

УДК 902.034.4

РОЗКОПКИ ТА МУЗЕЄФІКАЦІЯ ВІЗАНТІЙСЬКИХ СУДЕН В ЄНІКАПЕ, ТУРЕЧЧИНА У 2004-2013 РОКАХ



Додонов Р.О.

доктор філософських наук, професор,
головний редактор журналу
«Підводні дослідження»

У статті у реферативному вигляді викладені матеріали іноземних публікацій, присвячених дослідженням затонулих торговельних суден у порту Феодосія I в Єнікапе в центральній частині Стамбулу, у Туреччині.

Ключові слова: *Константинополь, Стамбул, Єнікапе, Феодосій I, проект „Мармарай”, Уфук Косабаши.*

Південний фланг шляху з «варяг в греки» закінчувався на Босфорі, де перехрещувались торгівельні шляхи, що йшли зі Сходу на Захід та з Півдня на Північ. Тут, на місці античного поселення Візантій, заснованого мегарцями у 660 року до н.е., виник новий політичний центр стародавнього світу. Перехід від античності до середньовіччя тут не був таким карколомним і революційним, як у Західній частині Римської імперії. Нова цивілізація повільно і поступово вичленовувалась з грецької культури завдяки християнству. У 324 році Костянтин Великий розпочав будівництво «Нового Риму», що згодом отримав назву Константинополь. Через шість років, 11 травня 330 року на береги Босфору було офіційно перенесено столицю імперії. І хоч назва «Візантій» залишилась в імені держави спадкоємців Костянтина, вона була штучно створена істориками. Мешканці Візантії насправді називали себе ромеями, а імперію – Ромейською.

Константинополь (у слов'ян – Царгород) завдяки своєму географічному становищу швидко перетворився на важливий торгівельний пункт. У період розквіту у місті мешкали біля півмільйона осіб. На ринки Константинополя постачались товари майже з усіх куточків Старого Світу. З Єгипту ввозили зерно і бавовну, з Персії – вовняні тканини, килими, перлини, з Індії – спеції, слонову кістку, дорогоцінні каміння, з Греції – вино, мрамур, гончарні вироби, з Сирії – оливки і дамаську сталь. «Великим шовковим шляхом» з далекого Китаю постачався шовк, а шляхом «з варяг в греки» з Півночі – срібло, хутра, мед, віск, ікра. З Африки, Малої Азії, Центральної та Східної Європи ввозили рабів. В свою чергу, Візантія експортувала текстиль, рибу, масляні лампи,

парфуми, металеві та ювелірні вироби. Такий товарообіг у Середні віки був би просто неможливим без розвинутого судноплавства.

Проте, інформацію про це історики мали переважно з письмових джерел. Лише останніми роками турецькими археологами було зроблено декілька видатних знахідок, що дозволили науковцям доповнити скупі відомості візантійських літописів ще й матеріальними джерелами.

Під час свого візиту до Стамбулу у 2007 році, відвідуючи тутешній Археологічний музей, я був приємно вражений експозицією малого вітрильного судна Х століття, що було розкопано у бухті Єнікапе (перекладається як «Нова брама»). Я навіть зафіксував на відео вітрини з експонатами для своїх друзів з Музею козацтва на о. Хортиця – як приклад вдалої музеєфікації старовинних суден.



а)

б)

в)

Три величезних, у всю стіну панно із зображенням різних етапів дослідження об'єкту: а) одразу після виявлення, б) після зачищення і, нарешті, в) після зняття вантажу; кілька моніторів, що розповідають про процес розкопок судна...

