Б.В. Магомедов

ОЛЬВИЯ И ВАРВАРЫ В ПОЗДНЕАНТИЧНЫЙ ПЕРИОД

Жизнедеятельность в античном городе Ольвия прекратилась в результате походов варваров во время готских войн 238—270 гг., но затем последовал недолгий период возрождения. На ряде городищ ольвийской периферии появился горизонт находок черняховской культуры (вторая половина III — начала V вв.), что указывает на смену населения. Такие же материалы имеются в Ольвии. По мнению автора, варвары восстановили старую систему обороны Ольвийского региона и использовали ее в своих целях. Это могло быть связано с возникновением здесь в гуннское время центра варварского раннего государства, возможно, готского королевства Гезимунда. В таком случае выгодное расположение Ольвии, с портом и мощной цитаделью, предполагает размещение в ней военно-административного центра королевской власти.

B.V. Mahomedov

OLBIA AND BARBARIANS IN THE LATE ANCIENT PERIOD

The cessation of vital activity in Ancient Greek city of Olbia was a result of the Barbarian campaigns during the Gothic Wars in 238—270 AD; however, afterwards a short period of revival fallowed. A horizon of Chernyakhivska Culture finds (second half of the 3rd — beginning of the 5th cc.) appeared at that time on a number of hill-forts at the Olbian periphery, that indicated the change of population. Similar materials were found in Olbia. On the author's opinion, the Barbarians restored the old defensive system of Olbia region and used it for theirs purposes. It indicates reliably that in Hunnu period a centre of Barbaric early state, perhaps the Gothic Kingdom of Gesimund, was placed here. In that case, the favorable location of Olbia, with its port and strong citadel, allows the author to presuppose the location of the military and administrative centre of royalty here.

Р.М. Рейда

ДО ПИТАННЯ ПРО МОРСЬКИЙ ПОХІД ВАРВАРСЬКИХ НАРОДІВ ПІВНІЧНОГО ПРИЧОРНОМОР'Я 269 р. н. е.

Статтю присвячено питанням підготовки морського походу народів Північного Причорномор'я 269 р. н. е. на провінції Римської імперії.

Готські війни 30—70-х рр. III ст. н. е. — надзвичайно важливий етап в історії як Римської імперії, так і її варварського оточення. Виявляючи високий людський та військовий потенціал світу племен Північного Причорномор'я, готські війни стали своєрідним продовженням Маркоманських війн II ст. н. е. з їх доцентровим просуванням варварів до меж імперії та безпосередньо на її територію. Проте, незважаючи на розвиток тенденцій, зафіксованих і раніше, готські війни внесли багато нового в тактику та стратегію нападів варварського населення на територію провінцій Римської імперії. Однією з таких нових яскравих особливостей стала практика морських походів варварів, що принципово відрізнялися від піратських нападів на узбережжя римських провінцій. Новими були як масштаби явища, що захопило десятки тисяч учасників, так і мета: крім простого грабунку багатих римських міст це було ще й переселення (Моммзен 1949, с. 210—211).

Морські походи варварського населення Північного Причорномор'я часу готських війн з самого початку були масштабними та мали значний потенціал (Ременников 1954, с. 92—93; Хайрединова 1994, с. 517—527). Так, уже перший морський похід був спрямований на добре укріплене місто Пітіунт — крайній опорний пункт імперії на західному узбережжі Кавказу (Ременников 1954, с. 92).

Цей перший похід, датований дослідниками 255/256 р. н. е., виявився невдалим для причорноморських племен, але вже наступний приніс варварам Північного Причорномор'я значний успіх (Ременников 1954, с. 93—94; Петерс 1982, с. 110). Їх напади завдавали Римській імперії значних збитків та тримали в напруженні навіть далекі від Північного Причорномор'я провінції, що не мали гарантованого захисту внаслідок тяжкого становища, в якому на той час опини-

© Р.М. РЕЙДА, 2007

лася значна частина імперії. Крім того, майже з самого початку варвари почали паралельно нападати і з суходолу, і з моря, що надавало таким експедиціям комбінованого характеру та сприяло більшому їх успіху (Ременников 1954, с. 98).

