Determining Vessel Burden? *The Mariner's Mirror* 94/1: 8-20.
- Hathaway**, Jane 2003: The Forgotten Icon: The Sword Zülfikâr in its Ottoman Incarnation, *The Turkish Studies Association Journal* 27/1-2: 1-14.
- Heers**, Jacques 1961: *Gênes au XVe siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris: S.E.V.P.E. N.
- Heher**, Dominik 2016: Julianoshafen – Sophienhafen – Kontoskalion, in: *Die byzantinischen Häfen Konstantinopels*, Falko Daim (ed.), Mainz: Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums: 51-66.
- Heher**, Dominik 2016b: Der Palasthafen des Bukoleon, in: *Die byzantinischen Häfen Konstantinopels*, Falko Daim (ed.), Mainz: Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums: 67- 90.
- Helms**, Svend 1975: Ship Graffiti in the Church of San Marco in Venice, *The International Journal of Nautical Archaeology* 4/2: 229-236.
- Hendy**, Michael 1985: *Studies in the Byzantine Monetary Economy, c. 300-1450*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Hermanns**, Marcus 2010: 16<sup>th</sup>-Century ship graffiti on the Town Walls of Eivissa, *International Journal of Nautical Archaeology* 39/1: 66-75.
- Hilsdale**, Cecily 2014: *Byzantine Art and Diplomacy in an Age of Decline*, Cambridge: Cambridge UP.
- Hocker**, Frederick 1995: Late Roman, Byzantine, and Islamic Galleys and Fleets, in: *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels since pre-classical Times*, R. Gardiner (ed.), London: Conway Maritime Press: 86-100.
- Hocker**, Frederick & **Dokkedal**, Line 2001: News from the Kolding cog, *Maritime Archaeology Newsletter from Roskilde* 16: 16-17.
- Hocker**, Frederick & **McManamon**, John 2006: Medieval Shipbuilding in the Mediterranean and Written Culture at Venice, *Mediterranean Historical Review* 21/2: 1-37.
- Holy Image 2006** = *Holy Image. Hallowed Ground. Icons from Sinai*, R. Nelson & K. Collins (ed.), Los Angeles: J. Paul Getty Museum.
- Humbert**, Jacques 1986: *La Galère Du XVIIème Siècle: Evolution technique, tracé des formes*, Grenoble: J. P. Debbane.
- Hutchinson**, Gillian 1994: *Medieval ships and shipping*, London: Leicester University Press.
- IESLA 1851** = *Iconographic Encyclopaedia of Science, Literature and Art*, J. Heck (ed.), New York: Rudolph Garrigue Publisher.
- Imhaus**, Brunehilde 2001, Graffiti marins de l'île de Chypre, in: *Actes du XIIe Colloque International de Glyptographie de Saint Christophe en Brionnais, du 10 au 15 juillet 2000*, Poitiers: Ed. de la Taille d'Aulme: 177-189.
- Jal**, Augustin 1840: Mémoire No. 5: Construction et gréement des galères et nefes latines du quatorzième siècle. - bèglehent de l'an 1240, sur la navigation des galères Vénitiennes, in: *Archéologie Navale*, Paris: Arthus Bertrand.
- Jal**, Augustin 1848: *Glossaire nautique: répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris: Firmin Didot Frères.
- Janin**, Raymond 1969<sup>2</sup>: *La géographie ecclésiastique de l' Empire byzantin. vol. 1: Le siège de Constantinople et le patriarcat oecuménique. pt. 3 Les églises et les monastères*, Paris: Institut Français d'Études Byzantines.
- Jenkins**, Romilly & **Mango**, Cyril 1956: The Date and Significance of the Tenth Homily of Photius,

*Dumbarton Oaks Papers* 9-10: 125-140.

**Jesch**, Judith 2001: *Ships and Men in the Late Viking Age, The Vocabulary of Runic Inscriptions and Skaldic Verse*. Woodbridge: Boydell & Brewer.

**Jones**, Charles 1978: *Saint Nicholas of Myra, Bari and Manhattan. Biography of a Legend*, Chicago: University of Chicago Press.

**Jones**, Gwyn 1964: *The Norse Atlantic Saga*, London: Oxford University Press.

**Johnson's Universal Cyclopaedia** 1805 = *Johnson's Universal Cyclopaedia. A New Edition*, Ch. Adams (ed.), New York: D. Appleton & Company, A Johnson Company.

**Kahanov**, Yaacov & **Stern**, Eliezer 2008: Ship graffiti from Akko (Acre), *The Mariner's Mirror* 94/1: 21-35.

**Kahanov**, Yaacov 2011, Graffiti of Ships in the Bahá'í Mansion at Mazra'ih, Israel, *International Journal of Historical Archaeology* 15: 102-125.

**Kamal**, Youssouf 1938: *Monumenta cartographica Africae et Aegypti. Tome IV, fasc. 4. Époque des portulans, suivie par l'époque des découvertes*, Le Cairo.

**Kemp**, Martin 1981: Navis Ecclesiae: An Ambrosian Metaphor in Leonardo's Allegory of the Nautical Wolf and Imperious Eagle, *Bibliothèque d'humanisme et renaissance* 43: 257-268.

**Preiser-Kapeller**, Johannes 2016: Heptaskalon und weitere Anlegestellen am Goldenen Horn, in: *Die byzantinischen Häfen Konstantinopels*, Falko Daim (ed.), Mainz: Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums: 99-108.

**Kartschoke**, Dieter 2003: *Werner Schröder, Willehalm: Wolfram von Eschenbach*, Berlin: Walter de Gruyter.

**Kastholm**, Ole 2011: Six ship graffiti from Himmelev Church, *Maritime Archaeology Newsletter of Denmark* XXVI: 28-31.

**Kazhdan**, Alexander & **Ševčenko**, Nancy 1991: Nicholas of Myra (Representation in Art), in: *The Oxford Dictionary of Byzantium*, A. P. Kazhdan (ed.), Oxford: Oxford University Press: II, 1470.

**Kedar**, Benjamin 1967: Noms de saints et mentalité populaire à Gênes au XIVe siècle, *Le Moyen Age* LXXIII: 431-446

**Kedar**, Benjamin 1981: *Mercanti in crisi. A Genova e Venezia nel '300*, Roma: Ju vince.

**Keegan**, Peter 2014: *Graffiti in Antiquity*, London-New York: Routledge.

**Khursheed**, Kamal Aziz 2004: *The Meaning of Islamic Art: Explorations in Religious Symbolism and Social Relevance*, Vol. 2, Lahore: Al-Faisal.

**Kiedel**, Klaus-Peter & **Schnall**, Uwe 2000: *Die Hanse-Kogge von 1380. Geschichte, Fund, Bergung, Wiederaufbau, Konservierung*, Bermerhaven: Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum Bermerhaven.

**Kislinger**, Ewald 2016: Von schlechteren und besseren Lagen. Häfen zu Konstantinopel im Wandel ihrer Bedeutung, in: *Die byzantinischen Häfen Konstantinopels*, Falko Daim (ed.), Mainz: Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums: 9-17.

**Kislinger**, Ewald 2016b: Neorion und Proosphorion – die alten Häfen am Goldenen Horn. Mit einem Anhang über die Landeplätze (skalai) in diesem Umfeld bis 1204, in: *Die byzantinischen Häfen Konstantinopels*, Falko Daim (ed.), Mainz: Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums: 91-97.

**Kobyliński**, Zbigniew 1995: Ships, Society, Symbols and Archaeologists, in: *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia, Studies in Archaeology & History*, Vol. 1, (eds.) O. Crumlin-Pedersen & B. Munch Thye, Copenhagen: Publications from the National Museum: 9-19.

**Koniordos**, Vassilis & **Pelekanidou**, Elli 2001: Preliminary Report on Early Post-Byzantine Ship's Found in a Cistern South of the Trigonian Tower, in: *Tropis VI: Proceedings of the Sixth International Symposium on Ship Construction in Antiquity. Lamia 1996*, H. Tzalas (ed.), Athens: Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition: 331-339.

**Konstam**, Angus 2002: *Renaissance War Galley 1470-1590*, New York: Bloomsbury Publishing.

**Konstam**, Angus 2003: *Lepanto, 1571: The Greatest Naval Battle of the Renaissance*, New York: Bloomsbury Publishing.



- Konstam**, Angus 2008: *Sovereigns of the Sea: The Quest to Build the Perfect Renaissance Battleship*, Hoboken, NJ: John Wiley & Sons.
- Konstam**, Angus 2016: *The Barbary Pirates 15<sup>th</sup>-17<sup>th</sup> Centuries*, New York: Bloomsbury Publishing.
- Kownatzki**, Hermann 1931: Siegel, Wappen und Fahnen von Elbing, *Elbinger Jahrbuch* 9: 113-140.
- Krautheimer**, Richard 1965: *Early Christian and Byzantine Architecture*, New York: Penguin Books.
- Kreutz**, Barbara 1976: Ships, Shipping and the Implication of Change in the Early Medieval Mediterranean, *Viator* VII: 79-109.
- Kulturhistorisk Leksikon** 1975 = *Kulturhistorisk Leksikon for Nordisk Middelalder*, v. 19, Oslo: Gyldendal.
- Kulturhistorisk museum, University of Oslo**: [http://www.khm.uio.no/utstilling/faste/vikingskipene/oseberg\\_eng.html](http://www.khm.uio.no/utstilling/faste/vikingskipene/oseberg_eng.html), nocemeh 20.05.2019 z.
- Külzer**, Andreas 2016: Der Theodosios-Hafen in Yenikapı, İstanbul: ein Hafengelände im Wandel der Zeiten, in: *Die byzantinischen Häfen Konstantinopels*, Falko Daim (ed.), Mainz: Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums: 35-50.
- Lahn**, Werner 1992: *Die Kogge von Bremen Band 1. Bauteile und Bauablauf*. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 30). Hamburg: Kabel-Verlag.
- Laiou-Thomadakis**, Angeliki 1982: The Byzantine Economy in the Mediterranean trade System, Thirteenth-Fifteenth Centuries, *Dumbarton Oaks Papers* 34-35: 177-222.
- Laiou**, Angeliki 1993: Byzantine Traders and Seafarers, in: *The Greeks and the Sea*, S. Vryonis Jr. (ed.), New Rochelle, New York.: Aristide D. Caratzas: 79-96.
- Laiou**, Angeliki & **Morrisson**, Cécile 2007: *The Byzantine Economy*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Landström**, Björn 1961: *The Ship, an Illustrated History*, New York: Garden City.
- Lane**, Frederic 1934: *Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore: The Johns Hopkins Press.
- Lane**, Frederic 1963: Venetian Merchant Galleys, 1300–1334: Private and Communal Operation, *Speculum* 38: 179-205.
- Lane**, Frederic 1973: *Venice: A Maritime Republic*, Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Lane**, Frederic 2006: Venetian Shipping During the Commercial devolution, in: *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Century*, B. Pullan (ed.), London-New York: Routledge: 22-46.
- Langner**, Martin 2001: *Antike Graffitizeichnungen: Motive, Gestaltung und Bedeutung*, Wiesbaden: Ludwig Reichert.
- Langdon**, Merle & **van de Moortel**, Aleydis 2000: Newly Discovered Greek Boat Engravings from Attica, in: *Down the River to the Sea: Proceedings of the Eight International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, Gdansk 1997, J. Litwin (ed.), Gdansk: Polish Maritime Museum: 85-89.
- Laures**, Forster 1987: The Warships of the Kings of Aragon and Their Fighting Tactics During the 13th and 14th Centuries AD, *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* XVI/1: 19-29.
- Le Bon**, Elizabeth 1995: Ancient Ship Graffiti: Symbol and Context, in: *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia*, (eds.) C. O. Pedersen and B. Thye, Copenhagen: National Museum of Denmark: 172-179.
- Lidov**, Aleksej 2006: 'Il dio russo'. Culto e iconografia di san Nicola nell'antica Russia, in: *San Nicola. Splendori d' arte d' Oriente e d' Occidente*, M. Bacci (ed.), Pesaro, Milan: Skira Editore: 77-88.
- Liudprand** 1828 = Liudprand, Legatio ad Nicephorum Phocam, in: *Leonis Diaconi Caloensis Historiae*, (ed.) C. B. Hase, Bonn 1828: 343-373.
- Logan**, Donald 1991<sup>2</sup>: *The Viking in History*, London: Routledge.
- Longhena**, Mario 1953: La carta dei Pizigano del 1367 (posseduta dalla Biblioteca Palatina di Parma), *Archivio Storico per le province parmensi* 5: 25-130.
- Lübeck**, Konrad 1912: Die liturgische Gewänder der Griechen, *Theologie und Glaube* 4: 393-805.
- Luttrell**, Anthony 1976: *Hal Millieri. A Maltese Casale, its Churches and Paintings*, Malta: Midsea

Books.

**Macrides**, Ruth 1980: The New Constantine and the New Constantinople – 1261? *Byzantine and Modern Greek Studies* VI/1: 13-41.

**Macyntyre**, Donald 1969: *Bathe, Man-of-war. A History of the Combat Wessel*, New York: McGraw Hill.

**Magdalino**, Paul 1996: *Constantinople Médiévale. Études sur l'évolution des structures urbaines*, Travaux et mémoires du Centre de Recherche d'Histoire et Civilisation de Byzance, Monographies 9, Paris: De Boccard.

**Magdalino**, Paul 2000: The Maritime Neighborhoods of Constantinople: Commercial and Residential Functions, Sixth to Twelfth Centuries, *Dumbarton Oaks Papers* 54: 209-226.

**Magdalino**, Paul 2002: Medieval Constantinople: Built Environment and Urban Development, in: *The Economic History of Byzantium from the Seventh through the Fifteenth Century*, vol. I, (ed.) A. Laiou, Washington: Dumbarton Oaks: 529-537.

**Maik**, Jerzy 2011: Cogs on Elbląg Seals Dating from 1242 and 1367, *Fasciculi Archaeologiae Historicae* 24: 57-64.

**Mainstone**, Rowland 1988: *Hagia Sophia: architecture, structure and liturgy of Justinian's great church*, London: Thames and Hudson.

**Majeska**, George 1984: *Russian Travelers to Constantinople in the Fourteenth and Fifteenth Centuries*, Washington: Dumbarton Oaks.

**Mainstone**, Rowland 1988: *Hagia Sophia. Architecture, Structure and, Liturgy of Justinian's Great Church*, London: Thames & Hudson.

**Manfroni**, Camillo 1899: *Storia della marina italiana dalle invasioni barbariche al trattato di Ninfeo (anni di c. 400-1261)*, Livorno: Regia Accademia navale.

**Mango**, Cyril 1958: *The Homilies of Photius, Patriarch of Constantinople*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press.

**Mango**, Cyril 1959: *The Brazen House. A Study of the Vestibule of the Imperial Palace of Constantinople*, With an Appendix by Ernest Mamboury, København: Ikommission hos Ejnar Munksgaard.

**Mango**, Cyril 1962: *Materials for the Study of the Mosaics of St Sophia at Istanbul*, Washington, Dumbarton Oaks Research Library and Collection.

**Manners**, Ian 1997: Constructing the Image of a City: The Representation of Constantinople in Christopher Buondelmonti's *Liber Insularum Archipelagi*, *Annals of the Association of American Geographers* 87/1: 72-102.

**Marinis**, Vasileios 2014: *Architecture and Ritual in the Churches of Constantinople Ninth to Fifteenth Centuries*, Cambridge: Cambridge University Press.

**Marraval**, Pierre 2002: The Earliest Phase of Christian Pilgrimage in the Near East (before VII<sup>th</sup> century), *Dumbarton Oaks Papers* 56: 63-74.

**Martin**, Lillian Ray 2001: *The Art and Archeology of Medieval Ships and Boats*, London: Chatham Publishing.

**Martinez-Hidalgo**, Jose 1966: *Columbus' Ships*, Barre, Massachusetts: Barre Publishing Company.

**Marzari**, Mario 1999: Galee, fuste, sciabecchi e brigantine, *Proposte e ricerche* 22/2: 112-131.

**Mathews**, Thomas 1976: *The Byzantine Churches of Istanbul. A Photographic Survey*, London: University Park, PA.

**McCormick**, Michael 2001: *Origins of the European Economy. Communications and Commerce, A.D. 300-900*, Cambridge: Cambridge University Press.

**McDermott**, Alice 1956: Some Old Beliefs and Superstitions of Seamen, *The Mariners Mirror* 42/3: 254-255.

**McElroy**, Debra 2020: *Signs & Symbols of the World: Over 1,001 Visual Signs Explained*, New York: Quarto Publishing Group.

**McGrail**, Sean 2001: *Boats of the World From The Stone Age To Medieval Times*, Oxford: Oxford University Press.

**McManamon**, John 2001: The 'Archaeology' of Fifteenth-Century Manuscripts on Shipbuilding, *The*

*Institute of Nautical Archaeology Quarterly* 38/4: 17-25.

**Medieval and Renaissance Famagusta 2012** = *Medieval and Renaissance Famagusta: Studies in Architecture, Art and History*, (eds.) M. Walsh, N. Coureas, P. Edbury, London.

**Meinardus**, Otto 1970-1972: Medieval Navigation According to Akidographemata in Byzantine Churches and Monasteries, *Δελτίον τῆς Χριστιανικῆς Αρχαιολογικῆς Ἑταιρείας* 6: 29-52.

**Mel'nikova**, Elena 2017: A New Runic Inscription from Hagia Sophia Cathedral in Istanbul, *Futhark: International Journal of Runic Studies* 7 (2016, publ. 2017): 101-110.

**Memoire** 1983 = Memoire sur les manœuvres et sur les agres d'une galère, dans lequel il est parlé de l'usage particuliers de chacune de ces pieces, in: Jan Fennis, *Un manuel de construction des galères*, 1691: repr. Amsterdam: Maarsen 1983.

**Michail**, Maria 2015, Ship Graffiti in Context: A Preliminary Study of Cypriot Patterns, in: *Cypriot Cultural Details. Proceedings of the 10th Post Graduate Cypriot Archaeology Conference*, I. Hadjikyriakos & M. Trentin (eds.), Oxford-Philadelphia: Oxbow Books: 41-64.

**Miracles 2016** = *Miracles: An Encyclopedia of People, Places, and Supernatural Events from Antiquity to the Present*, (ed.) Patrick Hayes, Santa Barbara: ABC-CLIO LLC.

**Möbius**, Friedrich 1989: Navis Ecclesiae: Sinnschichten des zeitgenössischen Sprachgebrauchs, *Marburger jahrbuch für Kunstwissenschaft* 22: 15-23.