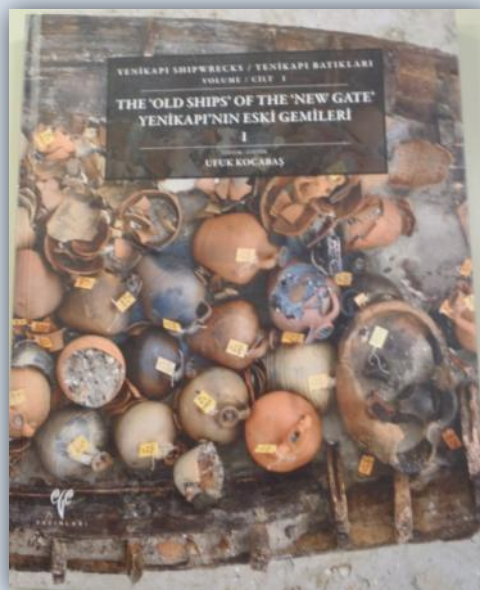


зразки кераміки – ганоських амфор, у яких перевозився товар на продаж, окремі дерев'яні деталі судна, що знаходились в процесі консервації, виставлені в

прозорих, заповнених рідиною ємностях – ось лише деякі елементи оформлення експозиції.

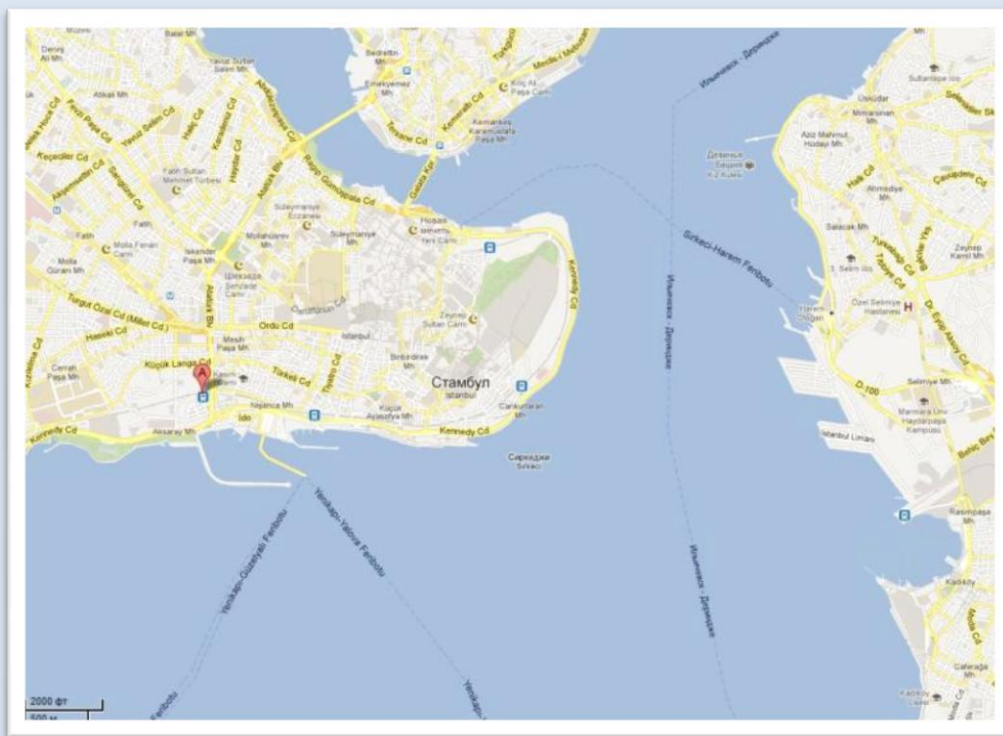


Не треба бути фахівцем, щоб одразу відчувати, що остання є лише верхівкою айсбергу – якогось масштабного, а головне, добре фінансуємого археологічного проекту. Так воно і було. Знадобилось декілька років для того, щоб інформація про торговельне судно з Єнікапе розповсюдилась світом. Цьому значно сприяв науково-популярний фільм, знятий “National Geographic”, низка наукових статей [2; 3; 4] та, нарешті, збірка під редакцією безпосереднього виконавця проекту доктора Уфука Косабаша „The Old Ships of the New Gate” („Старі судна у Новій брамі”) [1].



Життя цьому проекту надало будівництво станції метрополітену. Точніше сказати, мегабудівництво, оскільки йдеться не лише про одну єдину станцію, а про модернізацію всієї системи залізничного транспорту 12-мільйонного Стамбулу. Це будівництво отримало назву «Мармарай» (від слів „Marmara” – Мармурове море та «рей» – колія). Його ядром є залізничний тунель під Босфором, який проходить на глибині до 60 метрів і поєднує європейську та азіатську частини міста. Згідно з планом, було побудовано та реконструйовано 76 кілометрів швидкісної залізниці із 37 станціями, у тому числі новими: «Єнікапе» (Yenikapı), «Сіркеджи» (Sirkeci) та «Ускудар» (Üsküdar). Зокрема, станція «Єнікапе» є вузловою.