Серед таких походів часу готських війн за своїм масштабом та територією, на якій велися бойові дії, без сумніву, виділяється похід 269 р. н. е. (Моммзен 1949, с. 212—213; Ременников 1954, с. 126—127; Буданова 2001, с. 125). Згаданий похід має велике значення, оскільки він був спробою переселення великої частини варварського населення Північного Причорномор'я у провінції Римської імперії, що засвідчували великий обоз та табуни худоби, які рухалися разом із ним, і насамперед величезна кількість учасників походу, в якому брали участь навіть жінки та діти (Ременников 1954, с. 130—131; Магомедов 2001, с. 137; Щукин 2005, с. 149).

Географія походу та хід воєнних дій під час нього — порівняно добре вивчена тема в історіографії (Моммзен 1949, с. 213; Ременников 1954, с. 130—131; Буданова 2001, с. 124—125). Надзвичайно цікавим є питання щодо самого процесу підготовки походу 269 р. н. е., особливо його морської частини. На нашу думку, цей аспект походу є ще відносно відкритим питанням і містить кілька проблем, насамперед технічного плану.

Основними джерелами — свідченнями про похід 269 р. н. е., є твори Зосима, Амміана Марцеліна та Полліона (Зосим I, 42; Поллион I, 8; Аммиан XXXI, 5.15).

Зосим надає таку інформацію: «В это самое время остальные скифы, ободренные предыдущими удачными набегами, соединившись с герулами, певками и готами и собравшись у реки Тиры, впадающей в Понт, построили шесть тысяч судов и, сев на них в количестве трехсот двадцати тысяч человек, двинулись по Понту» (Зосим I, 42). За свідченнями Требеллія Полліона, варвари мали 320 тис. озброєних людей та 2 тис. кораблів (Поллион I, 8). На думку дослідників, кількість воїнів із зазначеної кількості переселенців мала становити від 1/3 до 1/5 частини, тобто 60—100 тис. (Ременников 1954, с. 130; Магомедов 2001, с. 137).

Амміан Марцеллін теж повідомляв про 2 тис. суден, на яких скіфські народи прорвалися через Боспор, пройшли по берегах Пропонтіди та спричинили жорстокі спустошення на морі та суходолі. Хоча з фрагменту, що описує зазначені події, не зрозуміло, який саме морський похід варварів мається на увазі (Аммиан XXXI, 5.15), на сьогодні це найдетальніші писемні свідчення про підготовку морської експедиції варварів Північного Причорномор'я 269 р. н. е.

Щодо свідчень наведених античних та візантійських джерел відносно підготовки морської частини походу виникає одразу кілька запитань. Перше стосується кількості кораблів «скіфів»: і Зосим, і Амміан Марцеллін, і Полліон називають дуже значну кількість кораблів варварів, що взяли участь у поході, — відповідно 6 та 2 тис. (Зосим I, 42; Поллион I, 8; Аммиан XXXI, 5.15). Більшість дослідників слідом за Т. Моммзеном схиляється до думки, що флот варварів складався з 2 тис. суден (Моммзен 1949, с. 213; Ременников 1954, с. 131; Буданова 2001, с. 125; Вольфрам 2003, с. 84). Однак у будь-якому разі кількість кораблів залишається грандіозною, тому обидві цифри є більш ніж достатньою підставою для детального розгляду можливостей саме підготовчої частини походу з огляду на екстраординарні (навіть за масштабами готських війн) розміри варварського флоту. В питанні щодо його підготовки чи не єдиним писемним джерелом, яке повідомляє додаткові деталі, залишаються свідчення Зосима. Саме він локалізує як збірне місце походу гирло Тірасу. Таке розташування збірного пункту є логічним з огля-ду на сам напрямок походу: гирло Дністра було найпридатнішим для концентрації флоту, ос-кільки гирло Дунаю (далі на південному заході) контролювала провінційна римська адміністрація, що могла підготуватися до військових дій чи попередити населення можливих зон нападів, запобігши їм чи їх важким наслідкам.