**Moore**, John 1801: *The British Mariner's Vocabulary*, London: Printed by J. Cundee.

**Morton**, Nance 1955: The Ship of the Renaissance, *The Mariner's Mirror* 61/3: 180-192, 261-295.

**Mott**, Lawrence 1988: Square-Rigged Great Gallies of the Late Fifteenth Century, *The Mariner's Mirror* 74/1: 49-54.

**Mott**, Lawrence 1990: Medieval Ship Graffiti in the Palau Reial Major at Barcelona, *The Mariner's Mirror* 76/1: 13-21.

**Mott**, Lawrence 1990a: Ships of the 13<sup>th</sup> Century Catalan Navy, *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 19/2: 101-112.

**Mott**, Lawrence 1994: A Three-Masted Ship Depiction from 1409, *The International Journal of Nautical Archaeology* 23/1: 39-40.

**Mott**, Lawrence 1997: *The Development of the Rudder: A Technological Tale*, London: Chatham Publishing.

**Mullett**, Margaret 2002: 16. In Peril on the Sea: Travel Genres and the Unexpected, in: *Travel in the Byzantine World*, (ed.) Ruth Macrides. Ashgate Publishing Ltd: 259-284.

**Müller-Wiener**, Wolfgang 1994: *Die Häfen von Byzantion - Konstantinopous - Istanbul*, Tübingen: Ernst Wasmuth Verlag.

**Murad**, Seyyid 1993: *Gazavât-ı Hayreddin Paşa*, Haz. Mustafa Yıldız, Aachen: Verlag Shaker.

**Murphey**, Rhads 1986: YEŇI ČERI, in: *The Encyclopaedia of Islam, New Edition*, vol. 11: W-Z, P. Bearman, Th. Bianquis, C. Bosworth, E. van Donzel, W. Heinrich (eds.), Leiden: Brill: 322-331.

**Murray**, Peter & **Murray**, Linda 1998: *The Oxford Companion to Christian Art and Architecture*, Oxford, New York: Oxford University Press.

**Muscat**, Joseph 1991: Il Graffiti Marittini Maltin = Maltese Ship Graffiti, in: *Medieval Ships and the Birth of Technological Societies, II. The Mediterranean Area and European Integration*, by Chr. Villain-Gandossi, S. Busuttil, P. Adam (eds.), Malta: 323-381.

**Muscat**, Joseph & **Cassar**, Joanne 1994: The Gozo Prisons Graffiti, *Melita Historica* 11/3: 241-274.

**Muscat**, Joseph, 1996: The Warships of the Order of Saint John 1530-1798, in: *The Malta Historical Society Proceedings of History Week 1994*, St. Fiorini (ed.), Malta Historical Society: 77-113.

**Muscat**, Joseph 1997, Graffiti on the Exterior Wall of St. Paul's Shipwreck Church, *Melita Historica* 12: 179-194.

**Muscat**, Joseph 1999: Ship Graffiti - A Comparative Study, *Journal of Mediterranean Studies* 9/1: 78-79.

**Muscat**, Joseph 2006: Ship Graffiti in Malta 1500-1900, in: *Mediterranean seascapes*, S. Mercieca (ed.), Valletta: 143-170. [https://www.um.edu.mt/library/oar/bitstream/123456789/30661/1/Ship\\_Graffiti\\_in\\_Malta\\_1500%E2%80%931900\\_2006.pdf](https://www.um.edu.mt/library/oar/bitstream/123456789/30661/1/Ship_Graffiti_in_Malta_1500%E2%80%931900_2006.pdf), nocemex 07.08.2021 г.

**Nakas**, Yannis 2007: 14<sup>th</sup> Century Gallies in the Black Sea: Ship in the Romance of Alexander the



- Great, *The International Journal of Nautical Archaeology* 37/1: 77-87.
- Nakas**, Yannis 2012: 14<sup>th</sup> Century Galley Fleet from the Black Sea: The Case of Codex 5 in the Hellenic Institute of Venice, in: *BETWEEN CONTINENTS. Proceedings of the Twelfth Symposium on Boat and Ship Archaeology, Istanbul 2009, ISBSA 12*, N. Günsenin (ed.), Istanbul: Ege Yayınları: 157-165.
- Nakas**, Yannis 2017: Tracing the Development of Mediterranean Medieval Warships from the 11<sup>th</sup> to 15<sup>th</sup> Century, in: *Byzanz zwischen Orient und Okzident 5: Schiffe und ihr Kontext Darstellungen, Modelle, Bestandteile – von der Bronzezeit bis zum Ende des Byzantinischen Reiches, Internationales Kolloquium 24-25. Mai 2013 in Mainz*, H. Frielinghaus, Th. Schmidts, V. Tsamakda (Hrsg.), Mainz: Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums: 185-199.
- Nakas**, Yannis & **Krapf**, Tobias 2017a: Medieval Ship Graffiti from Amarynthos, Euboea, Greece, *The International Journal of Nautical Archaeology* 46/2: 433-437.
- Necipoğlu**, Gülru 2012: Visual Cosmopolitanism and Creative Translation: Artistic Conversations with Renaissance Italy in Mehmed II's Constantinople, in: *Muqarnas. An Annual on the Visual Cultures of the Islamic World*, G. Necipoğlu (ed.), Leiden-Boston: Brill.
- Necipoğlu**, Nevra 2017: The Byzantine Economy and the Sea: The Maritime Trade of Byzantium, 10<sup>th</sup>-15<sup>th</sup> Centuries, - in: *The Sea in History. 2. The Medieval World*, Chr. Buchet, M. Ballard (eds.), Boydell & Brewer: 437-448.
- Nickel**, Hans-Jochen 1999: Was macht ein Schiff zur Kogge? *Das Logbuch* 35/2: 72-76.
- Nicol**, George 1920: *Ship Construction and Calculations: With Numerous Illustrations and Examples for the Use of Officers of the Mercantile Marine, Ship Superintendents, Draughtsmen, etc.* Glasgow: Brown & Son.
- OEMWMT** 2010 = *The Oxford Encyclopedia of Medieval Warfare and Military Technology*, C. Rogers (ed.), Volume 1-3, Oxford: Oxford University Press.
- Oikonomidès**, Nicolas 1979: *Hommes d'affaires grecs et latins à Constantinople (XIIIe-XVe siècles)*, Montreal-Paris: Institut d'études médiévales Albert-leGrand.
- Old Norse religion** 2006 = *Old Norse religion in longterm perspectives. Origins, Changes and Interactions*, A. Andrén, K. Jennlert, C. Randvere (eds.), Lund: Nordic Academic Press.
- Ορλάνδος**, Αναστάσιος & **Βρανούσης**, Λέανδρος 1973: *Τα χαράγματα τοῦ Παρθενῶνος ἤτοι ἐπιγραφαὶ χαραχθεῖσαι ἐπὶ τῶν κιόνων τοῦ Παρθενῶνος κατὰ τοὺς παλαιοχριστιανικοὺς καὶ βυζαντινοὺς χρόνους*, Αθήνα: Ακαδημία Αθηνῶν.
- Ορλάνδος**, Αναστάσιος 2000: *Τα παλάτια καὶ τὰ σπίτια τοῦ Μυστρά*. Αθήνα.
- Ončarov**, Nikolaj 1995: Legends et rites maritimes dans les dessins graffiti des églises de Nessebar (XIVe – XVIIIe siècles), in: *Tropis III, 3rd International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Athens 1989*, H. Tzales (ed.), Athens: Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition: 329-330.
- Page**, Raymond 1995: *Chronicles of the Vikings: Records, Memorials, and Myths*, Toronto: University of Toronto Press, Scholarly Publishing Division.
- Pálsson**, Herman & **Edwards**, Paul 1972: *The Book of Settlements: Landnamabok*, Winnipeg: University of Manitoba.
- Panzac**, Daniel 2018: *Osmanlı Donanması, 1572-1923*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Papaconstantinou**, Arieta 2020: The Sound of a Thousand Tongues: Visitors to Constantinople from the Eastern Provinces in the Sixth Century, in: *YILLIK: Annual of Istanbul Studies* II: 179-183.
- Papadopoulos**, Jean. 1948: Le mutatorion des églises byzantines, in: *Memorial Louis Petit* (= Archives de l'Orient Chrétien 1), Paris: Institut Français des Études Byzantines: 366-372.
- Paribeni**, Andrea 2004: Le sigle dei marmorari e l'organizzazione del cantiere, in: *Santa Sofia di Costantinopoli. L'arredo marmoreo della Grande Chiesa giustiniana*, (Studi di Antichità Cristiana pubblicati a cura del Pontificio Istituto di Archeologia Cristiana, LX), (eds.) Al. Guiglia & Cl. Barsanti, Città del Vaticano: 652-734.
- Paribeni**, Andrea 2010: Marble Elements from the Byzantine Water Supply, in: *The Sculptures of the Ayasofia Müzesi in Istanbul. A Short Guide*, (eds.) Cl. Barsanti & Al. Guiglia, Istanbul: Yayınları: 49-57.
- Paribeni**, Andrea 2010a: The Artist's Signature: Marble Mason's Mark, in: *The Sculptures of the*

- Ayasofia Müzesi in Istanbul. A Short Guide*, (eds.) Cl. Barsanti & Al. Guiglia, Istanbul: Yayınları: 113-119.
- Parker**, Rowland & **Rubenstein**, Michael 1988: *Malta's Ancient Temples and Ruts*, Kent: Institute for Cultural Research (Tunbridge Wells).
- Paul Silentiarii** 1822 = *Descriptio magnae Ecclesiae et Ambonis et Joannis Gazaei Descriptio tabulae mundi*, rec. Fr. Graefe. Lipsiae.
- Peil**, Dietmar 1983: *Untersuchungen zur Staats- und Herrschaftsmetaphorik in literarischen Zeugnissen von der Antike bis zur Gegenwart*, Munich: Fink.
- Pedani**, Maria Pia 2014: Ottoman Ships and Venetian Craftsmen in the 16<sup>th</sup> Century, in: *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, D. Couto, F. Guner Gun, M. Pia Pedani (eds.), Istanbul: Denizler Kitabevi / Kaptan Yayıncılık: 460-464.
- Pedone**, Silvia 2018: La fede che incide: alcuni inediti graffiti della S. Sofia di Costantinopoli, in: *Di Bisanzio dirai ciò che è passato, ciò che passa e che sarà. Scritti in onore di Alessandra Guiglia*, a cura di S. Pedone e A. Paribeni, Roma: Bardi Editore: 217-234.
- Peeters**, Jacob ok. 1685: *Description des principales Villes, Havres et Isles du Golfe de Venise du cote Oriental, comme aussi des Villes et Forteresses de la Moree et quelques Places de la Grece et des Isles principales de l'Archipel et Forteresses d'icelles et en Suite quelques Places renommées de la Terre Sainte, et autres dessous la Domination Ottomane vers le Midy et l'Orient, et quelques principales Villes en Perse et le Regne du Grand Mogol*, Anvers, s.a.
- Perin**, William 1922: *British Flags. Their History and Their Development at Sea, with an account of the origin of the flags as a national device*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Pike**, Dag 2008: *Disasters at Sea*, London: Adlard Coles Nautical.
- Pirates et corsaires** 2006 = *Pirates et corsaires dans les mers de provence XV-XVIIe siècle*, Philippe Rigaud (éd.), Paris: CTHS.
- Pistarino**, Geo 1971: *Notari genovesi in Otrremare: Atti rogati a Chilia da Antonio di Ponzò (1360-1361)*, Genova: Università di Genova.
- Piwocka**, Magdalena 2004: A Collection of Historic Flags at the Wawel Royal Castle, Cracow, in: *Proceedings of the XX International Congress of Vexillology, Stockholm, 27th July to 1st August 2003*, J. Engene (ed.), Bergen: Nordic Flag Society: 481-498.
- Pollio**, Giorgia 2006: Il culto e l'iconografia di san Nicola a Roma, in: *San Nicola. Splendori d'arte d'Oriente e d'Occidente*, M. Bacci (ed.), Pesaro, Milan: Skira Editore: 137-144.
- Pomey**, Patrice 1992, Le Commandant Carlini et les études d'archéologie navale, in: *Récit d'une Aventure: les Graffiti Marins de Délos: Musée d'Histoire de Marseille, 18 Décembre 1992-22 Mars 1993*, Marseille: Musée d' Histoire de Marseille: 25-47.
- Pomey**, Patrice 2006, Les graffiti navals de l'Agora. Etude preliminaire, *Anatolia Antiqua* 14: 327-337.
- Prins**, Adriaan 1989: *In Peril of the Sea - Marine Votive Paintings in the Maltese Islands*, Valletta, Malta: Said International.
- Procopii** 1906 = Procopii Caesariensis: De aedificiis, in: *Procopii Caesariensis Opera omnia*, Recognovit Jacobus Haury, Vol. 3/2. Leipzig: Teubner.
- Pryor**, John 1984: The Naval Architecture of Crusader Transport Ship: A Reconstruction of Some Archetypes for Round-hulled Sailing Ships Part II, *The Mariner's Mirror* 70/3: 275-292.
- Pryor**, John 1988: *Geography, Technology and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Pryor**, John 1994: The Mediterranean Round Ship, in: *Cogs, Caravels, and Galleons: The Sailing Ship 1000 - 1650*, (Conway's History of the Ship), R. Gardiner & R. Unger (eds.), New Jersey: Chartwell Books, Inc.: 56-76.
- Pryor**, John 1995: From Dromon to Galea: Mediterranean Bireme Galleys AD 500-1300, in: *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels since pre-classical Times*, R. Gardiner (ed.), London: Conway Maritime Press: 101-116.
- Pryor**, John & Jeffreys, Elizabeth 2006: *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ: The Byzantine Navy ca 500-1204*



(*The Medieval Mediterranean*), Liden: Brill.

**Pujol**, Marcel 1992: Estudi descriptiu i anàlisi del buc, in: *Xim Raurich, Marcel Pujol, Albert Martín, Anna Jover, Pere Izquierdo, Ernesto Garrido, Les Sorres X. Un vaixell medieval al Canal Olímpic de Rem, (Castelldefels, Baix Llobregat)*, Barcelona: Generalitat de Catalunya, Departament de Cultura: 29-48.

**Radovanović**, Janko 1987: *Sveti Nikola: žitije i čuda u Srpskoj umetnosti*, Beograd: Izdanje svetog arhijerejskog sinoda, Srpske pravoslavne crkve.

**Rahner**, Hugo 1964: *Symbole der Kirche: Die Ekklesiologie der Vdter*, Salzburg: Muller.

**Restifo**, Giuseppe 2011: Hanging Ships: Ex-Voto and Votive Offerings in Modern Age Messina Churches, *Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea* 4: 411-423.

**Rodger**, Nicholas 1997: *The Safeguard of the Sea: A Naval History of Britain*, Vol. 1, 660-1649, London: HarperCollins.

**Rodgers**, William 1940: *Naval Warfare Under Oars, 4th to 16th Centuries: A Study of Strategy, Tactics and Ship Design*, Annapolis: United States Naval Institute.

**Rose**, Susan 2002: *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*, London & New York: Routledge.

**Rubin De Cervin**, Giovanni 1985: *La flotta di Venezia: Navi e barche della Serenissima*, Milano: Automobilia.

**Runciman**, Steven 1902: *Byzantine Style and Civilization*, London and New York: Penguin book.

**Runyan**, Timothy 1994: The Cog as Warship, in: *Cogs, Caravels, and Galleons: The Sailing Ship 1000 - 1650*, (Conway's History of the Ship), R. Gardiner & R. Unger (eds.), New Jersey: Chartwell Books, Inc.: 47-58.

**Rüstem**, Ünver 2019: From Auspicious Ornament to State Symbol. The Crescent Moon in Ottoman Art and Architecture, in: *The Moon. A Voyage Through Times*, Chr. Gruber (ed.), Toronto: The Aga Khan Museum: 45-55.

**Safran**, Linda 2014: *The Medieval Salento: Art and Identity in Southern Italy*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

**Sandahl**, Bertil 1958: *Middle English Sea Terms, II: Masts, Spars, and Sails*, (Essays and Studies on English Language and Literature, 20), Uppsala: University of Uppsala.

**Sandahl**, Bertil 1982: *Middle English Sea Terms, III: Standing and Running Rigging*, (Studia Anglistica Upsaliensis, 42), Uppsala: University of Uppsala.

**Savova**, Christina, **Thomov**, Thomas 2018: Two Graffiti Drawings in the Church of Hagia Sophia, Constantinople, in: *Bulgaria Mediaevalis (in memoriam Paul Canart)* 9: 27-53.

**Savova**, Christina, **Thomov**, Thomas 2020: A Woman's Graffiti Drawing from Hagia Sophia, Constantinople, *Зборник радова византолошког института* 56: 233-241.

**Savova**, Christina, **Thomov**, Thomas 2021: Ottoman Graffiti in Aya Sophia, *Études Balkaniques*, Sofia 57/3: 422-453.

**Scandura**, Enrico 1972: The Maritime Republics: Medieval and Renaissance Ships in Italy, in: *A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology*, G. F. Bass (ed.), London: Thames and Hudson: 1972: 205-224.

**Schaeffer**, Claude 1952: *Enkomi-Alasia: nouvelles missions en Chypre, 1946-1950*. Paris: Librairie C. Klincksieck.

**Schmidt**, Günther 1984: *Drachenhäupter Ritterfiguren und Kastelle. Zur Architektur after Schiff*, Rostock: VEB Hinstorff Verlag.

**Ševčenko**, Nancy 1983: *The Life of Saint Nicholas in Byzantine Art*, Torino: Bottega d'Erasmus.

**Ševčenko**, Nancy 2006: San Nicola nell' arte bizantina, in: *San Nicola. Splendori d' arte d' Oriente e d' Occidente*, M. Bacci (ed.), Pesaro, Milan: Skira Editore: 61-70.

**Sicking**, Louis 2010: chapter 11: Naval Warfare in Europe ca. 1330 - ca. 1680, in: *European Warfare 1350-1750*, F. Tallett, O. Trim (eds.), Cambridge: Cambridge University Press 2010.

**Slater**, Stephan 2010<sup>2</sup>: *The Complete Book of Heraldry. An International History of Heraldry and Its Contemporary Uses*, London: Hermes House.