Реалізація проекту «Мармарай» розпочалась у травні 2004 року, і на сьогодні проект майже завершений. Офіційне відкриття тунелю під Босфором відбулось 13 жовтня 2008 року. Нова лінія метрополітену збільшила частку залізничного транспорту у Стамбулі з 3,6 % до 27,7 %, що, на думку його авторів, значно покращить ситуацію з автомобільними пробками на вулицях мегаполісу. Будівництво обійшлося інвесторам у 30 млрд. доларів США.



Проте, на шляху до пуску підземки час від часу виникали перепони. Найбільш суттєвими з них стали небажання мешканців старого міста виселятися з будинків, які передбачалось знести, а також абсолютно несподіване і непередбачене відкриття у листопаді 2004 року в районі Єнікапе старожитностей. Спочатку будівникам здавалось, що це щось незначне, проте археологи забили на спалах, пояснюючи унікальну значущість артефактів, які щойно ледь не зникли під ніж бульдозерів.

Влада погодилась з науковцями, і надала їм термін у шість місяців для того, щоб провести розкопки і очистити місцевість під будівництво. У турецькій пресі навіть розгорнулася ціла дискусія з приводу того, що є більш важливим для міста: минуле чи майбутнє, археологічні знахідки чи новітня станція метрополітену? «Кожний будівельний майданчик, – розмірковував Ісмаїл Карамут, директор Стамбульського Археологічного музею, – чи то невелика споруда, чи багатомільярдний мегапроект, як цей, є вікном в минуле, яке відчиняється лише на малий термін... Вікна такого розміру не можуть бути відчинені в Стамбулі на десятиріччя вперед» [2].

Підрядники скаржились, що кожна доба (!) простою коштує їм мільйон доларів. Здавалося б, такі втрати можуть будь-кого примусити ворушитись. З іншого боку, археологи також наводили цілком раціональні аргументи, посилаючись на світовий досвід. Наприклад, розкопки при будівництві метро в Афінах продовжувались сім років. До того ж, термін археологічних робіт визначається не стільки вольовим рішенням чиновників, скільки їх обсягом, який є початково невідомим. Так воно і було на практиці: з кожною годиною відкривались все нові і нові стародавні нашарування. Напруження постійно зростало, але слід віддати належне турецькій владі, вона все ж таки проявила волю і не дала метробудівникам знищити район стародавнього міста.

Зрозуміло, що за таких умов археологічні дослідження отримали гідне фінансування. Метін Гокчай, який очолив експедицію у 2004 році, намагався зосередити у районі розкопок як можна більше фахівців. Він звернувся по допомогу до Стамбульського університету, і доцент останнього, доктор Уфук Косабаш став провідним спеціалістом і науковим керівником проекту. Випускник Стамбульського університету 1991 року, він захистив магістерську роботу на тему «Збереження морських археологічних об'єктів» (1995) та дисертацію «Залізний якорь wrecku „Samalti Burnu I”» (2005). З Уфуком Косабашем в Єнікапе з'явилися студенти-історики, які мали чудову нагоду попрактикуватись у розчищенні археологічних об'єктів.

Крім того, в 2005 році турецькі археологи отримали міжнародну підтримку. Протягом двох років в Єнікапе працювала команда Джемаля Пулака, професора Техаського університету „А&М”, американця турецького походження. Свій внесок у дослідження Єнікапе зробили вчені з Корнельського університету (США), університету Хаджетепп в Анкарі, Тель-Авівського університету (Ізраїль). Турецькі вчені консультувались у колег з Данії, Швеції, Німеччини, Голландії, Іспанії і Великобританії, де існують музеї суден та, відповідно, є досвід консервації мокрої деревини. Уфук Косабаш розповідав, що європейські археологи, які відвідали об'єкти Єнікапе, були незмінно здивовані величезними обсягами робіт і нереально стислими термінами їх виконання. І дійсно, розкопки проводились на площі 58 тис. квадратних метрів, що охоплювало приблизно 10 кварталів Константинополя, але і це була тільки околиця середньовічного міста.