Крім того, Зосим повідомляв про будівництво в гирлі Тірасу 6 тис. суден варварського флоту. Така значна кількість суден, без сумніву, варта уваги. Насамперед потребує вирішення питання щодо визначення класу варварських кораблів, яке досі залишається практично не дослідженим. Так, відомо, що перші морські походи під час готських війн варвари Північного Причорномор'я здійснювали за допомогою кораблів та екіпажів боспорців, які виконували роль перевізників військових загонів (Ременников 1954, с. 92—94). Натомість, для походу 269 р. кораблі будували спеціально, що, ймовірно, пов'язано зі значною чисельністю експедиційного корпусу, який вони мали доставити до місця бойових дій, та з намірами варварського населення переселитися на територію імперії. Згідно з інформацією Зосима, будівництво власного флоту варварами для нападів на провінції Римської імперії у 269 р. було не першою по-дібною спробою народів Північного Причорномор'я. Восени 257 р. варвари також будували флот для чергового походу. Райони будівництва цього флоту точно не відомі, але деякі дослідники припускають, що воно теж відбувалося в гирлі Дністра (Ременников 1954, с. 97). За свідченням Зосима, до підготовки походу, зокрема

будівництва флоту, було залучено римських полонених та людей, які приїхали з метою торгівлі (Зосим I, 34.1). На жаль, у давніх джерелах не наведено опису варварських кораблів. На думку дослідника готських війн А.М. Ременнікова, флот варварів Північного Причорномор'я переважно складався з моноксіл (Ременников 1954, с. 97) — човнів-однодеревок, відомих в античну епоху. Проте, на думку деяких спеціалістів, подібні судна не мали поширення в державах Північного Причорномор'я (Сокольський 1972, с. 76). Водночас логічно припустити, що варварське населення будувало для власного корис-тування (а не як у випадку тимчасового запозичення кораблів разом із командами під час перших морських походів) звичні для себе типи кораблів, що не потребували здобуття спеціальних технічних знань як відносно самого будівництва, так і їх експлуатації. Крім того, будівництво більш-менш великих кораблів античного часу потребувало кваліфікованих робітників, спеціальних будівельних матеріалів, а також до-сить тривалого часу від закладки нового корабля до спуску його на воду (Сокольський 1972, с. 76—77). Будівництво корабля середніх роз-мірів вимагало кілька місяців праці 10—20 кваліфікованих працівників, не враховуючи некваліфікованих робітників, заготівлю деревини й виготовлення металевих частин конструкції (Сокольський 1972, с. 68, 76—77); крім того, вітрильне оснащення для античних суден потребувало спеціальних матеріалів для щогл, вітрил, линв тощо (Rouge 1966, p. 51).

З огляду на те, що такий значний центр Північного Причорномор'я, як Пантікапей, мав за доби еллінізму доки для будівництва приблизно 30 кораблів (Сокольський 1972, с. 68, 76—77), важко уявити, що Тіра, навіть маючи розвинуте кораблебудування, зіставне з обсягами будівництва пантікапейських доків, могла забезпечити будівництво зазначеної величезної кіль-кості суден для потреб походу 269 р. Отже, античні типи кораблів можна з упевненістю виключити з числа ймовірних 2 чи 6 тис. суден, побудованих варварами. До того ж важливість Тіри як кораблебудівельного центру для згаданого походу (Павленко, Сон 1991, с. 10—11) є дуже сумнівною, оскільки місто навіть теоретично не могло надати такої кількості людських і матеріальних ресурсів. Відповідно, не заперечуючи інформації Зосима щодо залучення варварами для підготовки походу 257 р. (а можливо, й 269 р.) античного населення (Зосим I. 34.1), швидше за все, його експлуатували як чорнову, а не кваліфіковану робочу силу. Залучення римських полонених і купців до підготовки походу 269 р. залишається під великим питанням, оскільки існує досить аргументована думка, згідно з якою античну Тіру (як і Ольвію) було зруйновано не пізніше середини 60-х рр. III ст. (Зубарь 2001, с. 134). Отже, на час походу, що нас цікавить, у Північному Причорномор'ї могла перебувати якась частина античного населення, що з тих чи інших причин не змогло евакуюватися разом із римськими військами, виведеними в період між 253 та 269 рр. (Павленко, Сон 1991, с. 10). З огляду на це ресурс Тіри як міста та ймовірного центру підготовки походу й бу-дівництва флоту на той час був мінімальним і полягав хіба що в залишках античного населення, яке не могло надати принципової чи навіть значної кваліфікованої допомоги. Разом з тим, будуючи таку значну кількість суден, варварські війська не потребували кораблів античного ти-пу, оскільки це ускладнювало завдання й порушувало кілька надзвичайно складних для розв'- язання проблем, зокрема наявності величезної кількості (кілька десятків тисяч) професійних корабелів і моряків, а також значної кількості часу. Такі проблеми варварське населення не могло розв'язати через брак необхідних ресурсів.