**Sleeswyk**, André & **Lehmann**, Louis 1982: Pintle and Gudgeon and the Development of the Rudder:

- The Two Traditions. *The Mariners Mirror* LXVIII: 279-303.
- Smith**, John 1970: *A Sea Grammar*, K. Goell (ed.), London: Michael Joseph.
- Smith**, Roger 1993: *Vanguard of Empire: Ships of Exploration in the Age of Columbus*, New York: Oxford University Press.
- Soucek**, Svat 1975: Certain Types of Ships in Ottoman Turkish Terminology, *Turcica* 7: 233-49.
- Southworth**, John 1968: *The Age of Sails. The Story of Naval Warfare under Sail 1213 AD-1853 AD*, New York: Twayne.
- Sprague**, Martina 2007: *Norse Warfare: The Unconventional Battle Strategies of the Ancient Vikings*, New York: Hippocrene Books.
- Springmann**, Maik-Jens & **Schreier**, Sebastian 2008: The Ebersdorfer Cog Modell as a Basis for a Reconstruction of a Late Medieval Sailing Vessel, in: *Historical boat and ship replicas: conference proceedings on the scientific perspectives and the limits of boat and ship replicas Torgelow 2007; maritime Kulturgeschichte von Bodden- und Haffgewässern des Ostseeraumes; [LAGOMAR]*, M.-J. Springmann, & H. Wernicke (eds.), Friedland, Mecklenburg: Steffen Verlag: 105-115.
- Stamatatou**, Elina 1997: Two Graffiti of Sailing Vessels at Paliachora on Aigina, *The Annual of the British School at Athens* 92: 435-440.
- Stansfield**, Charles 2007: *Haunted Maine: Ghosts and Strange Phenomena of the Pine Tree State*, Mechanicsburg: Stackpole Books.
- Stenzel**, Alfred 1909: *Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten mit Berücksichtigung des Seetaktik*, I, Hannover-Leipzig: Hahnsche Buchhandlung.
- Steusloff**, Wolfgang 1983: Das Ebersdorfer Koggenmodell von 1400, *Deutsches Schiffsarchiv* 6: 189-207.
- Sturluson** 2011 = *Snorri Sturluson, Heimskringla*, translated by translated by A. Finlay and A. Faulkes, London: Viking Society for Northern Research, University College London: <http://www.vsnrweb-publications.org.uk/Heimskringla%20I.pdf>, nocemen 05.08.2021 г.
- Schramm**, Gottfried 1983: Die Waräger: Osteuropäische Schicksale einer nordgermanischen Gruppenbezeichnung, *Die Welt der Slawen* 28: 38-67.
- Skylitzae Synopsis Historiarum** 1973: *Ioannis Skylitzae Synopsis Historiarum*, ed. I. Thurn, CFHB 5, Berlin-New York: De Gruyter.
- Tabakoğlu**, Hüseyin 2019: *Akdeniz'de Savaş: Osmanlı-İspanya Mücadelesi*, İstanbul: Kronik Kitap.
- Taft**, Robert 1998: Women at Church in Byzantium: Where, When - and Why? *Dumbarton Oaks Papers* 62: 27-87.
- Taylor**, Benjamin 1900: *Storyology: Essays in Folklore, Sea-lore, and Plant-lore*, London: E. Stock.
- Teteriatnikov**, Natalia 1996: Hagia Sophia: The Two Portraits of the Emperors with Money Bags as a Functional Setting, *Arte Medievale*: 49-66.
- Teteriatnikov**, Natalia 2011: Animated Icons on Interactive Display: The Case of Hagia Sophia, Constantinople, в: *Пространственные иконы. Перформативное в Византии и Древней Руси*, A. M. Lugoß (peg. соcm.), Москва: Ингрук: 247-274.
- The Book of Michael of Rhodes** 2009 = *The Book of Michael of Rhodes: A Fifteenth-Century Maritime Manuscript*, P. Long, D. McGee & A. Stahl (eds.), Vol. 3: Studies, Cambridge, Mass.-London: MIT Press: 2009.
- The Philosophy of Shipbuilding** 2004 = *The Philosophy of Shipbuilding: Conceptual Approaches to the Study of Wooden*, Fr. Hocker, Ch. Ward (eds.), College Station: Texas A & M University Press.
- The Story of Burnt Njal** = *The Story of Burnt Njal*, English, transl. George W. Dasent, New York: E. P. Dutton & Co., London: Grant Richards 1900: <https://www.gutenberg.org/files/17919/17919-h/17919-h.htm>, nocemen 05.08.2021 г.
- Theophanes continuatus** 1838 = *Theophanes continuatus, Joannes Cameniata, Symeon Magister, Georgius Monachus ... ex recognitione Immanuelis Bekkeri*, Bonn: E. Weber.
- TGEMAA** 2012 = *The Grove Encyclopedia of Medieval Art and Architecture*, vol. 1, C. Hourihane (ed.), Oxford: Oxford University Press.
- Thiery**, Nicol 1966: La costume épiscopal byzantine du IX<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècles d'après les peintures

- datées (miniatures, fresques), *Revue des Études Byzantines* 24: 308-315.
- Thiriet**, Freddy 1975<sup>2</sup>: *La Romanie vénitienne au Moyen Âge. Le développement et l'exploitation du domaine colonial vénitien (XIIe-XVe siècles)*, Paris: De Boccard.
- Timmermann**, Achim 2021: The Ship in the Shop: An Art History of Late Medieval Ship Models, *The International Journal of Maritime History* 33/2: 257-288.
- Thomov**, Thomas 2014: Four Scandinavian ship graffiti from Hagia Sophia, *Byzantine and Modern Greek Studies* 38/ 2: 168-184.
- Thomov**, Thomas 2015: Maritime Ex-voto Graffito from the Church of Hagia Sophia, Constantinople, *Byzantinoslavica* 73/1-2: 55-72.
- Thomov**, Thomas 2019: Mark the Monk From Thebes and His Graffito of a Cross at Hagia Sophia, Constantinople, *Études Balkaniques*, Sofia 55/2: 334-351.
- Thomov**, Thomas 2019b: A Dragon Slayer Graffito Drawing in Hagia Sophia, Constantinople (modern Istanbul), *Byzantinoslavica* 77/1-2: 289-301.
- Thomov**, Thomas 2021: Samonas the Charioteer: A Graffito Drawing of A Victorious Charioteer, *Bulgaria Mediaevalis* 10: 3-33 (nog нечам).
- Thurston**, Herbert 1912: Symbolism, in: *The Catholic Encyclopedia*, Vol. 14, New York: Robert Appleton Company: <http://www.newadvent.org/cathen/14373b.htm>, nocemєн 2.08.2012 г.
- Thye**, Birgitte 1995: Early Christian Ship Symbols, in: *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia*, *Studies in Archaeology & History*, Vol. 1, (eds.) Ole Crumlin-Pedersen & Birgitte Munch Thye, Copenhagen: Publications from the National Museum: 186-194.
- Tietze**, Andrea, **Kahane**, Henry & **Kahane** Renée, 1958: *The Lingua Franca in the Levant: Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, Urbana: University of Illinois Press 1958
- Tommasco**, Niccolò 1840: *Nuovo dizionario de' sinonimi della lingua italiana compilato, Volume II: L-Z*, Firenze: Presso Gio. Pietro Vieusseux.
- Travers**, Mar 1871: Notes on Naval Flags, *The Nautical Magazine* 40: 629-633.
- Trentin**, Mia 2007: I graffiti dei pellegrini nelle chiese cipriote, *Report of the Department of Antiquities of Cyprus*, Nicosia: 449-467.
- Trentin**, Mia 2010: Mediaeval and Post Medieval graffiti in the Churches of Cyprus, in: *POCA 2007. Postgraduate Cypriot Archaeology Conference*, S. Christodoulou and A. Satraki (eds.), Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing: 297-321.
- Turner**, Grace 2006: Bahamian Ship Graffiti, *The International Journal of Nautical Archaeology* 35/2:253-273.
- Ültzen**, Wilhelm 1853: *Constitutiones Apostolicae: textum graecum recognovit, praefatus est, annotationes criticas et indices subiecit*, Lipsiae: Suerini et Rostochii.
- Uden**, Grant & **Cooper**, Richard 1980: *A Dictionary of British Ships and Seamen*, New York: St Martin's Press.
- Unger**, Richard 1980: *The Ship in the Medieval Economy, 600-1600*, Montreal: McGillQueens University Press.
- Unger**, Richard 1981: Warships and Cargo Ships in Medieval Europe, *Technology and Culture* 22: 233-252.
- Unger**, Richard 2010: *Ships on Maps. Pictures of Power in Renaissance Europe*, London: Palgrave Macmillan.
- van de Moortel**, Aleydis 1991: *A Cog-like Vessel from the Netherlands*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Directie Flevoland-Lelystad: RWS, FL.
- van de Moortel**, Aleydis & **Langdon**, Merle 2017, Archaic Ship Graffiti from Southern Attica, Greece: Typology and Contextual Analysis, *The International Journal of Nautical Archaeology* 46/2: 382-405.
- van Der Merwe**, Pieter 1983: Towards a Three-Masted Ship, in: *Proceedings of the 4th International Congress of maritime Museum 1981*, Paris: Musee de la Marine: 121-129.
- van Nice**, **Robert** 1965: *Saint Sophia in Istanbul. An Architectural Survey*, I, Washington: Dumbarton Oaks Center for Byzantine Studies.

- Vermeersch**, Jeroen & **Haneca**, Kristof 2015: Construction Features of Doel 1, a 14<sup>th</sup>-Century Cog found in Flanders, *The International Journal of Nautical Archaeology* 44/1: 111-131.
- Villain-Gandossi**, Christiane 1981: Graffiti de bateaux à Nessebar, *Byzantinobulgarica* 7 405-420.
- Visual Culture 2005** = *Visual Culture and the German High Middle Ages*, (eds.) K. Starkey & H. Wenzel, New York: Palgrave Macmillan: 2005.
- Vitaliotis**, Yannis 1998: Sea, Faith, and Beliefs, in: *Journeys on the Seas of Byzantium*, (ed.) Diana Zafiropoulou, Athens: Hellenic Ministry of Culture, Directorate of Byzantine and Postbyzantine Monuments: 88-91.
- Vladyshevskaja**, Tatiana 1991: On the Links between Music and Icon Painting in Medieval Rus, in: *Christianity and the Arts in Russia*, W. Rumfield and M. Velimirovich (eds.), Cambridge, Cambridge University Press: 14-29.
- von Busch**, Peter 1985: New Finds in Boat Graffiti, in: *Postmedieval boat and ship archaeology. Papers based on those presented to an International Symposium on Boat and Ship Archaeology in Stockholm in 1982*, (ed.) C. O. Cederlund, British Archaeological Reports, International Series 256, Oxford: 365-368.
- Wade**, Janet 2017: Sailors, Merchants and the Maritime Cults that Sailed into the Ports (and Streets) of Early Byzantium, in: *Byzantium, Its Neighbours and Its Cultures*, (eds.) Danijel Dzino, Ken Parry, Leiden-New York: Brill: 269-287.
- Walsh**, Michael 2007, 'On of the Princypalle Havenes of the See': The Port of Famagusta and the Ship Graffiti in the Church of St. George of the Greeks, Cyprus, *The International Journal of Nautical Archaeology* 37/1: 115-129.
- Wachsmann**, Shelley 1998, *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant*, College Station: Texas A&M University Press - London: Chatham Pub.
- Weber**, Christoph 2004: Flags and Banners, in: *Medieval Italy: An Encyclopedia*, vol. 1-2: A-Z, Ch. Kleinhenz (ed.), London-New York: Routledge.
- Weinryb**, Ittai 2016: Introduction: Ex-voto as Material Culture, in: *Ex voto: Votive Giving Across Cultures*, (ed.) I. Weinryb, New York: Bard Graduate Center.
- Weltgeschichte** 1909 = *Weltgeschichte: Der Orient*, J. von Pflugk-Harttung (ed.), Berlin: Ullstein & Co.
- Westerdahl**, Christer 1992: The Maritime Cultural Landscape, *The International Journal of Nautical Archaeology* 21/1: 5-14.
- Wiel**, Alethea 1910: *The Navy of Venice*, London: John Murray.
- Winter**, Heinrich 1978: *Das Hanseschiff im ausgehenden 15. Jahrhundert*, Bielefeld: Delius, Klasing und Co.
- Wolf**, Kirsten 2004: *Daily Life of the Vikings*, London: Greenwood.
- Woodfin**, Warren 2012: *The Embodied Icon: Liturgical Vestments and Sacramental Power in Byzantium*, Oxford: Oxford University Press.
- Woolner**, Diana 1957: Graffiti of Ships at Tarxien Malta, *Antiquity* 31: 60-67.
- Yürekli**, Zeynep 2015: The Sword Dhū'l-faqār and the Ottomans, in: *Fahmida Suleman (ed.), People of the Prophet's House: Artistic and Ritual Expressions of Shi'i Islam*, London: Azimuth Editions in Association with the Institute of Ismaili Studies: 163-172.
- Yürekli**, Zeynep 2016: *Architecture and Hagiography in the Ottoman Empire: The Politics of Bektashi Shrines in the Classical Age*, (Birmingham Byzantine and Ottoman Studies), London: Routledge.
- Zwick**, Daniel 2016: Bayonese Cogs, Genoese Carracks, English Dromons and Iberian Carvels: Tracing Technology Transfer in Medieval Atlantic Shipbuilding, *Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 8: 647-680.
- Zygulski**, Zdzislaw 1992: *Ottoman Art in the Service of the Empire*, New York: New York University Press.