Кількість робітників на розкопках постійно збільшувалось. У публікаціях називаються цифри у 200, 400, 500 і навіть 800 землекопів. Розкопки затримали

реалізацію проекту «Мармарай» мінімум на два роки і те за умов часткового корегування початкового плану розміщення станції метро.

Що ж саме знайшли археологи, що визвало такий гучний резонанс?

Йдеться про першу в історії Константинополя торгівельну гавань. Як не дивно, але місцезнаходження центру морських сполучень ранньої Візантії було невідомим. Звісно, окремі фахівці-візантисти, зокрема, Вольфганг Мюллер-Вінер, ще у 80-х роках минулого століття стверджували, що порт середньовічного Константинополя повинен був знаходитись в районі Єнікапе. Але це припущення залишалось гіпотезою, оскільки перевірити його не було можливості через щільну забудову берегу багатоквартирними будинками.



Фото з сайту: www.istanbulreiseleiter.de



Фото Lynsey Addario

І лише початок будівництва виявив істину. На глибині всього одного метра був виявлений суцільний шар кераміки, залишків житлових будівель, пристаней, молів, 7 корпусів суден (з кожним роком їх кількість збільшувалась). Вочевидь, це колись був рівень морського дна.

Досить швидко вчені зрозуміли, що вони мають справу із руїнами стародавнього порту часів імператора Феодосія I – останнього правителя об'єднаної Західної та Східної Римської імперії (379-395 рр. н.е.).

Цей порт функціонував з IV по XI століття, коли гавань стала занадто мілкою для великих суден через постійний приток річкового мулу. Невеличка річка Лукос (турецькою – «Байрам Паша»), яка впадає в бухту, сприяла збільшенню рівня придонних осадків. Їхньому відтоку у море перешкоджав мол, який мав захищати судна в порту від штормових хвиль. Якщо у середині першого тисячоліття нашої ери Єнікапе приймала кораблі з Балкан, Криту, Дунаю, Дніпра, то у XII столітті гавань стає настільки мілкою, що її використовують для швартування виключно човні рибалок. А у XVI столітті тут вже був беріг. Не в останню чергу цьому сприяв південний вітер, який приносив чимало піску, що також підіймало рівень суші. П'єр Жиль – натураліст при дворі французького короля Франсуа I – у своїх нотатках констатує, що на місці колишнього візантійського порту османи розбили свої городи. Старовинна гавань перестала існувати.

Тім не менш, це була досить складна інженерна споруда свого часу. Залишки дерев'яних палів надають уявлення про лінію причалів. Дослідники з лабораторії дендрохронології Корнельського університету визначили, що дерев'яні опори датуються IV століттям н.е.

Як вже зазначалось, від хвиль ззовні судна у гавані захищав кам'яний мол, який зараз зовсім зруйнований. Він йшов від причалів у море та повертав на схід, утворюючи захисний бар'єр. Збереглись лише окремі фрагменти його прибережних ділянок. Це були оригінальні набережні, на яких, наприклад, і сьогодні можна побачити зубчасті отвори, що були висічені у скелі для підвішування човна.

До портового комплексу також входили маяк V-VI ст. та православна церква XII-XIII століть.



Фото з сайту: www.istanbulreiseleiter.de



Фото Lynsey Addario

Були також знайдені залишки кам'яної стіни, яка входила до системи оборонних споруд міста. На думку М. Гокчая и У. Косабаша, ці стіни є сучасниками засновника Константинополя імператора Костянтина Великого. Принаймні при Феодосії I вони вже існували понад півстоліття [2].

В одному місці у стіні є кам'яний звід, який завершує тунель, що веде у напрямок пагорба, на якому у давнину знаходився імператорський палац. Одні з дослідників вважають, що це був таємний хід, який дозволяв непомітно покидати гавань. Інші бачать в ньому дренажну систему для стічних вод.