Отже, логічно припустити, що народи Пів-нічного Причорномор'я під час підготовки своєї грандіозної експедиції розраховували на власні сили та власну кораблебудівну традицію. Крім запропонованої А.М. Ременніковим можливості будівництва варварськими народами Північного Причорномор'я човнів-однодеревок, існує й інша.

У північних народів Європи існувала власна досить розвинута кораблебудівна традиція. Так, ще за часів Юлія Цезаря давні бритти будували кораблі, що мали кіль, поперечні ребра (шпангоути), переплетені вербовими прутами. Цю конструкцію обшивали шкірами, вона мала шкіряне вітрило та могла нести на борту 20—30 чоловік (Шершов 1940, с. 47).

Тацит у своїй книзі «Германія» зазначав: «Среди самого Океана обитают общины свионов; помимо воинов и оружия, они сильны также флотом. Их суда примечательны тем, что могут подходить к месту причала любою из своих оконечностей, так как и та и другая имеют у них форму носа. Парусами свионы не пользуются и весел вдоль бортов не закрепляют в ряд одно за другим; они у них, как принято на некоторых реках, съемные, и они гребут ими по мере надобности то в ту, то в другую сторону» (Тацит 1993, с. 44). Крім того, така конструкція кораблів давала змогу нападати чи відступати залежно від ситуації, не витрачаючи на маневр додаткового часу (Шершов 1940, с. 47).

І кораблі бриттів, і описані Тацитом судна свіонів були призначені для походів із торговельною або військовою метою способом каботажного плавання саме морем (Шершов 1940, с. 47). Не можна погодитися з думкою деяких