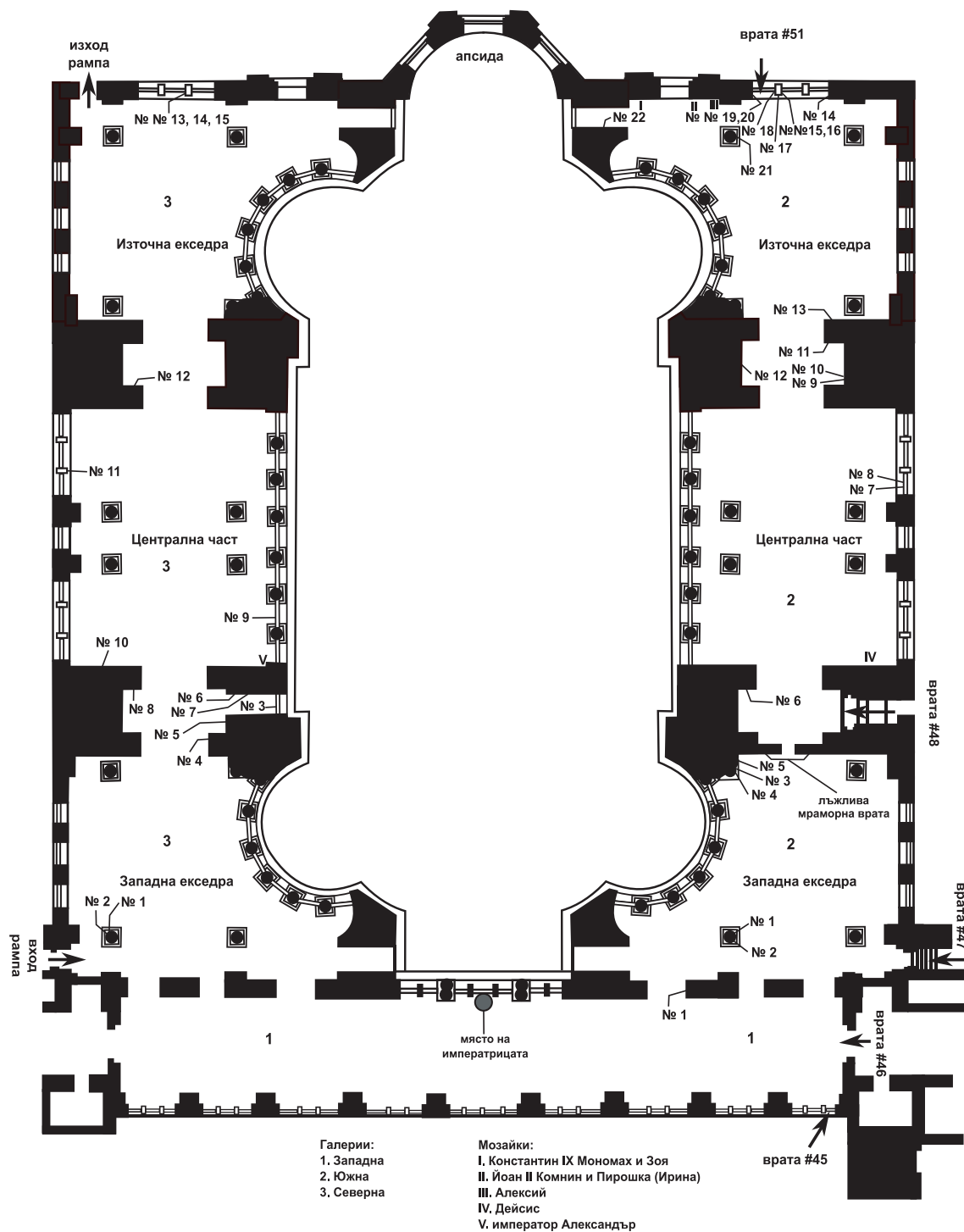




## ПРИЛОЖЕНИЯ

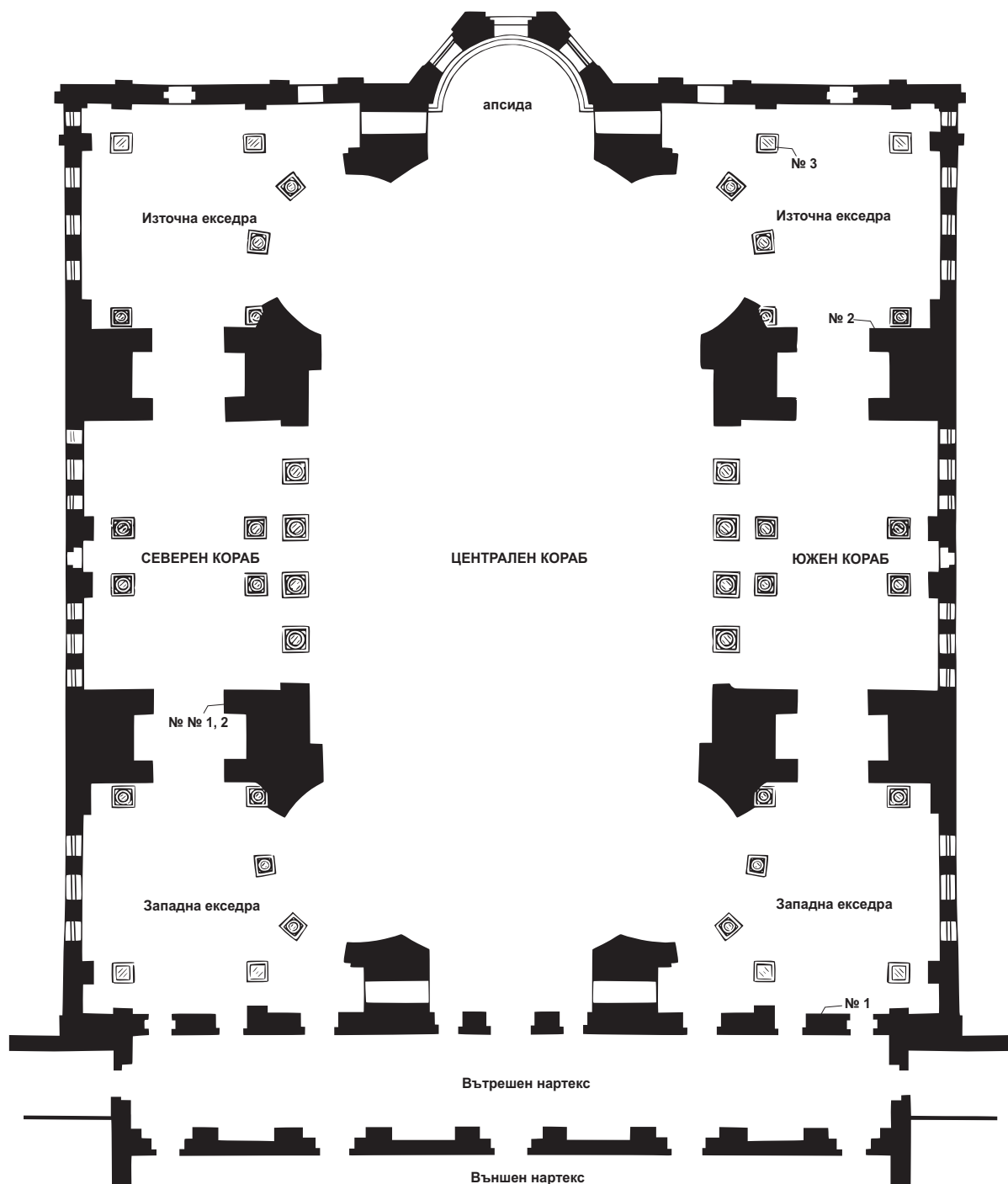


## СХЕМА С РАЗПОЛОЖЕНИЕТО НА КОРАБИТЕ-ГРАФИТИ ПО ГАЛЕРИИ





## СХЕМА С РАЗПОЛОЖЕНИЕТО НА КОРАБИТЕ-ГРАФИТИ В ПРИЗЕМНИЯ ЕТАЖ







## ИЛЮСТРАЦИИ - СНИМКИ НА СТРАНИЧНИТЕ КОРАБИ И ГАЛЕРИИТЕ НА „СВ. СОФИЯ”



*Образ 1. Св. София*



Образ 2. Св. София, интерьер





Образ 3. Централен купол



Образ 4. Централен кораб



Образ 5. Северен кораб и северна галерия над него





Образ 6. Северна галерия



Образ 7. Северен кораб



Образ 8. Вход към галериите



Образ 9. Рампа към галериите



Образ 10. Южен кораб и южна галерия над него



Образ 11. Южна галерия, централна част





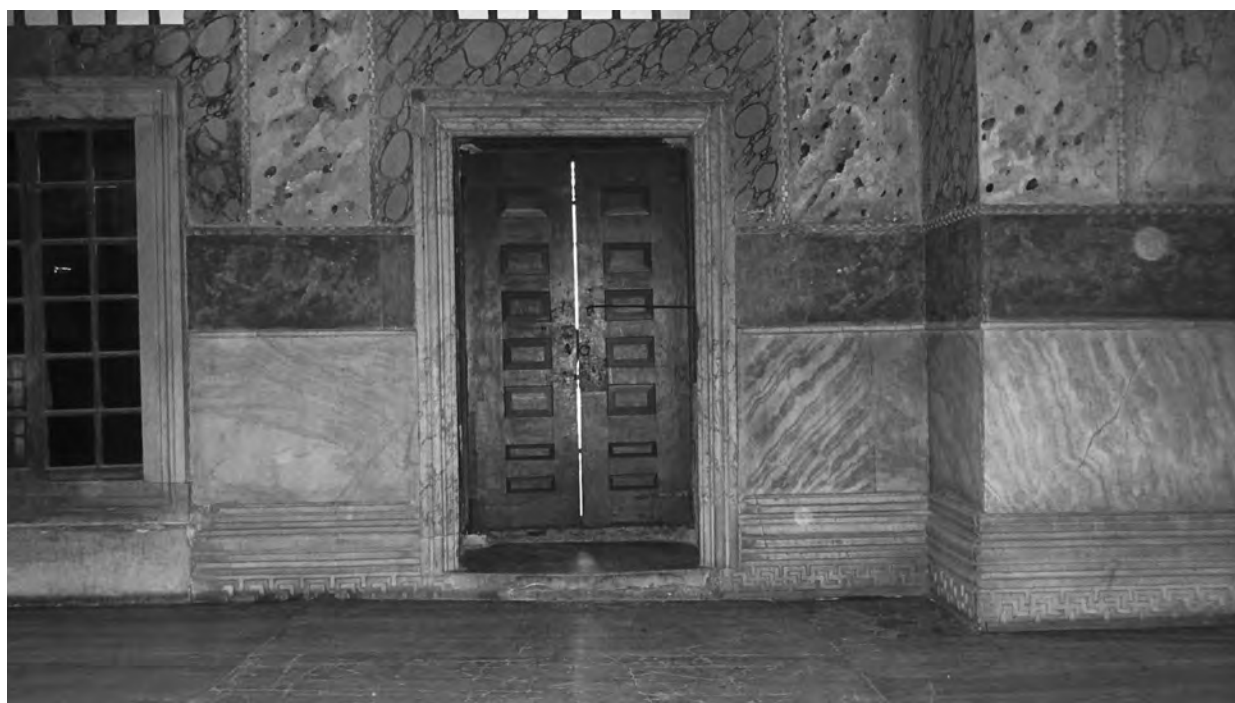
*Образ 12. Южна галерия, фалшива мраморна врата*



*Образ 13. Южна галерия, т.нар. плоча на Дандоло*



Образ 14. Южен кораб с врата към „диабатика“ на св. Николай



Образ 15. Врата, водеща към „диабатика“ на Св. Николай





Образ 16. Северна галерия, прозорци с изглед към Мраморно море в източната стена



Образ 17. Южна галерия, прозорци с гледка към Мраморно море в източната стена





Образ 18. Западна галерия



Образ 19. Западна галерия, „Ложа на императрицата“



*Образ 20. Северен кораб, колона на св. Григорий Чудотворец*

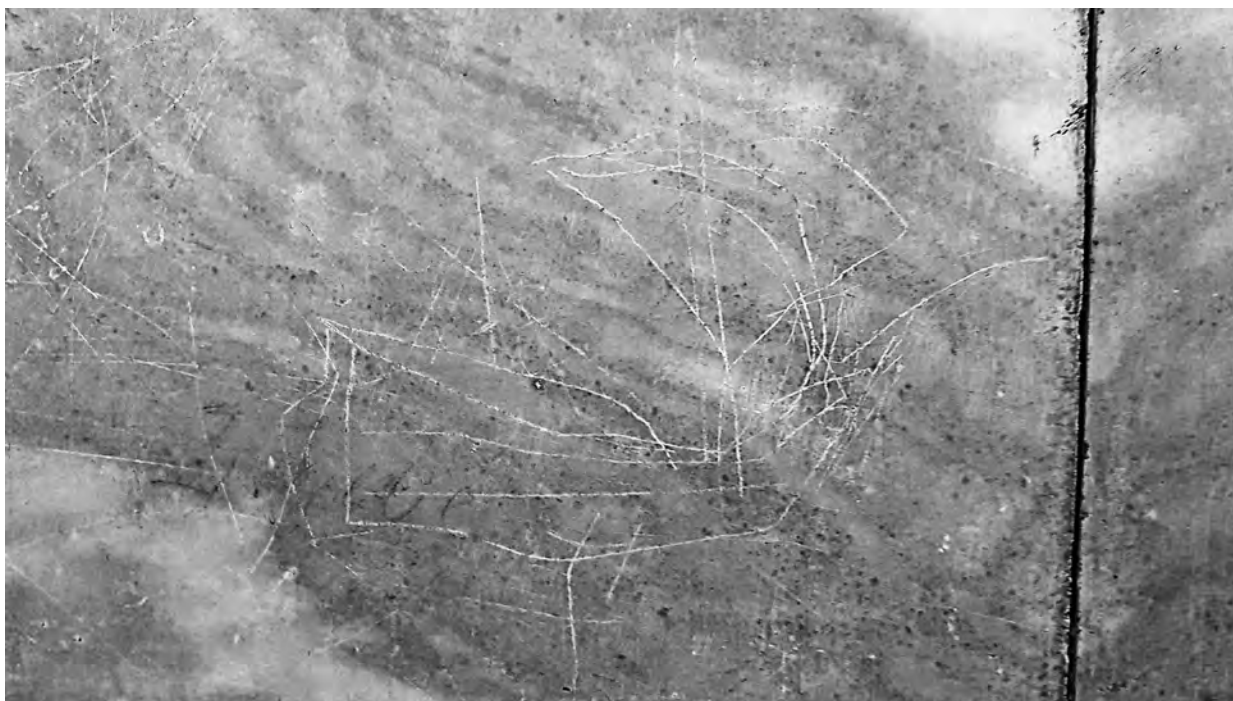


*Образ 21. Северен кораб, следи от масата на която са излагани реликвите на Христовите Страсти*