В гавані Єнікапе знайдено артефакти майже всіх історичних епох, починаючи з енеоліту. Здобиччю археологів стали 170 золотих монет, сотні амфор для вина і масла, вироби зі слонової кістки, кераміки, бронзи, дерев'яні гребні, вишукані порцелянові чашки. Знайдено біля 15 людських черепів, ймовірно, відсічені голови злочинців [5].

Зустрічаються кістки верблюдів, ведмедів, страусів, слонів, левів, тобто екзотичних тварин, яких ввозили в Константинополь для розваг на Іподромі. За результатами вивчення 500 черепів візантійських собак остеологи В. Онарл, С. Гакирлар, М. Джанечек та З. Кизилтан опублікували статтю, в якій намагаються прослідкувати спадкоємність і перервність традиції розведення собак у Західній і Східній частині Римської імперії [4].

Фото з сайту: istanbulheritagecommittee.com

Але найбільш вражаючими знахідками є різноманітні кораблі – перші реальні візантійські судна, що попали до науковців. До червня 2013 року було виявлено 37 суден, з яких майже половина вже досліджена. Всі вони колись затонули і залишилися закопаними в алювіальних ґрунтах на рівні старого дна гавані.

Судна датуються з VII по XI століття, тобто вписуються у хронологічні межі існування гавані Феодосія I, яку, таким чином, можна вважати одним з найактивніших портів середніх віків.

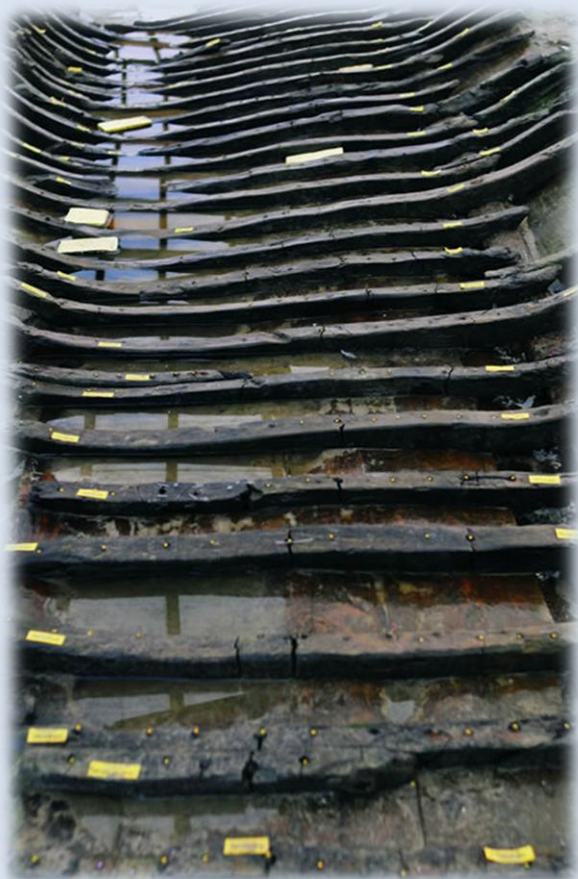


Фото Lynsey Addario

Фото з сайту: istanbulheritagecommittee.com

Виявлені судна є різними за типом і розміром: десять з них мають довжину від 11 до 19 метрів, шість – менше 11 метрів, чотири – понад 20 метрів, ймовірно, бойові галери. Найбільшим з суден Єнікапе є зерновоз VI-VII ст. довжиною 40 метрів, які археологи між собою прозвали «Тітаніком». Він міг здійснювати далекі подорожі Середземним морем до Єгипту.

За словами Дж. Пулака, все судна мали шпангоути. Корабельний набір все більш ускладнювався в міру того, як візантійські суднобудівельники розробляли різні конструктивні інновації. Але подібне експериментування стосувалось виключно торгових суден, бойові галері були побудовані усталеними, апробованими технологіями, які вважалися найбільш безпечними на той час. Так, зокрема, жодна з знайдених галер не мала палуби, але вона була у деяких з торгових суден, менших за розмірами.