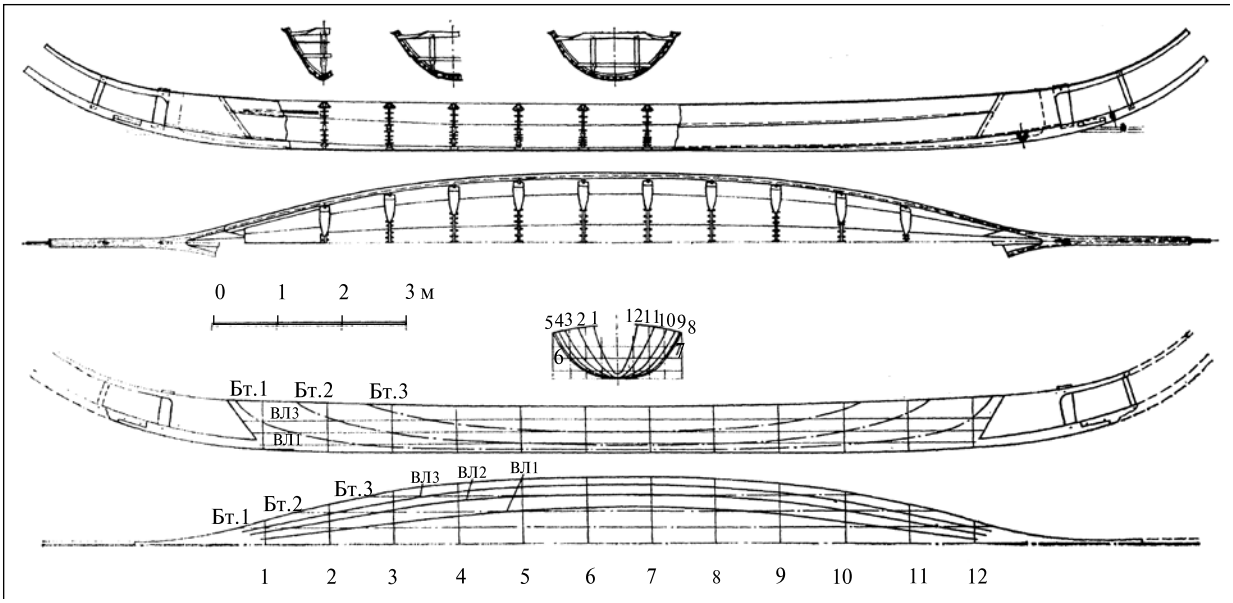

Рис. 1. Креслення ладді з Х'ертшпрингу, за Й. фон Фірксом

фахівців відносно того, що будувати кораблі для далеких морських переходів варварські племена на той час ще не вміли, а їхні кораблі слід пов'язувати з кораблебудуванням античних міст (Сокольський 1972, с. 69). Такі погляди, принаймні в контексті розгляду підготовки походу 269 р., не обґрунтовані, що засвідчують писемні джерела й археологічні знахідки.

Так, на півночі данського острова Альс у торф'яному болоті поблизу помістя Х'ертшпрінг у 1920-х рр. було знайдено давнє місце жертвоприношення військової здобичі IV—III ст. до н. е., де серед інших жертовних речей виявлено стародавнє судно — ладдю (Фиркс фон 1982, с. 18). Конструкція судна досить складна і є прикладом «примітивності» варварського кораблебудування.

Згідно з описом Й. фон Фіркса, найбільша довжина ладді становила 15,3 м, найбільша ширина — 2,07 м, висота борту — 0,78 м. Корабель складався з дошки для днища, до якої обабіч було прив'язано по дві бортові дошки. Дошки ладді з Х'ертшпрінгу виготовлено з ли-пи; їх покладено внакрій на 20 мм; через отвори, зроблені кожні 70—80 мм, пропущено зв'язки з лика. З внутрішнього боку борту пояси мають 10 рядів виступів — клампів, що йдуть упоперек ладді. На трьох нижніх поясах обшивки в ряду 5 клампів, а на двох верхніх — по 3. Через кожен кламп просвердлено отвір; із клампами з'єднані шпангоути, виготовлені з ліщини, завтовшки близько 35 мм. Шпангоути разом із банками з ясеня, просвердленими на кінцях для проходження ребер та вертикальними ясеневими підпірками банок — пілерсами — забезпечували поперечну міцність корабля. Характерною особливістю цього судна є штевні, майже однакові на кормі й носі, що могли захищати від удару під час висадки та підтримки культових символів (рис. 1).

Для руху ладді використовували весла з порівняно вузькою лопаттю завширшки 50—95 мм та завдовжки 1,70 м. Для управління слугували два рульових весла з лопаткою завширшки 215 мм та завдовжки близько 1,45 м.

На ладді було 20 місць для веслувальників. Маса команди з 25 чоловік та спорядження становила 2200 кг з розрахунку 90 кг на людину, включно зі зброєю. Ладдя з Х'ертшпрингу подібна до суден свіонів, описаних Тацитом (Фиркс фон 1982, с. 18—23). Таким чином, високий рівень кораблебудування у північних народів Європи в IV—III ст. н. е., що спирався на власні традиції у будівництві плавзасобів, не може викликати сумнівів (Хлевов 2003, с. 97—98).

На жаль, серед археологічних знахідок не відомі кораблі варварських народів, які хронологічно були б пізнішими за ладдю з Х'ертшпрингу і перехідними від двоштевневого судна до човна з Нідаму, виявленого в 1863 р. поблизу с. Естерсоттруп неподалік Альсензунду на території Шлезвігу під час археологічних досліджень під керівництвом С. Енгельгарда. Дослідники датували знахідку другою половиною IV ст. н. е.