**ИЛЮСТРАЦИИ – СНИМКИ НА КОРАБИТЕ-ГРАФИТИ  
ПО ГАЛЕРИИ  
ЗАПАДНА ГАЛЕРИЯ**



*Образ 1*

## ЮЖНА ГАЛЕРИЯ



*Образ 1*



*Образ 2*





*Образ 3.1*

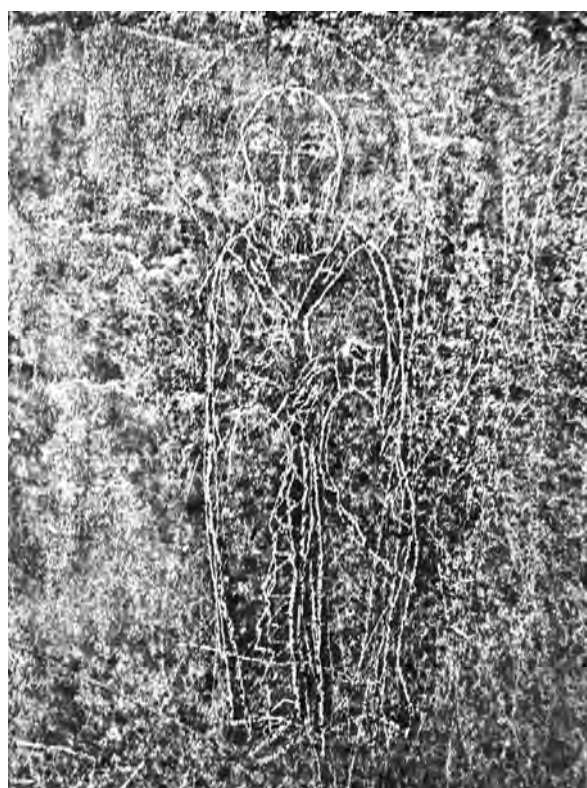


*Образ 3.2*





*Образ 3.3*



*Образ 3.4*

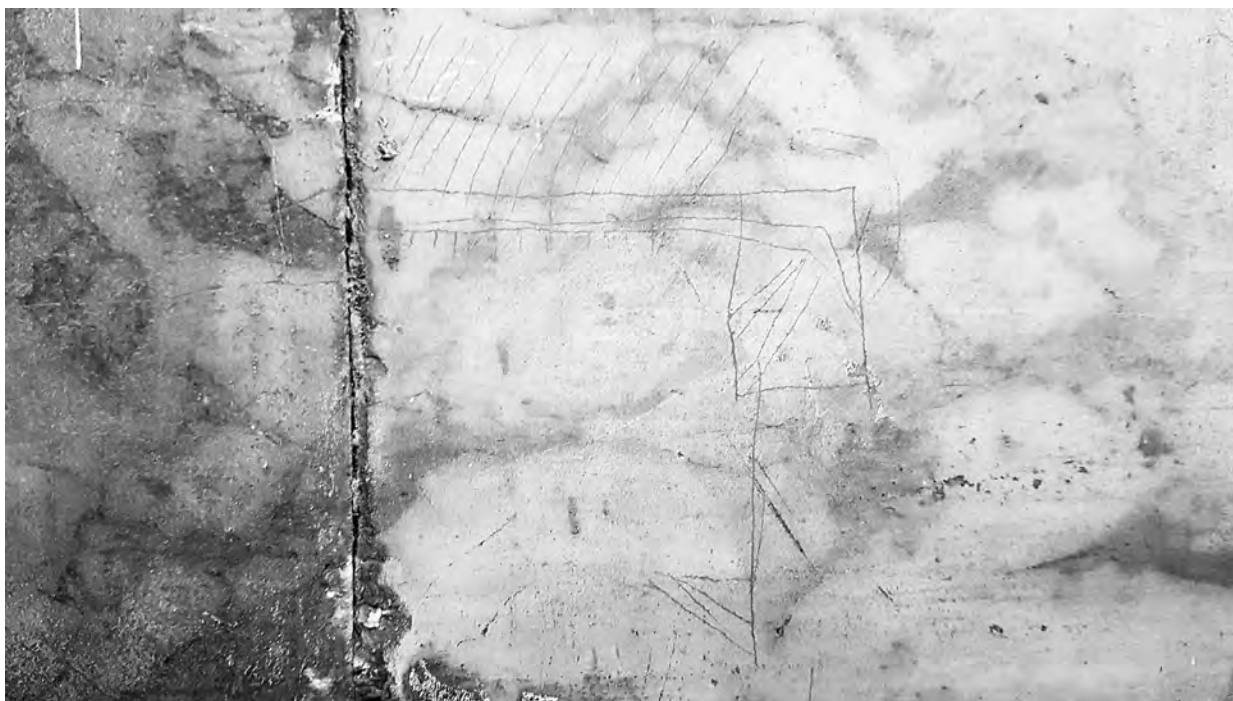


Образ 4



Образ 5





*Образ 6*



*Образ 7*



*Образ 8*



*Образы 9 и 10*





Образ 11



Образ 12



Образ 13



Образ 14





Образ 15





Образ 16



Образ 17



Образ 18



Образ 19

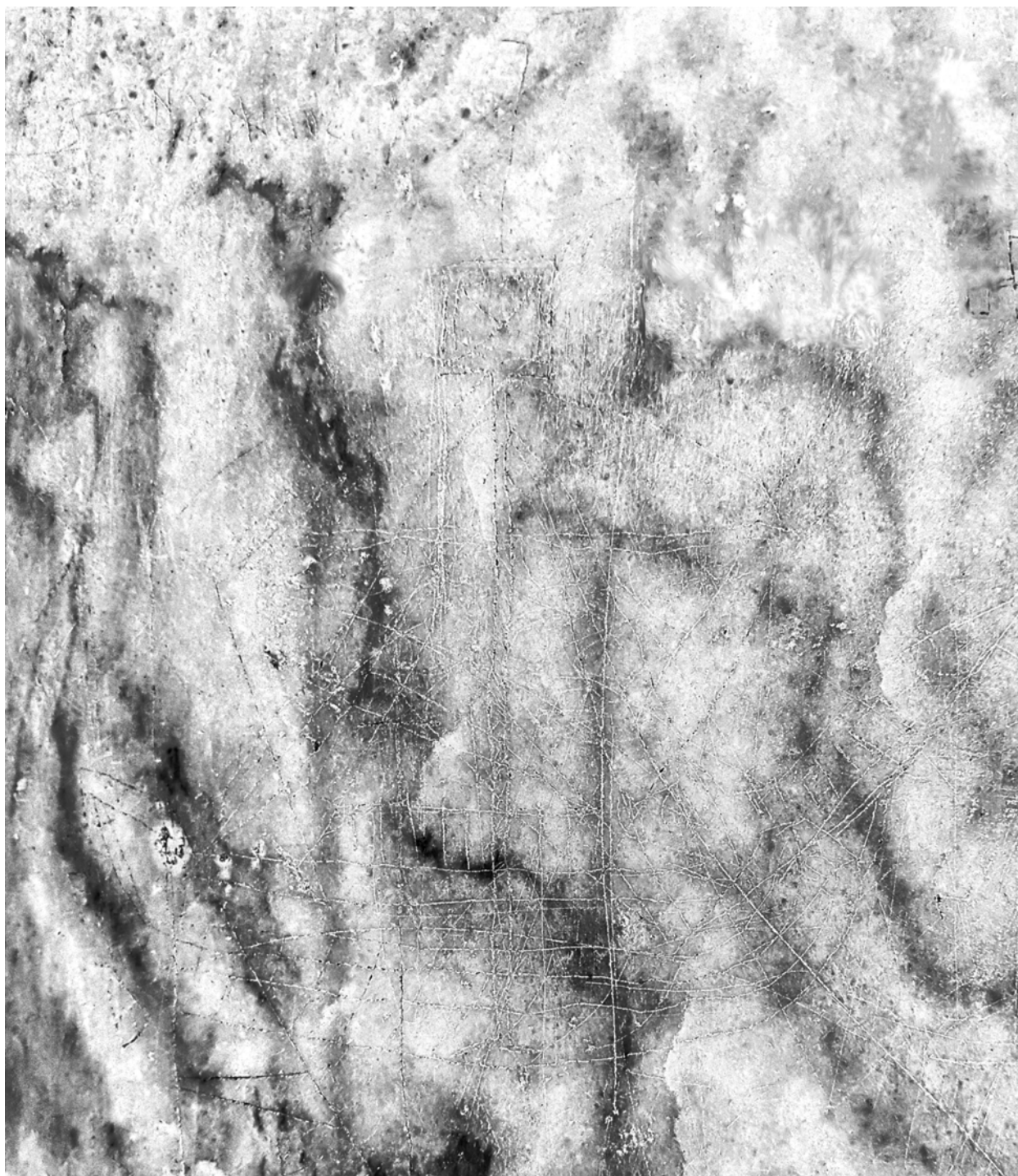




Образ 20



Образ 22



*Образ 21*



## СЕВЕРНА ГАЛЕРИЯ



*Образ 1*



*Образ 2*



*Образ 3*

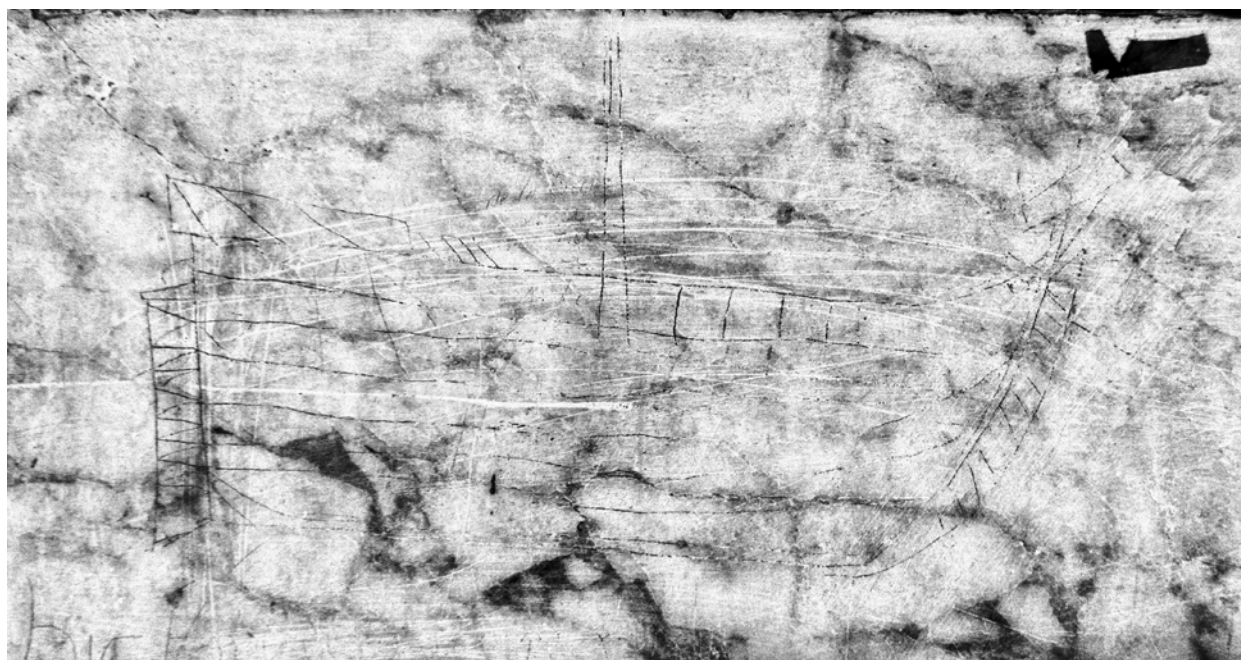


*Образ 4*



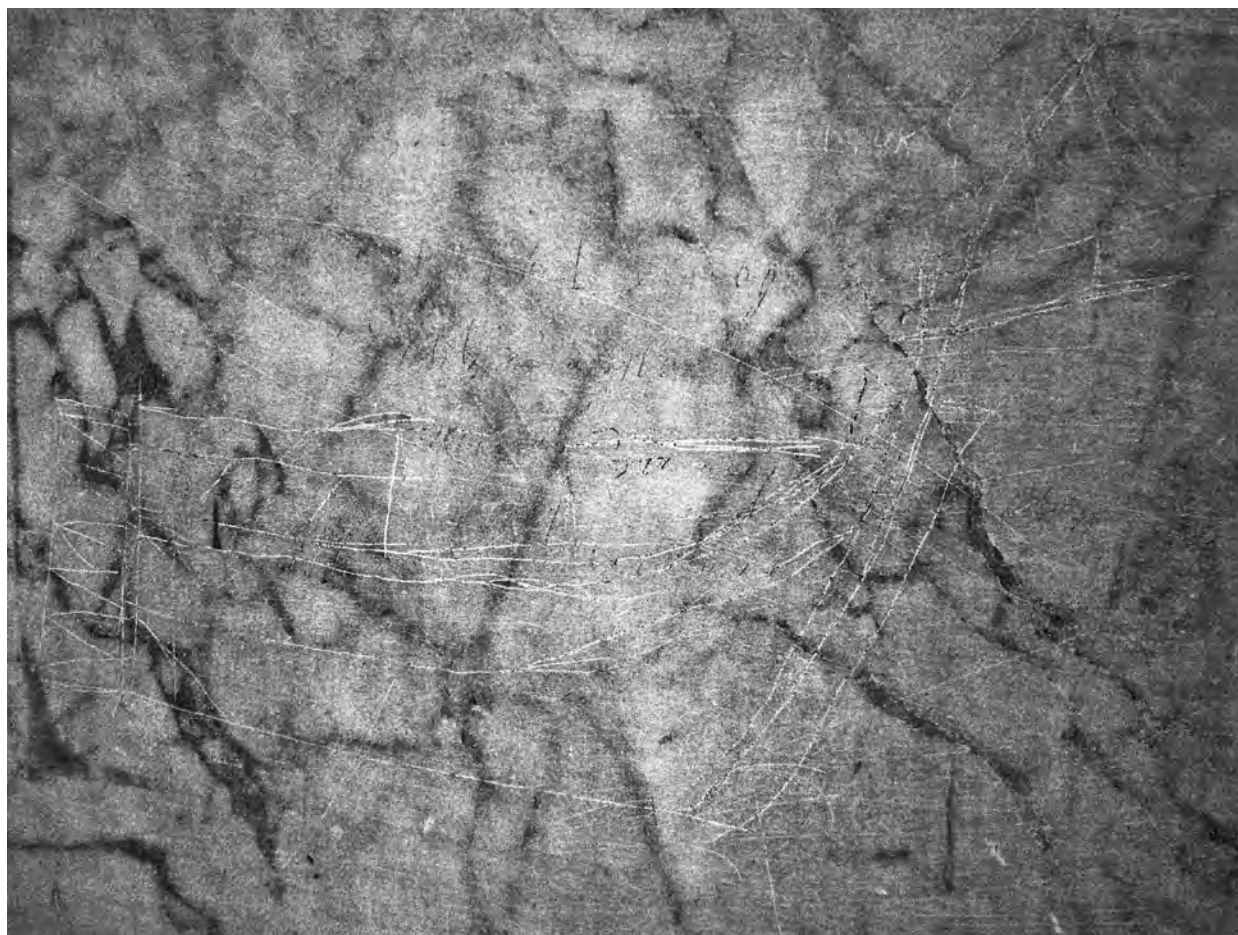


Образ 5



Образ 6





*Образ 7*



*Образ 8*





*Образ 9*



*Образ 10*



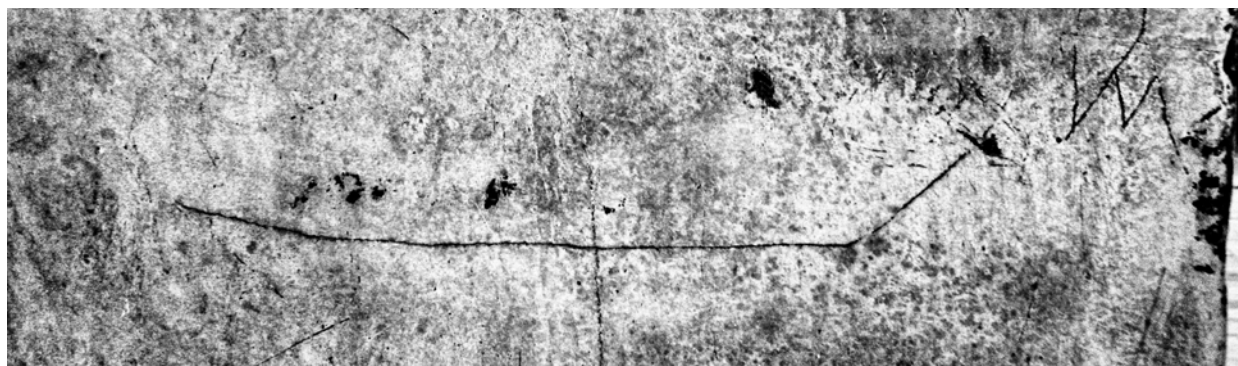


Образ 11



Образ 12





*Образ 13*



*Образы 14 и 15*

## СЕВЕРЕН КОРАБ



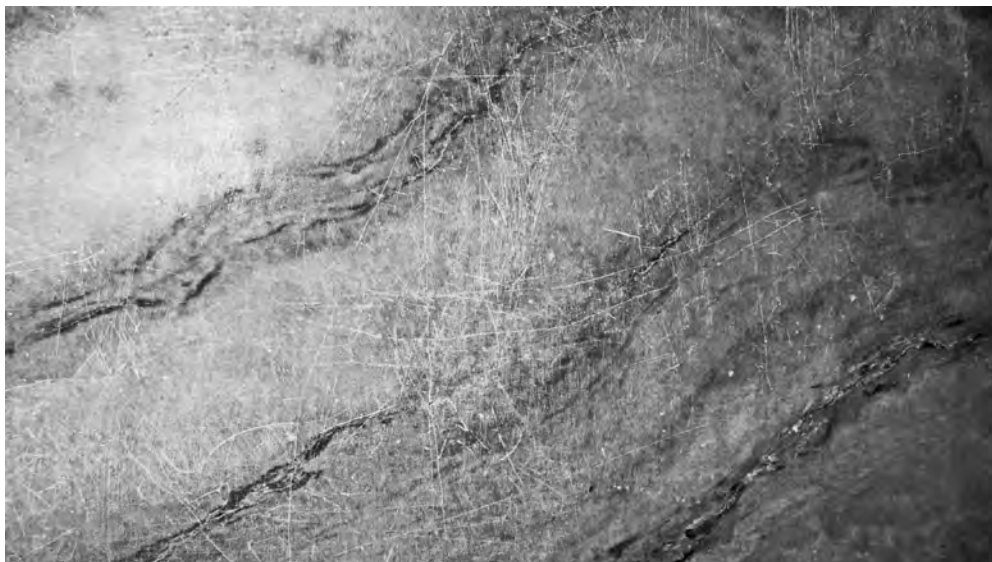
*Образ 1*



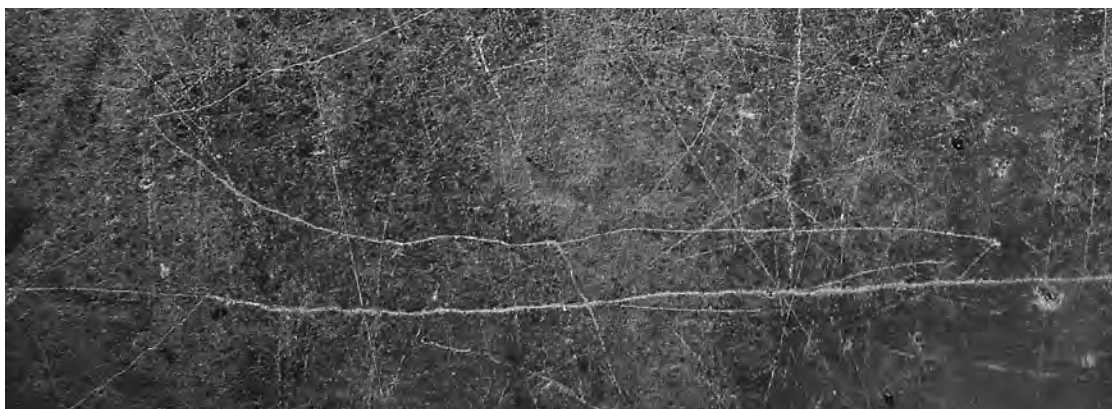
*Образ 2*



## ЮЖЕН КОРАБ



*Образ 1*



*Образ 2*



*Образ 3*

# РЕЧНИК НА МОРСКИТЕ ТЕРМИНИ<sup>1</sup>

**АБОРДАЖ** - начин за водене на морски бой в епохата на ветроходните и гребно-ветроходните кораби, като неприятелският съг се доближавал борг с борг и битката се водела отблизо с цел прехвърляне на вражеския кораб и решаване изхода на сражението именно там.

**АБОРДАЖЕН МОСТИК** - приспособление за прехвърляне на част от екипажа на борга на вражески кораб по време на абордаж.

**ALLA ZENZILE** - система на гребане при галерите, използваща първоначално по двама, след това по трима гребци на банка, всеки управляващ свое весло според принципа „един човек, едно весло“.

**ALLA SCALOSSIO** - стъпаловидна система на гребане, при която тежките гребла с дълга дръжка са управлявани от няколко гребци (от 3 до 8), стоящи на последователни стъпала, издигащи се към центъра на съда.

**АПОСТИС (*telaro*)** - здрава външна греда с ключове за веслата и стойки за фалшборга на издигната над палубата огромна правоъгълна платформа на галерата.

**АРУМБАДА (рамбат)** - защитна надстройка в носовата част на галерата, образувана от издигнатите странични стени на бака и затворена с покрив отгоре, отначало за метателни машини и тежки арбалети, а от 30-те години на XVI в. - за топове.

**АХТЕРДЕК** - най-високата палуба, намираща се на кърмата на кораба.

**АХТЕРКАСТЕЛ** - кърмовата част на кораба, издигаща се над горната палуба.

**АХТЕРЩАГ** - въжета от неподвижния такелаж, за закрепване в съответно положение на частите от рангоута.

**АХТЕРЩЕВЕН** - заген завършек на кораба във вид на твърда здрава греда или рама със сложна форма, на която се съединяват вертикално кил, борг и обшивка. На нея е окачен корабният рул.

**БАК** - носовата част на горната палуба на кораб.

**БАКБОРД** - лявата страна на кораб.

**БАКЩАГ** - въже от неподвижния такелаж, поддържащо отстрани и от кърмата рангоутните конструкции. Според предназначението им бакцаговете получават допълнителни названия.

**БАЛЕР** - ос, по която се върти руля.

**БАНЕР** - квадратно или правоъгълно знаме с герб, емблема/знак, лого, девиз или друго послание.

**БАНКА** - пейка, на която седят гребците по време на гребане.

**БАРХОУТИ** - гебели дъски, издаващи се над обичайните от обшивката и служещи за надлъжно укрепване на корпуса, но използвани и за украса.

---

<sup>1</sup> Речникът се основава на Словарь 1837; Самойлов 1939 и Самойлов 1941.



**БИЗАН-МАЧТА** - последната мачта на кораб от носа към кърмата.

**БИМС** - напречна греда, поддържаща палубата и част от конструкцията на корабния корпус за осигуряване на напречната му здравина.

**БИРЕМА** - венецианско название за галера, използваща по двама гребци на банка, всеки със свое весло.

**БИТЕНГ** - греда, поставяна на гървен кораб за закрепване на въжета или на дебелото котвено въже.

**БЛИНД** - въведено към края на XV в. и използвано чак до края на XVII в. право ветрило окачвано на рея под бушприта.

**БОНЕТ** - допълнителна ивица грубо платно, прикрепвана към долната шкаторина на основното ветрило, за увеличаване на неговата площ и задържане на повече вятър.

**БОРД** - основна част на кораб, образуваща страничната повърхност и гъното. Служи за опора на гъното и палубите. Бордовете са ляв (бакборд) и десен (щирборд), гледани откъм кърмата.

**БРАС/И** - въжета, привързани към реите за връщането им в хоризонтално положение. браси: на кораб с право квадратно ветрилно стъкмяване – въжета, контролиращи горната рея.

**БУЛИНИ** - въжета, фиксирани на едно или две места по протежение на предния край на ветрилото, чрез които се управлява вътрешният му ръб (луфтът). Когато корабът плава срещу вятъра, булините се опъват, за да се намали увисването на лудта и да го гържат обтегнат напред.

**БУШПРИТ** - наклонена мачта, появила се през XIII в., без ветрила, предназначена за вдигане на котвата и опъване на основното ветрило – грота напред.

**ВАНТИ** - спуснати от върха на мачтите към бордовете въжета, обикновено по двойки, от неподвижния такелаж за поддържането им от страни.

**ВЕЛСИ** - надводни гървени греди от външната корабна обшивка.

**ВЕСЛО** - гървен прът с лопата/перо в единия край, с помощта на която се задвижва гребен съг. Веслата за гребане могат да бъдат използвани поотделно или в множество, заедно със страничните или кърмовите весла на плавателния съг. Те са по-леки и леснопреносими, отколкото перманентно монтираните странични кормилни весла за управление.

**ВЕТРИЛО** - закрепено на мачтата парче от плътна тъкан със специфична форма, издувано от вятъра и привеждащо кораба в движение.

**ВИМПЕЛ** - много гълъг и тесен флаг, в съотношение на гължина към ширина 1:12 до 1:15, с остър край, който понякога е раздвоен и наречен „лястовича опашка”.

**ВОДОИЗМЕСТИМОСТ** – количеството вода, изместено от подводната част на корпуса на плавателния съг.

**ВУЛИНГИ** - намотка от дебел насмолени въжета за скрепване заедно на гървените части, съставляващи мачтата и с ширина, равняваща се на нейния гуаметър.

**ГАЛЕАС** - комбинация от галера и голям ветроходен кораб.

**ГАЛЕРА** - гребно-ветроходен кораб, разчитащ повече на двигателната тяга на гребците.

**ГАЛИОТ** - по-малка и по-бърза версия на галерата с латинско ветрило на единствената си мачта, с 16 до 20 весла на борд със система на гребане по двама гребци на весло.

ГРОТ-МАЧТА - основната на едномачтовите, при останалите - втората мачта от носа към кърмата.

ДЕЙДВУД - подводна част на кърмовата и носовата заострености на кораба в мястото на свързване на кила с ахтерщевена и форщевена.

ЗАРИФОВАНИ ВЕТРИЛА - навити ветрила със специални ленти (вж. рифове).

„CASTELLO DA POPPA” - надстройката със скелетна конструкция в кърмовата част на галера, покрита с коприна, брокат или кагифе.

КАБОТАЖ - крайбрежно плаване между пристанищата на една и съща гържава.

КАДЪРГА - османски еквивалент на *galea sottile*.

КАРАВЕЛНА ОБШИВКА („гладка обшивка”) - вид обшивка на плавателен съд от дъски поставяни една до друга (дъска до дъска) върху скелета на корабния корпус.

КВАРТЕРДЕК - приповдигнатата част на горната палуба в кърмовата част на съда (от грот-мачтата до кърмата).

КИЛ - основна надлъжна греда, която служи за основа на долната част на плавателен съд и около която се изгражда корпусът.

КЛИНКЕРНА ОБШИВКА - вид обшивка на плавателен съд с дъски, припокриващи се една с друга ръб над ръб и съединени с медни нитове. В готовия корпус са възградени напречни ребра-опори.

КЛЮЗ - отвор в борга на кораб, през който се спуска котвеното въже.

КОРПУС - основна част на кораба, осигуряваща неговата плаваемост, поместване на стоки и необходимо обзавеждане.

КУРШЕЯ - подиум, проход между гребците по оста на галера.

КЪРМА - задна част на кораб, където се намират уредите за управление.