Від однієї з бойових галер збереглись майже всі 30 метрів її довжини і половина 9-ти метрової ширини. Це, звісно, не візантійський дромон, який налічував до 100 веслювальників; число останніх на галері не перевищує 50. Отже, це був легкій бойовий корабель, який, скоріше за все, використовувався для розвідки ворога, підтримки військових операцій на суші, для інших допоміжних цілей. У бортах галери виявлені отвори для весел, навколо яких збереглися залишки шкіряних манжет, які запобігали від заливання морською водою. На одній з галер збереглися дерев'яні банки, на яких сиділи веслювальники. Інше судно містить дошки, що використовувались як весла.

Галери мали щогли, оснащеними трикутними косими вітрилами з бавовни, льону і коноплі; торговельні судна були озброєні прямими квадратними вітрилами з того ж матеріалу.

Деревина, з якої вироблялись кораблі – дуб, каштан, сосна. Всі ці породи розповсюджені в регіоні Мармурового моря. Деталі скріплені між собою залізними цвяхами на малих суднах і дерев'яними нагелями – на великих. Місця стиків дошок обшивки законопачувати клеєподібною субстанцією, виробленою з паклі та соснової смоли.

У морській воді деревина зазвичай швидко «сточується» моллюском *Teredo navalis*, від якого потерпали усі моряки вітрильних флотів. Проте, у гавані Єнікапе, завдяки притоку прісної річкової води, його дія була мінімальною, і дерев'яні деталі збереглися у задовільному стані.

Археологи дуже прискіпливо підішли до вивчення кожного з знайдених суден. Спочатку вони ретельно сфотографували кожну деталь судна, потім з таких кадрів на комп'ютері зробили монтаж. Панорама одного судна складається зі 100-150 фотографій.

Наступним кроком дослідників є створення комп'ютерної 3D-моделі кожного з об'єктів. За допомогою лазера зчитувались розміри і контури суден, реєструючи до 10 тисяч контрольних точок, що робить модель надзвичайно точною.



Фото Lynsey Addario



Фото з сайту: acibadem.com

Далі археологи маркірували кожну корабельну дошку спеціальними бирками – «лінками», паралельно фіксуючи всю нюанси на прозорій ацетатній плівці, яка є точним кресленням судна в натуральну величину. Потім конструкція судна розбиралась на складові, які прямували до басейнів з прісною водою для позбавлення від солі і сульфату заліза. У басейні деталі витримуються рік.

Після цього деревину обробляють поліетиленгліколем (ПЕГ). М'які породи деревини – такі, як сосна, проходили обробку протягом 18 місяців, тверді дуб чи каштан – до трьох років. Ця тривала процедура робить справедливою афоризм «один день роботи у розкопі відповідає одному місяцю праці у лабораторії».

По завершенню процедури консервування судна знов збирають до купи, і лише тоді реставрують. Деякі з них опиняться у залах музеїв, інші потрапляють до збереження у музейні фонди.

Одним з перших повний цикл дослідження пройшло те саме мале торгівельне судно, якому була присвячена експозиція в Стамбульському Археологічному музеї і з якого я почав статтю. Археологи називають його «Єнікапе-12».

При будівництві цього судна спочатку кріпились дошки обшивки, і лише потім встановлювались шпангоути. Багато деталей судна були вторинного використання, їх зняли зі старих кораблів. Зокрема, у кільсоні збереглися пази від старих шпангоутів. Довжина судна дорівнювалась 9,64, ширина – 2,5 метрів. Його вітрило мало форму трикутника.

«Єнікапе-12» мав досить гарний рівень збереженості, включаючи вантаж, більшу частину якого склали ганоські амфори. Археологи виявили в них зерна винограду, що свідчить про те, що в амфорах було вино.



Малюнок з сайту: acibadem.com

Артефакти з «Єнікапе-12» розповідають нам, зокрема, про останні часи життя судна і побут екіпажу. Капітан і матроси готували собі на глиняній пічці на вугіллях, вони мали керамічний глечик для приготування гарячої їжі, кухоль з вином і питні чашки. У корзині дивовижним чином збереглася вишня, якій 1200 років.