Максимальна довжина човна з Нідаму становила 22,85 м, максимальна ширина — 3,26 м, висота борту — 1,09 м. На кораблі було передбачено 30 місць для веслувальників. З огляду на конструкцію, що не могла нести вітрило, судно рухалося виключно за допомогою сили м'язів веслувальників. Корабель побудовано на кільовій дошці завдовжки близько 15 м. Обшивку виконано внакрій: з кожного боку по 5 дошок, виготов-

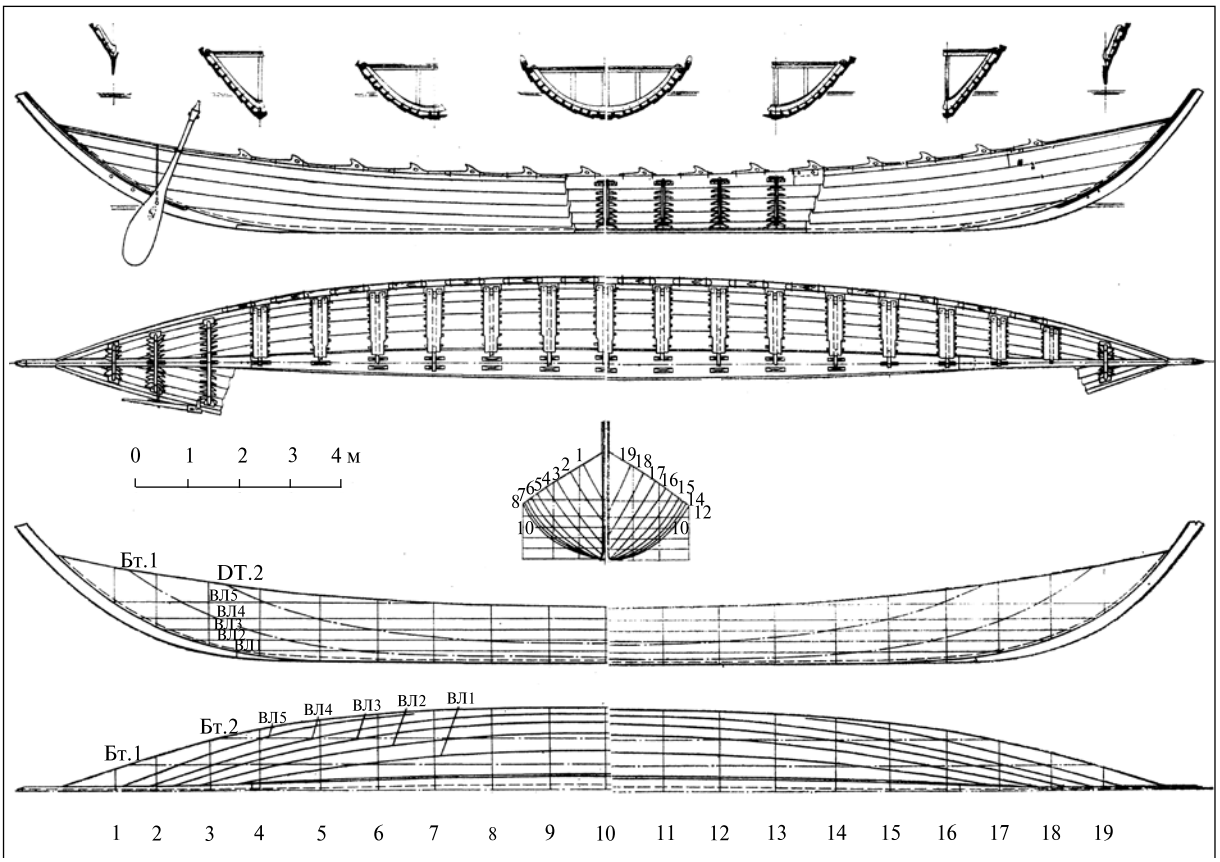

Рис. 2. Креслення судна з Нідаму, за Й. фон Фірксом

лених з дуба завдовжки 20 та завширшки 0,5 м. Дошки перекривають одна одну на 70 мм та скріплені між собою за допомогою сталевих заклепок. Кільова та решта дошок мають клампи, виконані як одне ціле з дошкою. До клампів кріпили 19 шпангоутів, які встановлювали вже після збору обшивки та виготовлялися з одного фрагмента соснової кривулі (кокори). До верхньої дошки обшивки були прив'язані уключини, виготовлені з дерева. Для керування судном з правого борту було закріплено великий руль завдовжки 3,3 м. Весла мали довжину від 3,05 до 3,52 м (рис. 2).