КЪРМОВ УПОР (вж. ахтерщевен).

ЛАТИНСКО СТЪКМЯВАНЕ - разположение, при което триъгълно ветрило е прикрепено към рея, пресичаща косо ниска, наклонена напред мачта.

ЛУФТ - вътрешен ръб на ветрилото.

МАРС („гарваново гнездо”) - площадка на върха на мачтата за подреждане на стеног-вантите, наблюдение и изпълняване на дейности по спускане и събиране на ветрилата.

МАТАФИОН - тънки въжета за прикрепяне на ветрилото за реята.

МАЧТА - висок стълб на кораб за окачване на корабните въжета и ветрила.

НОК - свободният край на хоризонтално или наклонено рангоутно гърво (напр. рея).

НОС - най-предната част на плавателен съд и продължение на самия кил (вж. форщевен).

ОВЪРКИЛ - мигновено, фатално преобръщане на плавателен съд с кила нагоре (на 180°) около напречната му ос, завършващо обикновено с неговото потъване.

ПАЛУБА - хоризонтално разположена конструкция, която се опира на борга и преградите на корабния корпус и разделя пространството им по дължина.

ПЕРО - вертикална пластина на руля, въртяща се по ос, наречена балер, в кърмовата подводна част на плавателен съд. Служи за завиване на съда наляво или надясно на весло. Често перото е съставено от няколко части скрепени здраво заедно с помощта на метални ленти.

ПЛАНИШ - греда по горния край на борга, по края на палубата.

ПОЛУБАК (вж. бак) - носова част на горната палуба на плавателен съд.

полуют (вж. ют) - кърмовата част на горната палуба на плавателен съд.

ПРАВО ВЕТРИЛНО СТЪКМЯВАНЕ - състои се от прави четириъгълни ветрила, закрепени на реи, напречно на кораба и симетрично на мачтите.

ПРИСТАНИЩЕ - място на брега, оборудвано и приспособено за спиране на плавателни съдове, и градът, в който се намира.

РАНГОУТ - съвкупност от нагпалубни гървени и метални части на корабното обзавеждане за поставяне и управление на ветрилата.

РЕБРО - шпангоут, извита напречна греда в корпуса на плавателния съд, осигуряваща здравина и устойчивост на гъното и борговете.

РЕЯ - хоризонтално рангоутно гърво, прикрепено в средата на мачтата и служещо за закрепване на горната част на ветрилото.

РИФОВЕ - гълзи хоризонтални лентички от плътна парусина (риф-банти), пришити направо към самото ветрило и служещи за намаляване на неговата площ при усилване на вятъра.

РУЛ (кормило) - средство за управление на кораба, кормило. Представлява вертикална плоскост (перо), потопена във водата зад кърмата, която може да се върти около оста си, за да се контролира посоката, в която се движи плавателният съд. При ветроходните кораби е прав, а при гребно-ветроходните - извит.

РУМПЕЛ - еднораменен лост, поставен върху оста на кормилото и служещ за завъртането му в определена посока.

СТРАНИЧНИ КОРМИЛНИ ВЕСЛА (*timoni latini*) - кормилно устройство, което е закрепено здраво от страни на кърмата на плавателен съд. Плоската потопена част се наричала перо и е прикрепена към гръжка или подобен на прът вертикален елемент, който се завърта във втулка или друго подгържащо устройство, прикрепено към корпуса. Румпелът или гръжката, чрез която се завърта кормилото, е перпендикулярно прикрепена към горния край на корпуса. Във всички случаи страничните кормила са проектирани единствено за целите на кормилното управление и изискват сигурно закрепване към корпуса.

СКЕГ - удължение на кила при кораби с монтиран на централната линия рул, предназначен да поддържа курса на съда и да предпазва устройството за управление от подводни препятствия

ТАКЕЛАЖ - мачтови корабни въжета, заедно със скрипците и гругите уреди за боравене с тях, предназначени за поддържане на рангоута и за управление на ветрилата: подвижен (въжета за прибиране и спускане на ветрилата, за вдигане и спускане на части от рангоута, реите и пр.) и неподвижен (за поддържане и укрепване на рангоута).

ТАЛИЯ - ниската част в корпуса, затворена между форкастела и ахтеркастела на един кораб.

ТОП – горният край на рангоутните части (напр. мачти, стенги и т.н.).

ТОПЕНАНТИ - гвойка въжета, с помощта на които се гържат реите до мачтите в хоризонтално положение.

ТОПСЕЛ (горно ветрило) - голям ветрило, поставено над големия грот на основната мачта.

ТРАНЦОВА КЪРМА - за първи път се появила на каравелата през XV в., но впоследствие се превърнала за дълго време (до началото на XIX в.) в характерен детайл, на

практика за всички типове плавателни съдове.

**ТРИРЕМА** - венецианско название за галера, използваща по трима гребци на банка, всеки със свое весло.

**ФАЛ** - тънко въже за управление на ветрилата.

**ФАЛШБОРД** - боргово ограждение на корабната палуба.

**ФЕНДЕРСИ** - типични за корпус с гладка обшивка и предназначени да предпазят кораба при неговото акостиране на кей, при крениране или гонир на борда с вражески съд при аборгаж.

**ФЛАГ** - знаме, корабно знаме.

**ФЛАГЩОК** - гърбен прът с макара в горния край, над която е поставен накрайник (с форма на диск, кълбо, орел и т.н.), а долната му част, изработена от лят метал, въграждан във вдлъбнатина в земята или в друга основа. Дава възможност един флаг да се издигне на желана височина.

**ФОК-МАЧТА** - предната мачта на кораб.

**ФОРДУНИ** - въжета от неподвижния такелаж.

**ФОРКАСТЕЛ** - бак, приповдигната палуба на ветроходните кораби.

**ФОРЩАГ** - въже, спуснато от върха на мачтата напред, за да я поддържа.

**ФОРЩЕВЕН** - носов край на съда, продължение на кила.

**ХЕЛМПОРТ** - рулеви отвор, където се вмъква главата на руля.

**ШВАРТОВАНЕ** - привързване на кораб към приспособленията за акостиране.

**ШКАТОРИНА** - страничен ръб на ветрилото.

**ШПИРОН** (spiron, calcar или sprone в латински и италиански източници) - издаваща се напред надводна част на носа при галера. Служи за аборгажен мостик.

**ШПРЮЙТИ** - група въжета, разпределени равномерно по шкаторината на ветрилото или края, а след това съединени в едно въже – булин, чрез което се обтяга предната странична шкаторина на правото ветрило, за да може корабът да плава стабилно към вятъра.

**ЩАГ** - въжета от неподвижния такелаж, спускани от върха на мачтите напред и назад, за да ги поддържат. В зависимост от мачтата биват фор-щаг, грот-щаг и т.н.

**ЩАНДАРТ** - персонален флаг (на владетел, висш гържавен служител, военачалник или аристократ), предназначен да обозначи местонахождението на персонала, която идентифицира.

**ЩИРБОРД** – гясната страна на кораб.

**ЮТ** – част от горната палуба в задната част на кораб



## RESUME

Graffiti drawings, pious, votive, magical and others, are found in places where prayers are performed, such as temples, churches, mosques, but also in other public buildings. The ships depicted in places of prayer often serve as evidence of a sea voyage (actual or metaphysical)<sup>1</sup>, but above all they are a prayer toward of the 'invisible force' to ensure its safety or an expression of gratitude for the miraculous survival in a hardship at sea.

It is easy to discern that the inscriptions or figural graffiti in Hagia Sophia do not have a specific sacred base and they are incised on columns and walls without of sacred images. First of all, it should be noted that these incisions suggested on the sacred potential of the church space and should probably be associated with its patron saint, even if his painted image is missing. The desire to leave a mark through a graffiti drawing in the temple itself comes from the understanding of medieval man that his power is directly related to the permanence of the act. Hence, it is not so much a marker to visit, but through its direct interaction with the sacred surface of the church building it becomes an eternal presence and prayer ('to this day'). In short, ship graffiti can be associated with specific maritime endeavors and defined as prayers for safe navigation or *ex-votos* for a completed voyage with miraculous deliverance at sea.

The creators of ship graffiti respect the perimeter, reserved for lay people and clergy. On the ground floor, it is impossible for them to be in close proximity to the altar space. However, these in the north aisle are not far from the table on which the relics of Christ's Passions are displayed and the miraculous column of St. Gregory the Wonderworker. As for these in the south aisle it can generally be said that they are on the side of St. Nicholas if we remember that through the eastern exedra of the same aisle one can reach the Chapel of St. Nicholas<sup>2</sup>. In the galleries the proximity turns out to be easier - a cluster of 11 ship graffiti in the eastern exedra of the south gallery is close to the altar apse and the Chapel of St. Nicholas. Another two graffiti in the same gallery are directly connected with the saint, and the rest are below his mosaic image (now disappeared) on the tympanum. Ultimately, the desire to establish an intimate connection with the sacred is realized not simply through the structures of the building itself, but rather with its additional significance as a 'container of the sacred' to which the believer creator refers to establish his presence within<sup>3</sup>.

The location of the ship graffiti in Hagia Sophia clearly shows that most of them are in the south and north galleries, a few in the north and south aisles and only one - in the west gallery. These places are structurally a periphery to the central nave of the temple and in them the author of the graffiti seeks not 'freedom' but solitude for direct and

1 Safran 2014: 173.

2 Mango 1959: 60-72, 80-81; Janin 1969<sup>2</sup>: 368-369.

3 Trentin 2010: 302.

individual communication with the Almighty. Most of the ship graffiti from our collection are made so that they are hidden for the eyes of many spectators not only at the time of their creation, but also after. And this is because they are part of a ritual that is an individual interaction between their creator and the Almighty - a ritual that eliminates the need for a mediator such as a priest, bishop or patriarch to add legitimacy or power to it. These images represent aspects of secular piety at its most basic level - informal, direct and personal dialogue between the individual and God. For their creators, they are a constant and provable call to the Almighty and their action continues after the end of the liturgy or the burning of many candles. Their durability on the church walls testifies to their power in the eyes not only of their creator, but also of the small community of crew and passengers, as well as those who manage to see them afterwards. Therefore, they can hardly be described as a product of an impulsive desire to leave a tangible mark for the offspring or a spontaneous form of nonverbal expression, whose graphic nature is often just a scribble, but rather suggests thoughtful and consistent action. I have no doubt that there was an official ban on writing on the walls of the temple, but everyone wrote - both secular and clergy, and literate and illiterate. If these images were considered destructive or unwanted, they could have been removed or deleted at any time. But their preservation to this day shows that this did not happen and they were not perceived by the church authorities as vandalism, but as a legitimate and vivid expression of the faith and piety of those whose lives are connected with the sea.

The key to understanding ship graffiti is the study of their context, but it is not limited to place (Constantinople) and time (middle of the 9<sup>th</sup>/end of the 11<sup>th</sup> – 18<sup>th</sup> century), but also includes their carrier (marble walls and columns in Hagia Sophia). Studying the technical details in the images gives us an exceptional opportunity to understand the thinking from the past, the concepts and the solutions. One more thing, I tried to present the history of these drawings from the point of view of their creators, and not just to impose random academic constructions.

Finding an answer to the question of who is responsible for their creation is quite a difficult task. The difficulty comes primarily from the fluctuation in the level of detail and quality of the collected ship graffiti. There is no doubt, however, that the range of variations from fairly accurate to rough images is clear evidence that some of them are creations of people with seafaring experience and practice, while the emergence of others could be more the result of shore-based observation, than on immediate experience. Therefore, they can reflect the practice inherent in different professional communities and social groups. Such a judgment is not without meaning for a coastal city like Constantinople with a central role in the complex network of communications and exchanges connecting the western Mediterranean, the Black Sea and the Islamic Middle East, where sailors and fishermen felt the need to protect themselves and their navigation, court during sea voyages, but in addition to them, this also applies to all non-seafarers (pilgrims, merchants, soldiers, etc.) who found themselves in this place.

It is worth recalling here that the sea was once considered a dangerous space, more or less abandoned by God to the Devil, dominated by a sin and the fatal danger, without communion and anointing for sailors, without burial in holy land and a gloomy prospect for wandering souls. All this led sailors or seafarers to turn to the 'invisible power' or privileged saints with their inherent appeasing or grateful rites. They promised, when they were in danger, to dedicate a gift to this power if they were saved. Hence, these

imageries were created and intended to function in the manner of an *ex-voto* item with an invocatory or votive function; perhaps in the same manner as the votive 'church ships' once known to have been present as offerings in many of Western churches. However, the lack of money has forced the sailors to replace the votive 'church ships' with carved by them ship graffiti. Furthermore, they did not need splendor, but for their creators they were a constant and obvious appeal to the Almighty.

Of course, not all ships carved into church walls should be classified as votive, and the simplest of these may be Christian symbols (no. 5 Sg<sup>4</sup>), while others, may serve as a sign for presence or an ideogram (no. 2 Sg and 14 Ng) designed not to be an object but to convey a concept<sup>5</sup>. However, it is difficult to say to what extent two of the Viking ship graffiti (nos. 1 Sg and 1 Ng) are a work of bored sailors. The same is true for the images of vessels under nos. 1 Wg, 7 and 8 Sg, 11 Ng, 1 and 2 Na, 2 and 3 Sa but here it is possible to assume some kind a symbol of religious communication associated with specific maritime endeavors and a desire to fit them into the fabric of the church.

In the Orthodox Church, when someone is in a position to seek a miracle due to some physical, social or spiritual need, he would pray in front of the image of the saint and communicate with his prototype by touching, kissing, lighting a candle or something else, but if the desired miracle is fulfilled, the man returns to the temple to give praise and thanksgiving, probably in material form<sup>6</sup>. However, we have no evidence about the *ex-voto* practice known to us from the Catholic temples with wax or wooden ship models and it is obviously not inherent in Hagia Sophia. In Byzantium, the patron saint of the sailors, and over time of the all travelers, was St. Nicholas of Myra<sup>7</sup>.

However, it is clear that the Western Mediterranean European ships dominate in our collection. It should be expected, therefore, from their captains and crews to adhere to established Roman Catholic practice which permitted various forms of *ex-voto*, including ships made of wax or wood in the places of worship. But for the most famous Eastern Orthodox church, the 'Great Church', as well as for the Byzantine area, this custom is not inherent. Leaving aside the rest of Byzantium the empirical material from Hagia Sophia without interruption from 537 to the present day is eloquent enough to show us clearly that we do not have ship graffiti earlier than the 13<sup>th</sup> century. Of course, I am aware of the difficulties in dating graffiti, but based on some distinctive features of the ships, I suggest a chronological time span of the 13<sup>th</sup> and 15<sup>th</sup> centuries for most of the graffiti drawings<sup>8</sup>. The problem is the lack of ship graffiti after the second half of the 6<sup>th</sup> century until the end of the 12<sup>th</sup> century, and here I have to remind once again that the earliest records of medieval *ex-voto* ships date from the 12<sup>th</sup> century<sup>9</sup>. Does this mean that the appearance of ship graffiti in this place is more related to this rapidly gaining popularity practice through merchants, pilgrims and crusaders? Or it may be linked to the established monopoly on shipping and international maritime trade by the Italian maritime republics (Venice, Genoa, Pisa, Amalfi), which established their trading posts in the East, taking full advantage of the economic privileges granted to them by the Byzantine emperor. Eventually in the 12<sup>th</sup> century, especially after the Crusades, the Eastern Mediterranean

4 The following abbreviations are used in the text: North aisle = Na; South aisle = Sa; North gallery = Ng; South gallery = Sg, West gallery = Wg.

5 Le Bon, 1995: 172-179.

6 Safran 2014: 160.

7 Jones 1978: 7-43, 73-94, 176-193; Ševčenko 1983: 22-23; Mullett 2002: 267; Wade 2017: 280.

8 Late, post-Byzantine and Ottoman ship graffiti are not taken into account.

9 Timmermann 2021: 262.

ceased to be a maritime monopoly of Byzantium. Or the appearance of ship graffiti in this place means a combination of the two, i.e., the western practice going hand in hand with the rise of Italian maritime trade and shipping.

Perhaps the answer lies in the fact that a common practice among the Orthodox was a prayer with a lighted candle in hand in front of the icon of St. Nicholas before sailing, carrying his icon on board of the ship and praying in front of her in difficult moments, and after a successful completion of sea voyage to offer thanksgiving prayer to him. Whether the reason for this are foreigners who through their ships also bring specific religious practices related to votive ships typical of the Catholic Church. However, in the Orthodox churches they have been replaced by ship graffiti.

In support of this assumption, we can refer to the words of M. Walsh and define the ship graffiti on the walls of the Great Church actually as a work of transitional maritime communities<sup>10</sup>. Thus, they can be seen as a passing glance of another culture passing through this place and therefore culturally alien to the locals. Therefore, at least in theory, it is possible an image of one and same ship to reappear elsewhere in the Mediterranean. Fortunately, we have a specific example from our collection in this regard - drawing no. 13 from the south gallery reveals a striking resemblance to a galley from the church of St. Saint George Teratsiotis, Famagusta (late 15<sup>th</sup> - early 16<sup>th</sup> century) in the island of Cyprus<sup>11</sup>. Such a thought may not be unfounded, but at this stage it is too small and needs much more research to make it a sure statement.

Among the ship graffiti stands out one (no. 3 Sg), which is a rare example of a scene-votive offering, created by a sailor (or passenger?) with the figurative representation of St. Nicholas in it, the patron saint of sailors and travelers, and it is undoubtedly an expression of thankfulness for salvation in a shipwreck, after calling St. Nicholas's holy name for help. Survival at sea during a storm is completely out of the sailor's hands, and with the slightest chance of finding another shelter, there is only one thing left - prayers and faith in the 'Higher Power' invoked through these drawings. The presence of a patron saint (most often St. Nicholas), to whom prayers for salvation are directed, is a common feature of *ex-voto* drawings. One might think that in this direction both the calligraphic inscriptions in Arabic 'Allah' or 'God' next to the vessel in no. 9 Ng should be considered. Not a proper name is engraved here, which has no meaning in this respect, but a sign of faith and proof of presence by the creator.

What is more intriguing is that in some of the images the vessels are overturned and appear to represent a fatal accident. There is no reason to doubt that we have another hint of a votive offering in images (nos. 6, 12 and 13 Sg), the work of a sailor, which are tacit evidence of the received protection from the 'invisible power' and expressed gratitude for the subsequent deliverance from mortal danger, not a request for future help. An event that the pious supplicant considers to be miraculous in the highest degree, but at the same time is perceived as an indispensable part of a sailor's life. It could even be assumed that the unfinished ship graffiti are related and reflects to some extent the damage suffered by the vessel.