Ймовірно, що судно доставило вантаж з міста Ганоса до Константинополя ввечері, коли торгівля вже скінчилась, або вночі. В гавані господарі суден платили портовий збір і податки на товар. Можливо, капітан не міг заплатити за стоянку біля причалу чи вирішив зекономити. Так чи інакше, але судно стало на якір не у берега, а на рейді, у більш глибокій частині бухти. Вночі розігрався шторм, який і затопив судно. Те, що воно пішло на дно разом із вантажем, який потім не підняли пірнальники, свідчить про загибель господаря.

Доктор Уфук Косабаш вважає, що причиною загибелі судна є величезна хвиля – цунамі, яка піднялась після землетрусу. Взагалі, сейсмічна активність є дуже характерною для регіону Босфору і Мармурового моря. Стамбулу, розташованому на Північно-Анатолійському тектонічному розломі, найближчі 30 років серйозно загрожують землетруси понад 7 балів. Так само відбувалось і у Середні віки. Починаючи з 342 року десятки підземних поштовхів забрали життя понад 10 000 осіб [2].

Головним аргументом на користь цунамі є одночасна загибель декількох з знайдених суден. Цікаво, що вони настільки швидко пішли на дно, що команди навіть не встигли підняти якорі. Завдяки цьому морські археологи отримали можливість ознайомитись із середньовічними способами кріплення якорів, швартовів, в'язання морських вузлів тощо.

Фото з сайту archaeology.ws

Про землетруси свідчить і стратиграфія берега, на якому чітко читаються принаймні дві «лінії цунамі»: одна – в середині шостого, друга – у десятому століттях. Нагромадження сміття, керамічного бою, дерев'яних частин, скелети верблюда і коня у анатомічному порядку, затоплені кораблі із цінним вантажем свідчать про катастрофічний характер розвитку подій.

«Єнікапе-12», яке одним з перших розповіло вченим про ці події, сьогодні вже пройшло всі стадії консервування і реконструкції. Є ідея зробити з нього точну копію (репліку), яка б була доступною для всіх бажаючих вийти в морі на візантійському торговому судні. З практикою реконструкцій старовинних суден Уфук Косабаш познайомився під час свого візиту до датського міста Роскільде, і прогулянка на копії човна вікінгів не залишила його байдужим. Він не лише готує до захисту докторську дисертацію на матеріалі дослідження суден Єнікапе, але й з ентузіазмом просуває проект створення копії одного з них. «Наша мета, – говорить він, – полягає в тому, щоб зібрати як можна більше інформації про суднобудівництво у Середні віки. Ми прагнемо відповісти на такі питання, як: скільки людей працювало на будівництві? Звідки вони отримували необхідні матеріали? Як саме були зібрані судна?» [7].

На думку професора, дуже важливо, щоб виробництво копії відбувалося б з таких саме матеріалів, і такими саме інструментами, як це було у Візантії тисячу сто років тому.

Але, звісно, будівництвом репліки одного з суден далеко не обмежується загальне значення унікальних корабельних знахідок в Єнікапе.



Фото з сайту: acibadem.com



Фото з сайту: ansamed.info

Спеціалізовані видання всього світу високо оцінюють роботи турецьких археологів, які примушують істориків переглянути свої уявлення про візантійське суднобудування і судноплавство. «Це найфеноменальніша гавань стародавнього світу, – стверджує Шейла Меттьюз з Техаського університету „А&М”, – і це абсолютно революціонує наші знання про суднобудівництво у візантійські часи» [2].

«Дивовижна деталь, – продовжує вона. – Просто вивчаючи відмітини від інструменту, ми можемо сказати, чи були дошки обшивки встановлені спочатку, як було прийнято в кораблебудівній традиції, що використовувалась у сьомому столітті, або першим був набір корпусу, а потім дошки обшивки, за технологією, яка не була широко розповсюджена майже до дев'ятого століття. Якщо дошки з'єднані методом «шип-паз», судно було побудовано приблизно в сьомому столітті. Якщо ж вони з'єднані дерев'яними нагелями, то воно було побудовано після дев'ятого століття. Чудова штука, так? Це те, чим ми, морські археологи, живемо» [2].