Маса екіпажу з 50 чоловік разом зі зброєю та продовольством становила майже 5000 кг, осадка судна — 0,5 м, висота надводного борту — 0,6 м (Sheteling 1930, S. 1—30; Фиркс фон 1982, с. 23—32).

Нідамський корабель засвідчує високий рівень розвитку кораблебудування, якого досягли народи Північної Європи ще за римського часу. Судно знайдено на місці поселень англів та саксів (Фиркс фон 1982, с. 32), які (як і юти), на думку деяких дослідників, використовували кораблі аналогічних типів під час завоювання Британії (Хлевов 2003, с. 99).

Ймовірним здається ще одне припущення. Оскільки в готських війнах дуже активну участь брали варварські народи — вихідці з Північної Європи (узбережжя Балтійського моря, Скандинавії), можна припустити, що технологія і традиції побудови таких досить значних веселькних кораблів, як судно з Нідаму, були їм відомі. Зважаючи на це, цілком реальною здається можливість побудови варварським населенням Північного Причорномор'я таких традиційних, принаймні для частини учасників готських війн, суден для своїх військових експедицій на провінції Римської імперії (Хлевов 2003, с. 99). Отже, ймовірно, кораблі, збудовані варварами для походу 269 р., належали до типу, проміжного між х'єртшпригською та нідамською ладдями (Хлевов 2005, с. 445).

З огляду на важливість підготовки морської частини походу невипадковим видається склад його учасників. Згідно з писемними джерелами, у поході брали участь племена герулів, готів та певкінів (Ременников 1954, с. 128). Очевидно, що найважливішою у підготовці морської частини походу була роль герулів, яких, за свідченням Йордана, витіснили з їх земель племена данів (Иордан, 23), після чого їх частина прийшла на територію Східної Європи (Магомедов 2001, с. 119). Про досвід герулів-мореплавців може свідчити попередній похід на Грецію, датований 267 р. н. е., у якому взяли участь 500

кораблів, що принаймні частково могли бути збудовані власноруч і в якому роль герулів була чи не провідною (Ременников 1954, с. 115; Магомедов 2001, с. 137). Досвід герулів міг бути використаний і під час підготовки та проведення нового походу. Досвід плавання в морі, очевидно, мали й інші учасники походу — певкіни, які мешкали на острові Певка в дельті Дунаю (Магомедов 2001, с. 137). Таким чином, з огляду на склад учасників теоретично можна цілком допускати будівництво варварським населенням Північного Причорномор'я для походу 269 р. н. е. власного флоту на основі власних кораблебудівельних та мореплавних традицій.

Опосередкованим свідченням на користь того, що народи Північного Причорномор'я у будівництві флоту йшли власним шляхом, не спираючись на традиції античного кораблебудування, можуть слугувати морські походи варварських дружин на узбережжя Ла-Маншу. У нападах на узбережжя Британії та континентальне узбережжя брали участь германські племена саксів, англів та ютів (Фиркс фон 1982, с. 7). Ці напади, хоча і не мали того розмаху, що похід 269 р., однак були досить масштабними, якщо імперія була змушена тримати Гезоріакську флотилію, що включала лібурни та триреми і досягала 200 одиниць (Хлевов 2005, с. 450—453).

Таким чином, щодо підготовки морської частини походу 269 р. можна зробити такі висновки. Варварські народи, які брали участь у поході, не потребували будівництва кораблів античних типів. Роль античного населення, що, на думку деяких дослідників, могло залучатися для будівництва флоту, не могло бути великою, тим більше визначальною. Збудований у гирлі Тірасу флот, швидше за все, складався з човнів, виготовлених згідно з варварськими і північноєвропейськими кораблебудівельними традиціями, що засвідчують археологічні знахідки суден та більш ранні писемні джерела.

Аммиан Марцеллин Римская история / Пер. Ю.А. Кулаковского и А.И. Сонни. — М.: Ладомир, 2005.

Буданова В.П. Готы в эпоху Великого переселения народов. — СПб.: Алетейя, 2001.

Вольфрам Х. Готы. — СПб.: Ювента, 2003.

Зосим. Новая история // Латышев В.В. Известия древних писателей о Скифии и Кавказе. — ВДИ. — 1948. — № 4.