And since the Ottoman period of the temple is also affected, a curious detail must be mentioned. The founding deed of 1663 of the Yeni Camii in Istanbul records a man whose only duty was to clean the painted or incised graffiti (*nakış*) in this complex of buildings

<sup>10</sup> Walsh 2008: 116.

<sup>11</sup> Demesticha 2017: 362 u 363, Fig. 12, b (i), D02 u D03.



day after day<sup>12</sup>. Whether this was the case for the Hagia Sophia/Ayasofya mosque cannot be said, but the destruction has mainly affected Christian symbolism.

And one more thing, according to Zeineb Yürekli 'the illiterate visitors marked their presence in the cult building through carved images of birds, bowls of dervishes, ships, the sword Zulfikar, Hand of Fatima, fishes and etc.'<sup>13</sup> Due to the key features reflected in his drawing - the reinforced *spiron* with its triple tip and the *arrumbada* on the bow we don't think that the artist of graffito drawing no. 1 from the south aisle, is at least so illiterate.

Although additional information and archaeological evidence are needed to fully clarify the exact function and significance of the ship graffiti in places of worship, one thing is clear - they represent, even centuries later, the direct and tangible link that navigation and trade play in the life and livelihood of Constantinople/Istanbul.

What makes an impression when you get acquainted with the ship graffiti carved into the marble of Hagia Sophia? First, they are not intended to serve as interior decoration and from afar are almost invisible. Second, they are neither the work of professional artists, nor executed according to the canons of official art, nor they follow the technically correct image of a ship.

Although they look like elementary drawings, '*refracted* (my italics - Th. Thomov) through the eyes, culture, education, mental attitudes and skills of their creators'<sup>14</sup>, they often carry a small number of characteristics that need to be recognize in order to identify a specific ship or type of ship. In other words, their critical examination can draw valuable observations and add some knowledge, especially for those parts of the ship that do not survive a shipwreck or cannot be derived from any other form of presentation - written or visual. The ship is always in profile and never shown from the bow or stern. The choice of the side view is determined by the prayer function of the drawing, where it is shown not just a ship, but the individual ship of the petitioner with its characteristic features. The latter are most clearly distinguishable precisely in this manner of presentation. In other words, the purpose of the drawing is to convey the fate of the ship in the hands of God, and not to experiment through it with the aesthetic possibilities of other points of view, since it is not a work of art<sup>15</sup>.

Moreover, it should be noted that they are not usually imaginary sketches of ships, but represent a certain type or even a specific vessel, connected in some way with the life of the person who painted it. The degree of their conformity/ non-conformity with the prototype depends on its knowledge, difficulties in transferring it to a selected surface, sources of information, the artist's abilities and artistic canons, so it should hardly be surprising that there are disproportionate, small, compact, exaggerated or completely ignored elements of ship architecture.

Based on their importance as a source for ship iconography and taking into account the schemes suggested by various researchers, the vessels from the graffiti drawings in the church of Hagia Sophia can be classified in the following groups: a) uncertain ship graffiti; b) simple ship drawings depicting only a hull; c) schematic ship graffiti, with masts, rigging elements or other detail and d) detailed ship graffiti. In other words, the following arrangement is obtained:

12 Aygen 2013: 15.

13 Yürekli 2016: 148.

14 Wachsmann 1998: 5.

15 von Busch 1985: 366.

**Uncertain ship graffiti** - roughly executed drawings, the appearance of which is due to not very experienced authors and raises doubts as to whether they actually depict ships;

**Simple ship drawings depicting only a hull** - graffiti depicting only the contour of the hull of the vessel, but depending only on it is often impossible to determine the type of ship without any information about the masts and rigging. This group includes both simple and more complex drawings of ships;

**Schematic ship graffiti, with masts, rigging elements or other detail** - the most common type of ship graffiti, representing single- or two-masted vessels. They show great variety in the quality of the drawing, but nevertheless, it is often impossible to determine the type of ship and since when it dates.

**Detailed ship graffiti** - the work of authors with a master hand, whose aim is, more or less, to present convincing typological information (important elements of ship equipment or rigging) for a particular ship.

However, in the course of the study, in addition to distinguishing between graffiti drawings, the vessels contained in them were divided on the basis of their structural features and their use into three main marine types: long ship (type I), round ship type (II) and others (type III) (combining features of the previous two), the subtypes being determined by the relative size, number of masts or their specific use.

The vessels of the first category are oared ship with masts and sails, light, intended mainly for war (**Ia**) and large, heavy (merchant) galleys (**Ib**). To these should be added subclasses within the general category of galleys, i.e., derived from galley types (**Ic**). Before the 1320s, there was no 'clear evidence ... of the difference between galleys intended for trade and galleys intended for war or patrols. In 1330, however, there were several types - one for patrol service and another for trade. Towards the middle of the 14<sup>th</sup> century, two classes of galleys were formed: light galleys (*galee sotili*) and 'great' galleys or long-voyage merchantman (*galee grosse*).

The second category includes sea-going merchant ships, commonly called 'round', which are further subdivided according to relative size, number of masts and type of a sail plan to: single-masted, square-rigged ship (**type IIa**), two-masted mixed-rigged ship (**type IIb**) three-masted, mixed-rigged ship (**type IIc**). In this category, in addition to the new ships with visible bulging of the hull (the so-called 'bulb' shape) mentioned in the written data from the 14<sup>th</sup> and 15<sup>th</sup> centuries - *coca/coche* and *karaka/carrack*, long ships can also fall, i.e., great merchant galleys.

In this regard, it should be noted that in some cases a ship can be interpreted as belonging to each of the two main types and it must be remembered that in fact the ships were multifunctional, i.e., merchant galleys and round ships are used, as needed, for both military transport and trade.

If we look at the distance at which the graffiti are from the floor, we will notice that many of them are at eye level, but there are also those at which their creator during a time of working could be on his knees (nos. 3, 15, 16, and 18 Sg, no. 9 Ng) or even in a half lying position (no. 19 Sg). In any case, the short distance from the floor can be interpreted as the expression of the author's intentions to emphasize his personal weakness, insignificance, and humility before the 'invisible power' that responded to the already offered prayer for salvation or seeking her protection for a safe forthcoming journey.

It is hard to say what tools are used to cut them on the marble base, but it is clear that they are different and vary from knives, thin chisels, iron pens or other sharp tools such as iron nails. The carving is obtained by repeatedly cutting the blade into the same notch, as the desired depth and shape are not achieved from the first time. How long did it take to carve a graffito? A few hours or a day? Or maybe even more. No one can give an exact answer. One thing is clear, it is very difficult to scratch something on the marble. After all, according to the need and urge, a person tends to be inventive and, of course, to provide the necessary time for work. It is pertinent to recall here that according to R. Taft from the 14<sup>th</sup> century the galleries of Hagia Sophia were reserved for the imperial entourage and nobles, while the common people occupied the central nave and side aisles on the first floor. In the absence of written information, it is difficult to take a firm stand *pro* or *contra* the presence (or not) of ordinary secular male and female people in the rest of the galleries<sup>16</sup>. In other words, the galleries are a traditional element in the temple architecture and played the role of additional rooms with universal purpose<sup>17</sup>.

The dimensions of the ship graffiti differ, starting with the small ones, which are only 4-4.5 cm in length (nos. 8 and 22 Sg), but others are over 30 cm in length (nos. 3, 4, 11, and 12 Sg, nos. 5, 6, and 7 Ng) and some of them even reach 61 cm in length (no. 14 Sg); the average size is between 15-25 cm in length. But this does not help to make them easier to recognize, as from a distance they are almost invisible. Some of them (nos. 12, 14 Sg and nos. 5, 6, 7 Ng) are somewhat reminiscent in length of the two votive wooden ships or 'scaled-down copies of real ships'<sup>18</sup> from the 15<sup>th</sup> century - the first from Ebersdorf near Chemnitz in Saxony (115 x 51 cm), and the second, the so-called 'Mataro ship' (123 x 43 cm)<sup>19</sup>. By the way, in some of the ship graffiti (nos. 6 and 7 Ng) one can even see the concept of three-dimensionality of the vessel itself by presenting it in three quarters view, as if the author trying to show a model. Others (nos. 21 Sg and 12 Ng), although smaller in size but with many technical details, also fall into this category.

Some of these images demonstrate a very good knowledge of the Mediterranean shipbuilding, as it is suggested by the specifics of the vessels (the numerous galleys and 'round ships'). Their authors paint their vessels with such details that allow not only to distinguish the different types of ships, but even to notice the stages in their development. Such a high level of accuracy can be found in ship graffiti nos. 15 Sg and 12 Ng. Precisely technical details related to the bow<sup>20</sup> and stern<sup>21</sup> of the galleys, the shape of the hull profile<sup>22</sup> and the superstructures of the sailing ships<sup>23</sup>, the stern rudder attached to the stern, the number, the location and the shape of the sails, rigging, etc. are the main reason to assume that their authors belong to the category of 'seamen' - crew members or ordinary seamen who confidently demonstrate their experience in matters related to shipbuilding and navigation<sup>24</sup>.

16 This was the conclusion drawn by Taft 1998: 42.

17 For example, see the words of G. Pachymeres († ca. 1310) who states that 'the whole people' attended the service in Hagia Sophia, thus the galleries increased the capacity of the church, especially in cases when the believers turned out to be too numerous. Cf. Marinis 2014: 92.

18 Timmermann 2021: 287.

19 Timmermann 2021: 268-270.

20 nos. 6, 9, 20 Sg, 2, 8, 9, 11, 15 Ng and 1 Sa.

21 nos. 6, 13, 19 Sg, 3, 8, 9, 11, 15 Ng, 2 Na.

22 nos. 7, 8, 14, 17, 18, 19 Sg, 1 Na.

23 nos. 3.2, 12, 15, 16, 19, 21 Sg, 4, 5, 6, 7, 12 Ng, 1 Na.

24 nos. 3, 5, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 21 Sg, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12 Ng, 1 Na.

The more general and somewhat rough style of the drawings suggests that their authors have no specific knowledge in the field of shipping or they are ordinary people<sup>25</sup>, who for some reason have taken or planned to go on a sea voyage but without intention to emphasis on certain ship's traits<sup>26</sup>. If the lack of rigging is not surprising, as it is a well-known and common practice for galleys to lower and retract before combat and when not in use, it is difficult to explain in sailing ships. In any case, the practice of landing yards in the port was common for the latter. The masts, cut into the hulls all the way to the keel, are common to other ship graffiti from other places, but the elegant long protrusion of the bows makes it even more difficult to identify the vessel.

Finally, there are fifteen images of ships that can be work of both sailors and non-sailors, without a possibility of determining definitively who has the upper hand<sup>27</sup>.

The appearance of some drawings is a pretext to show moments of life on board and sailor's daily life with its challenges and difficulties. In this respect, the scene in drawing no. 11 Ng is impressive, presenting the sailor's continuous work on the ship's masts, the steering of the helmsman and the lowering/raising of the ship's flag. Another image (no. 11 Sg) shows one of the ways to fish with a long fishing net, while in no. 15 Sg three miniature human figures are drawn in the centrally placed crow's nest on the top of central mast and where the far-right figure is shown as working with the rope of the topsail.

In the meantime, with the exception of three (Greek inscriptions 'Jonah' no. 11 Sg and 'Lord, help' no. 18 Sg, together with the two calligraphic inscriptions in Arabic 'Allah'/'God' no. 9 Ng) there are none among the drawings, none to give a direct answer to the question of the social and ethnicity of the authors. If it is assumed that the inscriptions and drawings are the work of the same hand, then their authors may be Greeks or Ottomans. But it is impossible to determine whether they were sailors or just passengers. However, the noted name 'Jonah' and its history, as more related to the sea and seafaring life, tip the scales in favor of the former.

Here it is necessary to say that it is almost impossible to define the nationality of the ships from the graffiti drawings, although on the tops of the masts of some ships<sup>28</sup>, as well as on the bow (no. 20 Sg) or in front of (no. 20 Sg) as well as above the stern superstructure<sup>29</sup> are shown flying triangular, square or rectangular flags of different sizes. And all of this is in accordance with the well-established practice for ships to raise mandatory flags on the bow, masts and stern when entering/leaving the port<sup>30</sup>. The stern flag, considered the most representative place on a ship until the end of the 18<sup>th</sup> century<sup>31</sup>, was the 'most important' and 'most respected', the main symbol of the ship and was equal in importance to today's national flags<sup>32</sup>. Only in four ship graffiti<sup>33</sup>, the crosses placed on the flags make it possible to easily recognize the flag of the Genoese commune with the cross of St. George, and an Ottoman-Turkish 'sanjak' in the flag with the crescent and the forked sword 'Zulfikar' from no. 9 Ng.

25 nos. 5, 8, 22 Sg, 13 Ng and 2 Sa.

26 nos. 9, 10, 17, 18 Sg and 8 Ng.

27 nos. 1 Wg, 4, 7, 9, 10, 17, 18, 19, 20 Sg, 2, 8, 15 Ng, 2 Na, 1 and 3 Sa.

28 nos. 6, 20 Sg and 11 Ng.

29 nos. 6, 21 Sg, 11 (above the rudder!), 9, 20, and 12 Ng.

30 Дыгало 2000: 108; Gluzman 2020: 301.

31 Flags at Sea 1974: 55; Дыгало 2000: 121.

32 Басов 2003: 35-36. Срв. В. Монгфельд 2000: 107; Gluzman 2020: 299 and n. 4.

33 nos. 19, 20, 21 Sg and 12 Ng.



Unsurprisingly, the ship graffiti show that the flag of Genoa dominates - one of the leading naval powers at that time, whose energy seems to have really been concentrated on Mediterranean trade and the spread of Eastern goods in the West through its trading colonies in the Levant and around the Black Sea. The Genoese controlled the sea highway to Constantinople and the West, which passed through their colony of Pera beyond the Golden Horn, displacing the Byzantine capital as a trading center and an indispensable geographical transit point between the Black and Aegean Seas.

The flagpole (no. 20 Sg) is, by the way, the other highest point of honor at which a flag is raised. Narrow flags with a sharp edge and different lengths in some images can be defined as pennants, which on the galleys were sometimes so long that they reached the water itself. An interesting and important detail in this regard offers a drawing no. 11 in the north gallery which shows a human figure raising/lowering a small triangular flag on the main ship's mast. A closer look at this and the other two human figures on board shows that they are wearing small shallow hats according to Western European fashion. However, they cannot serve as a sign for determining the 'national' identity of the sailors and hence of the ship itself.

One last note in connection with the above information with an emphasis on a curious detail. It could be pointed out that the presence of a short double *spiron* on the bow, found mainly in Venetian galleys from the 14<sup>th</sup> and 15<sup>th</sup> centuries, in some images (no. 2 Ng) suggests a vessel from Venice. But is that really the situation? However, if we turn to the graphite drawing no. 20 Sg, we will see the same *spiron*, but on a Genoese ship and obviously this element is also found on vessels outside the Venetian arsenal, as light galleys were built in Genoa on the model of the Venetian ones. All this comes to show that the arguments 'pro' and 'contra' the existence of such an assumption of attribution to Venice are obviously equivalent. Of course, any distinctness here could not be expected without going beyond the hypothesis, but as if the former were more likely. But nothing more than that.

Let us continue with the fact that the ship graffiti from Hagia Sophia are subdivided into two large groups - with Western European (44 pieces) and local, Eastern European, construction (9 pieces). Next, it should be noted that the available models are evenly distributed (16 each) on oared ship with masts and sails - galleys (light<sup>34</sup> and great<sup>35</sup>) and transport sailing ships (with all the conditionality of terms such as *cog/cocha*<sup>36</sup> and *carrack*<sup>37</sup>) with dominance of the Western European construction. In the latter, which are filled with a lot of details and knowledge of the design specific features is demonstrated, both the northern and the southern traditions in shipbuilding are perceived. While the hull, the main mast with a single square sail, and a single rudder attached at the stern reflect the northern techniques, the presence of a fore- or mizzen-mast, respectively with a square and lateen sail, showing southern influence. The combination of southern and northern attributes clearly suggests that the ships depicted in the graffiti drawings were probably built in the western Mediterranean by shipbuilders who tried to model the desired qualities of *cog* using southern technology. Ship graffiti in Hagia Sophia provide us with technical details regarding the adaptation namely of the northern construction techniques by the southern shipyards. In this respect, the ship no. 12 Ng is very indicative,

34 nos. 3.3, 4.2, 6, 13, 20 Sg, 2, 8, 9, 11, 15 Ng, 2 Na, 1 and 3 Sa.

35 nos. 3.1, 4.1 and 21 Sg.

36 *Cog* - nos. 7, 12 Sg and 7 Ng, *cocha* - nos. 7 Sg, 4, 5, 6 Ng.

37 nos. 1 Wg, 3.2, 14, 15, 16, 18, 19 Sg and 1 Na.

in which the combination of northern and southern attributes clearly shows that it was probably built in the Western Mediterranean or in Genoa, as the flag with a cross on it clearly indicates. More importantly, however, is that except the cog 'other northern types [such as *keel*] .... were adopted and adapted for use in the Mediterranean'<sup>38</sup>.

The ships from the second group are presented more schematically, but nevertheless their authors show a sense of their main parts. The oared ship with masts and sails - light galleys (nos. 15 Ng and 1 Sg), which were the backbone of the Ottoman navy until the 17<sup>th</sup> century, are especially well shown. The history of the Ottoman navy is very rich and can be said to be well studied and if in the beginning the Ottoman galleys were made according to Greek models, then later models from the English, Italian and Dutch fleets were used<sup>39</sup>. In addition, the construction and management of the Ottoman fleet was carried out mainly by converts to Islam or hired foreigners<sup>40</sup>.

In addition to galleys are also found a derivative from them vessels (no. 9 Sg) as well as coasting vessels (nos. 10, 11, 17, and 2 Sg, and 10 Ng). But the value of the information in the ship graffiti should not be exaggerated, especially taking into account the words of J. Muscat that it should be viewed objectively, and although it 'suggesting a possible nomenclature for a ship one must not imagine details that cannot be deciphered in the graffiti'<sup>41</sup>.

And here we come to images of vessels, forming a small group of started but unfinished ship graffiti, whose propulsion - oared or sailing draft - cannot be determined. They include small vessels - boats or small ships (nos. 22 Sg and 2 Sa), but also those that fall into the category of 'long ships' (no. 13 Ng).

It is necessary to emphasize, however, that among the ship graffiti there is not a single image with the typical for the 16<sup>th</sup> century types of *galeon* and *galeasse*. Another distinctive feature, although with two exceptions (nos. 15 Sg with gun ports on board and 1 Sa with *arrumbada*), is the absence of artillery, which appeared more widely on ships only after the end of the 15<sup>th</sup> century or reaches the 16<sup>th</sup> century as a time limit.