«Навіть здавалося б, – розвиває думку Ричард Ковингтон, – незначні дрібниці здатні надати ключ до надзвичайної майстерності візантійських корабелів. Аналізуючи дюбеля, які використовуються на різних категоріях суден, археоботаник Нілі Ліфшиц з Тель-Авівського університету встановив, що кілочки кріплення дошок на вантажних суднах були висічені з стовбурів дерев, жорсткість яких охороняє корпусу від вигину. Вона встановила, що подібні дюбеля на легких галерах були зроблені з більш пружною гілки дерев, щоб надати гнучкість, необхідну для запобігання перелому великих суден на дві частини» [2]. А професор Пулак стверджує, що вчені вперше отримали можливість підрахувати ергономіку веслування на суднах подібного типу [5].

У червні 2013 року в Археологічному музеї Стамбулу під час роботи Третього Міжнародного симпозіуму з візантійських досліджень була відкрита експозиція «Історія похованої гавані: корабельні аварії Єнікапе», яка буде доступною для відвідувачів до кінця року.

Підводячи підсумки, зазначимо, що події навколо бухти Єнікапе стали прикладом того, як під впливом громадської думки міська влада віддала пріоритет археологічним дослідженням. Плани будівництва станції були

змінені так, що б обійти територію розкопок і залишити порт Феодосія I неушкодженим. Сьогодні в Єнікапе створено охоронну територію – археопарк площею 285 250 квадратних метрів. Археопарк має статус муніципального підприємства [6]. І хоч це було не просто, але на прикладі дослідження середньовічної гавані ми маємо зразок свідомого ставлення муніципалітету до власної історії, яка виявилася ціннішою за багатомільярдні інвестиції.

Література

1. The Old Ships of the New Gate / Yenikapı'nın Eski Gemileri / Ufuk Kocabas (ed.); 2nd edition. - İstanbul: Zero Production Ltd. / Ege Publications, 2012. – 260 p.
2. Covington R. Uncovering Yenikapı / Richard Covington, Lynsey Addario // "Saudi Aramco World". – 2009. – № 1. – Vol. 60. – P. 8-17.
3. Rose M. Under Istanbul. One of the largest urban excavations in history exposes a massive Byzantine port. [Електронний ресурс] / Mark Rose, Sengül Aydingün // Archaeology. – 2007. – № 4. – Vol. 60. // Адреса доступу: <http://www.archaeology.org/0707/abstracts/istanbul.html>
4. Onar I V. Skull Typology of Byzantine Dogs from the Theodosius Harbour at Yenikapı, Istanbul [Електронний ресурс] / V.Onar I, C.Çakırlar, M.Janeczek, Z.Kızıltan // Anatomia, Histologia, Embryologia. – 2012. – Vol. 41. – Issue 4. // Адреса доступу: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1439-0264.2012.01143.x/abstract>
5. Yenikapı Byzantine Shipwrecks Excavation and Study – Turkey [Електронний ресурс] // Адреса доступу: http://inadiscover.com/projects/all/southern_europe_mediterranean_aegean/yenikapı_harbor_wrecks_turkey/
6. Yenikapı Archaeological Excavations [Електронний ресурс] // Адреса доступу: <http://www.istanbulheritagecommittee.com/component/content/article/>
7. Archaeology: Istanbul to launch replica of Byzantine ship. Based on the world's largest fleet of shipwrecks [Електронний ресурс] // Адреса доступу: http://www.ansamed.info/ansamed/en/news/sections/culture/2012/02/09/visualizza_new.html_76609545.html

Додонов Р.А. Раскопки и музеефикация византийских судов в Еникапе, Турция в 2004-2013 годах.

В статье в реферативном виде изложены материалы иностранных публикаций, посвященных исследованиям затонувших торговых судов в порту Феодосия I в Еникапе в центральной части Стамбула, в Турции.

Ключевые слова: *Константинополь, Стамбул, Еникапе, Феодосий I, проект «Мармарай», Уфук Косабаш.*

Dodonov R.A. The excavation and museumification of the Byzantine ships in Yenikapı, Turkey in 2004-2013.

The article in the review form recounts the materials of foreign publications devoted to the sunken merchant ships in the port of Theodosius I in Yenikapı in the central part of Istanbul, Turkey.

Keywords: *Constantinople, Istanbul, Yenikapı, Theodosius I, the project "Marmaray", Ufuk Kosabash.*

Стаття отримана редакцією 01.07.13