Attempting to date non-epigraphic graffiti, such as ship graffiti with an acceptable degree of accuracy, is extremely difficult. In most cases, only a *terminus post quem* can be proposed on the basis of a specific feature or type of ship, as far as can be established.

With all the reservations toward the ship graffiti from Hagia Sophia a wide time span of the middle of the 9<sup>th</sup> - the end of the 11<sup>th</sup> century to 1700 will have to be set for their creation. The grounds for the first date come from the images of universal Viking ships<sup>42</sup> from the early Viking Age used for warfare or trade, leaves by someone as a sign of presence in this place. As for the second one, we possess several drawings of galleys with the most characteristic features of their own time<sup>43</sup>. At the same time, however, the characteristic features observed in the silhouette of different vessels help to narrow this dating for some of the oared<sup>44</sup> and all sailing ships thus it should be placed between the end of the 13<sup>th</sup> - 16<sup>th</sup> century, and for several ships from the first type - 16<sup>th</sup> - 18<sup>th</sup> century<sup>45</sup>.

38 Mott 1990: 20.

39 Pedani 2014: 460-464; Mukoß 2017: 476. For the development of the Ottoman fleet, for example, see Güleriyüz 2005: 17-20; Aydın 2011.

40 Pedani 2014: 460-461.

41 Muscat 1997: 184. Cf. also Cassar, Muscat 1989: part II, 1; Muscat 2000: 49.

42 nos. 1 and 2 Sg, 1 and 14 Ng.

43 nos. 9 and 15 Ng and 1 Sa.

44 nos. 3.1 and 3.3, 4.1 and 4.2, 6, 20, 21 Sg, 2 and 11 Ng.

45 nos. 9 Sg, 8, 9 15 Ng and 1 Sa.

Among the established features it should be noted the characteristic for the *carrack* U-shaped profile or waist of the hull, closed between a high forecastle, stepped on top of a curved upward stempost and visibly lower stern castle at the stern<sup>46</sup>. Next is the interest shown on the single stern rudder attached at the stern of the round ships in the Mediterranean which perceived and beginning to be imposed after the second half of the 14<sup>th</sup> century. It turns out to be one of the most detailed elements<sup>47</sup> that is shown in the graffiti, especially in ships represented only by their hull<sup>48</sup>. It is difficult to say what is the reason for the emphasized interest in the ship's control device, which is not among the most obvious ship elements. Certainly, it could be assumed that for an ordinary passenger, a layman in seafaring matters, the fact that it is assembled and its parts fastened together with iron straps is of absolutely no importance, while for a seafarer its damage would turn the ship unmanageable and an easy victim at sea. Therefore, the graffiti drawing in which the stern rudder is the accent is the work of a skilled sailor, and the drawing itself acquires the meaning of a prayer to the 'invisible force' for safe navigation. Let us also note that a side steering oars on the galleys can be seen only in two drawings on which are shown a large<sup>49</sup> and a light<sup>50</sup> vessel. This type of rudder was completely replaced after the middle of the 15<sup>th</sup> century with a curved<sup>51</sup> and straight rudder<sup>52</sup> attached to the stern.

In some of the ship graffiti one can trace the development of the *spiron* in the galleys, which was thick and short in the 14<sup>th</sup> century and used as a boarding bridge<sup>53</sup>. The double *spiron* was typical for the Venetian vessels during the 14<sup>th</sup> - 15<sup>th</sup> century<sup>54</sup>. Gradually it became long and narrow in the 16<sup>th</sup> century to become a decorative element in the next century<sup>55</sup>. The return to the square sail of sailing ships in the early 14<sup>th</sup> century, at first on the single-masted vessels<sup>56</sup>, the appearance of a second mast in the 1450s<sup>57</sup>, and finally the three-masted ships from the middle of the 15<sup>th</sup> century also give us a chronological benchmark<sup>58</sup>. To this can be added two elements of the sail plan of the sailing ships that appeared in the late 15<sup>th</sup> century - the *topsel* above the main sail of the mainmast (no. 15 Sg) and the square sail of the bowsprit - the so-called 'blind' (no. 16 Sg).

It should be not a surprise that most of these ship graffiti depict the Western-style vessels and chronological benchmarks, coinciding with the period of Italian domination in the 13<sup>th</sup> and 15<sup>th</sup> centuries in the lucrative trans-Mediterranean trade organized according to Western needs markets<sup>59</sup>. Moreover, Venice<sup>60</sup>, beginning immediately after the Fourth Crusade, and Genoa from the 14<sup>th</sup> century onwards, acquired a series of important colonies in the Eastern Mediterranean and the Black Sea, which, together with the semi-autonomous enclaves of Constantinople, allowed them to penetrate the Byzantine Empire's regional

46 nos. 16, 18, 19 Sg and 1 Na.

47 nos. 7, 12, 15, 21 Sg, 4, 6, 7, 12 Ng and 1 Na.

48 nos. 14 Sg and 5 Ng.

49 nos. 3.1 Sg and 4.1 Sg.

50 no. 3 Ng.

51 nos. 6, 13, 21 Sg, 11 Ng.

52 nos. 2 Ng and 15 Ng.

53 nos. 6 Sg, 8 and 11 Ng.

54 nos. 20 Sg, 2 Ng.

55 nos. 9 Sg, 9 and 15 Ng and 1 Sa.

56 nos. 12 and 16 Sg, 4 and 6 Ng.

57 nos. 1 Wg, 3.2, 7, 15 Sg, 12 Ng.

58 nos. 1 Wg, 18 Sg and 1 Na.

59 Necipoğlu 2017: 446.

60 The most important colonies of Venice are in Crete, Coron, Modon, Euboea/Negroponte and Tana, while those of Genoa include Chios, Old and New Foca, Kafa and Kilia. For this, see Balard 1978; Thiriet 1975; Chrysostomides 1970: 267-356; Balard 1991: 261-276; Oikonomides 1979.

trade to a much greater extent than in the 11<sup>th</sup> and 12<sup>th</sup> centuries<sup>61</sup>. Although Byzantium was thus integrated into the system of international trade, it was Italian domination in it that caused serious damage to local merchants and the imperial treasury<sup>62</sup>.

In the course of this process, the Eastern Mediterranean in general and Byzantium in particular under the dynasty of the Palaeologi (1261-1453) became an exporter of food and raw materials and an importer of Western European industrial goods<sup>63</sup>. This also predetermines the use of large transport 'round ships' such as *coche*<sup>64</sup> - the most technologically advanced and economically viable medieval sailing ship in the Mediterranean or its subsequent replacement - *carrack*, one of the largest transport ships of the 15<sup>th</sup> and 16<sup>th</sup> centuries with a displacement of between 400 and 600 tonnes, carrying mixed type cargo or everything from dried fruit, wine and olive oil to alum, gold dust and grains<sup>65</sup>. All this is explained by the fact that in the pre-modern era, maritime transport turned out to be significantly cheaper and hence maritime trade, despite its accompanying risks and dangers, was more profitable than land transport<sup>66</sup>.

There is no denying that the composition of the individual elements in the drawing is the 'Achilles' heel' of the authors, but the main reason for this is their desire to show as many things as possible - most often scattered or indiscriminately clustered<sup>67</sup>. Sometimes it is intuitively perceived how it is best to arrange the individual elements - undoubtedly the most successful and complete composition is the *ex voto* scene with St. Nicholas (no. 3 Sg), where even a promising solution of the composition has been achieved. In the foreground are the three ships, arranged diagonally above each other with dimensions gradually decreasing in depth - the largest is the nearest, and the smallest - the most distant, and against them is shown the figure of the saint on the seashore. The same approach is observed for both ships in no. 4 Sg.

Some of the ships or parts of them are also shown in perspective - for example, in drawings no. 3.1 of the Sg, nos. 6, 7 and 12 Ng are in three quarters view, typical for illustrators of nautical charts and manuscripts. In addition, it is necessary to note one more thing, namely the presentation of ship graffiti in pairs, as shown in nos. 15 and 16 Sg, 6 and 7 Ng, which suggests ships sailing in a convoy. The use of 'professional' artists for creation of the ship graffiti is an exception and a difficult practice to identify.

Another observation shows that in quite a few drawings the movement perceived in certain details is expressed through skillfully used different techniques. For example, in some of them<sup>68</sup>, these are the sails blown by the wind, while in others the flags are used for that<sup>69</sup>. Drawing no. 16 Sg depicts a walking bird, representing not only the movement, but also the author's desire to 'capture' everything that happens not only in the world of people, but also in nature. In short, the use of similar skill follows one goal - to make the image more convincing.

61 Necipoğlu 2017: 443-444.

62 Necipoğlu 2017: 445.

63 Laiou-Thomadakis 1982: 177-222; Laiou, Morrisson 2007: 200-207.

64 Lane 1973: 122-123; Pryor 1992: 39; Runyan 1994: 50.

65 Unger 1980: 216; Gay & Ciano 1996: 63; Castro 2005: 3. The first producer of *carracks* was Genoa, and a little later - Venice and Spain, while in north Europe the *carrack* penetrated towards the end of the 15<sup>th</sup> century. For this, see I. Friel, *The Carrack*, 85; Daniel Zwick, *Bayonese cogs*, 659.

66 Henty 1985: 555-559; Laiou 1993: 80; McCormick 2001: 83-87.

67 See, for example, the compositional solutions in the graffiti drawings from the Shahabedin Imaret Mosque at Plovdiv (middle of the 15<sup>th</sup> century) in Обчаров 1987: 76, Pl. III, no. 5 and 7; Pl. IV, no. 8; Pl. V, no. 16; Pl. VI, no. 19, 22; Pl. VII, no. 26; Pl. VIII, no. 30 etc.

68 nos. 1 Wg, 11 and 15 Sg, 4, 8 and 12 Ng.

69 nos. 20 Sg and 9 Ng.



By the way, an elongated structure with sharp roof in front of the bow of one of the ships in another drawing (no. 4 Sg) shows that the author strives to depict everything that excites and impresses him, with intention only to illustrate better his story. There are two possibilities for its origin. The first is that it was seen by the author of the graffito drawing in one of the Italian or Western Sea charts from the 14<sup>th</sup> - 15<sup>th</sup> century<sup>70</sup>. The second possibility is that the appearance of the building in the drawing is due to personal observation, especially when entering the Golden Horn, the ships pass by a tower known today as Kız Kulesi (Maiden's Tower) in the Bosphorus. The buildings, as well as the landscape elements, help to emphasize more clearly the significance of the depicted objects.

Focusing on the location of the ship graffiti on the walls of the galleries and side aisles, where 51 images are documented (in some of them more than one ship is presented), there is a preference for the south gallery (33 images) and toward the south aisle (3 images), which cannot be easily explained. One possible explanation is that the choice of scratching's place is related to the authors' desire to be closer to the patron saint of sailors, as in the case with the image of St. Nicholas on the south tympanum of the temple above the south gallery. In the case of the south aisle, this could be due to the fact that through it and the 'door of the Poor' one reaches the area behind the apse of Hagia Sophia with the Chapel of St. Nicholas. With regard to the north gallery, according to a common notion of the galleries, during the worship service in the temple, the men stand on the south side and the women on the north side. But, if the place is only for women, it cannot be explained the accumulation of a large number of Latin inscriptions with male names on the marble plates of the north-eastern pylon in the north gallery, including sea captains (e.g., Nicholo Chapatoni), as well as nineteen ship graffiti, which are obviously not the work of a woman.

As for the selection of scratching place for the execution of complex ship graffiti (nos. 15, 16, 21 Sg and 12 Ng) it is possible that it was due to the lack of other drawings on them or the fact that they provided sufficient space for drawing and fulfillment of the author's intentions. In the others, however, there is something else, not so much a search for a 'clean' place for drawing, but on the contrary, one on which there are already carved ship images (nos. 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 15, 16, 19 and 20 Sg, 1, 2, 4, 5, 6, 7, 13, 14 and 15 Ng).

The appearance of the Viking ship (no. 14 Ng) is also curious, which turns out to be very close to the place where a runic inscription from the second half of the 11<sup>th</sup> - first half of the 12<sup>th</sup> century was found, and to some extent it could be assumed that this predetermined the choice. Next, it is necessary to point out that in other ship graffiti the painting area turns out to be insufficient (or inconsistent with the drawing) and some elements are deformed (no. 9 Ng) or missing (no. 3 Ng).

In searching of the place of the ship graffiti from Hagia Sophia among the similar images from the East (in particular Greece and the Greek islands, Cyprus, Trabzon) and the Western (e.g. island Malta, Salento, Venice, Barcelona, island Palma de Mallorca) Mediterranean, the Balkans (Nessebar, Plovdiv and Ohrid), the Crimean peninsula (Kalamita), even a cursory comparison between them shows that, despite their stylistic diversity, stable common features are observed, and the traditions associated with their creation are universally known and understood throughout the Mediterranean and the

<sup>70</sup> For example, the bird's eye view of Constantinople by the Florentine Cristoforo Buondelmonti. For this, see Manners 1997: 76, Fig. 2 (ca. 1480), 78, Fig. 3 (ca. 1470?), 79, Fig. 4 (ca. 1470), 80, Fig. 5 (ca. 1475?), 82, Fig. 6 (1430), 84, Fig. 7 (1465) 93, Fig. 9 (1572).

rest of Europe. Of all the features it is necessary to note those that can be considered as the main features and above all showing the ship in full profile (with some exceptions in our collection), from the port side or starboard side, with hull, visible from the keel line upwards and not, as in reality, from the waterline upwards; lack of sails in more than the ship graffiti and marking them, of course with exceptions, only in the more complex drawings, but folded on the yards; dominance of single-masted vessels, although multi-masted ships are well attested from the 15<sup>th</sup> century onwards; striving to depict rigging in a significant part of the ship graffiti, regardless of their design, and 'crow's nest' - a sign of sea-going ships<sup>71</sup>. Although many of these observations are extensive, they can save us from the inherent visual unification of a large part of the images of ship graffiti. Beyond these common features, in all the variety of ship graffiti in the Eastern Mediterranean, only in one case is there a very large coincidence between a vessel (galley) from Hagia Sophia and another, which originates from the church of St. Saint George Teratsiotis, Famagusta (late 15<sup>th</sup> - early 16<sup>th</sup> century) in the island of Cyprus. Theoretically, it is possible to assume that if the galley left Famagusta, it suffered a fatal shipwreck and did not reach Constantinople, as clearly shown due to the ship has turned through 180 degrees. However, there were survivors and one of them is the author of the drawing.

In any case, these drawings express the feelings and prayers of a small community - that of the crew and probably the passengers of a ship, i.e., formed by those who believe in their effectiveness and power. By the way, in two drawings this community is shown - no. 15 Sg and no. 11 Ng. Again, I will not guess in a broader sense about possible related interactions, because, whatever is said, it will be a pure hypothesis. Apparently, such a drawing was commissioned by someone or on behalf of the entire crew, after he was successfully rescued from the trouble at sea. It is the only way to keep the memory of the event and the only way for someone to tell his own story to others who are illiterate. In this way, ordinary sailors, most often illiterate or, if they can write, rarely do so, visualize their experiences and express their religious feelings. All this helps them to continue their sailor's daily life. In other words, these *ex-voto* drawings create a bridge between the unpredictable life of the sea, interrupted by storms and other fatal dangers, and survival as part of the intention of a higher divine power, felt as a blessing - to be alive.

After all, an uncharacteristic of the Orthodox believers practice finds its place on the walls of Orthodox churches, either because of the religious significance of the site or because the creators of the ship graffiti had no particular problems with religion in either the Catholic or Orthodox churches. At least this is true as far as the sphere of personal religiosity of which these graffiti are a clear expression.

Finally, concluding, we can summarize the overall picture, which gives the collection of 51 ship graffiti from the temple Hagia Sophia/Ayasofya. Everything that has been said so far about them and the vessels depicted in them, of course, cannot claim completeness. The set of data that these drawings provide us, of course, is not able to answer all the questions that arise. There are still a lot of questions and a lot of white fields, you still can't go without assumptions and guesses, sometimes maybe too bold.

Graffiti is a fairly common artifact, but on the other hand it is often overlooked, perhaps because nowadays it is associated mainly with vandalism and destruction and is seen as something that causes shame and needs to be hidden. But remaining unread, they gradually lose their meaning, even though the information they contain is first-hand and

---

71 For these key features, see Champion 2017: 58-59.

provides an opportunity to peek into ancient societies, revealing the life and daily life of the common people.

That is why it is worth researching and bringing to light the 'voices' of those who have left their mark in the hope of being heard for a long time - even if we do not understand what they are trying to say.

The final result of the current study is the accumulation of new valuable information about medieval shipping and vessels in general. These ship graffiti become even more significant when their characteristics are confirmed by similar images as well as textual or archaeological data.

However, the most important of all that has been done so far is the creation of a comprehensive hull of ship graffiti from Hagia Sophia, containing key information that will serve as a basis for further research on the maritime history of Constantinople/Istanbul and in which new data can be added at any time.

**ПОТАЙНОСТИТЕ НА „СВ. СОФИЯ”**  
**ЗАБРАВЕНИТЕ КОРАБИ-ГРАФИТИ И ТЕХНИТЕ ПОСЛАНИЯ**

Първо издание

**ТОМА ТОМОВ**





Въпреки повърхностните прилики, средновековните графити не са аналог на съвременното „маркиране“ или „припикиване“ на място, определяно също за „графити“. За разлика от днешната криминализирана представа за тях, врязаните знаци в средновековните черкви не се считали за вандалска проява по онова време.

Стремeжът да се остави знак за дар или молитва чрез рисунка в самия храм идва от разбирането на средновековния човек, че неговата сила е пряко свързана с постоянството на акта. Оттук тя не е толкова маркер за посещение, макар да има и такива, но чрез прякото си взаимодействие със светата повърхност на черковната сграда се превръща във вечно присъствие, молитва „до нине“, която по дълготрайност и сила надминава една запалена свещ, чиито остатъци се изхвърлят от олтара и канедлабрите след нейното догаряне. Тъкмо с това може да се обясни уважението, с което тези образи се ползвали сред техните съвременници и следващите посетители.

Надявам се, че след като завърши прочита на тази книга, читателят, дори и онзи, който няма да разбере нейната важност, ще може да усети и да вникне в „другата история“ на този храм и дори да „отплава“ с неговия флот върху мрамора, като оттук насетне ще гледа с други очи на „потайностите“ на „Св. София/Ая София“, опитвайки се да открие „своя“ кораб не само в нея, но и сред отдавна забравени рисунки-графити върху всяка възможна стена.

ISBN 978-619-7462-27-2



25.00 лв.