Зубарь В.М. О заключительном этапе истории Ольвии (третья четверть III — первая половина IV вв.) // ВДИ. — 2001. — № 1.

Иордан. О происхождении и деяниях гетов. Getica / Пер. Е.Ч. Скржинской. — М.: Изд-во вост. лит., 1960.

Магомедов Б.В. Черняховская культура. Проблема этноса. — Lublin, 2001.

Моммзен Т. История Рима. — М.: Изд-во иностр. лит., 1949. — Т. 5.

Павленко Ю.В., Сон Н.О. Пізньоантична Тіра та ранньодержавне об'єднання візіготів // Археологія. — 1991. — № 2.

Петерс Б.Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья. — М.: Наука, 1982.

Поллион Требеллий Божественный Клавдий // Латышев В.В. Известия древних писателей о Скифии и Кавказе. — ВДИ. — 1949. — № 3.

Ременников А.М. Борьба племен Северного Причерноморья с Римом в III веке н. э. — М.: Изд-во АН СССР, 1954.

Сокольский Н.И. Деревообрабатывающее ремесло в античных государствах Северного Причерноморья // МИА. — 1972. — № 178.

Тацит Корнелий. О происхождении германцев и местоположении Германии // Корнелий Тацит. Соч. в 2 т. / Пер. А.С. Бобовича. — СПб., 1993. — Т. 1.

Фиркс фон Й. Суда викингов. — Л.: Судостроение, 1982.

Хайрединова Э.А. Боспор и морские походы варваров второй половины III в. н. э. // МАИЭТ. — Симферополь: Таврия, 1994. — Вып. 4.

Хлевов А.А. Предвестники викингов. — СПб.: Евразия, 2003.

Хлевов А.А. Морские войны Рима. — СПб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та, 2005.

Шершов А.П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. — Москва; Ленинград: Гос. военно-мор. изд-во НК ВМФ СССР, 1940.

Щукин М.Б. Готский путь (готы, Рим и черняховская культура). — СПб.: Филол. фак-т СПбГУ, 2005.

Rouge Jean Recherches sur l'organization du commers maritime en mediterranee sous l' Empire Romain. — Paris: Imprimerie Nationale, 1966.

Sheteling H. Das Nidamshiff // Acta archaeological. — 1930. — № 1.

Одержано 16.01.2007

Р.Н. Рейда

К ВОПРОСУ О МОРСКОМ ПОХОДЕ ВАРВАРСКИХ НАРОДОВ
СЕВЕРНОГО ПРИЧЕРНОМОРЬЯ В 269 г. н. э.

Статья посвящена характеристике технических аспектов подготовки похода 269 г. — одного из самых грандиозных в истории готских войн 30—70-х гг. III в. Детально рассмотрены возможности создания варварскими племенами Северного Причерноморья собственного флота для данного похода.

R.M. Reyda

TO THE ISSUE ABOUT NAVAL CAMPAIGN BY THE BARBARIAN PEOPLES
OF THE NORTH COAST OF THE BACK SEA IN 269 AD

The article is devoted to consideration of technical aspects of preparation for the campaign in 269 AD, one of the most grand in the history of Gothic Wars in 230—270-s. The possibility of building their own fleet for this campaign by the Barbarian tribes of the north coast of the Back Sea is analyzed in details.

О.Д. Козак, М. Шульц

ПАЛЕОПАТОЛОГІЯ ТА ДІАГНОСТИКА ЦИНГИ (на антропологічних матеріалах із давньоруського Києва)*

Наведено найвичерпніший на цей час огляд критеріїв діагностики цинги за антропологічними матеріалами та інтерпретації поширення цього захворювання серед давнього населення України.

Скорбут, або цинга, виникає унаслідок нестачі або повної відсутності в раціоні вітаміну С. Симптомами хвороби є припухлість і кровоточивість ясен, втрата зубів, біль у ногах і спухлих суглобах, підшкірні та кишкові кровотечі й знесилення (Maat 2004).

Скорбут уперше згадано в «Historia Naturalis» Плінія Старшого (29—79 рр.) через масове захворювання в римських легіонах у Германії (Лисунов 1895). У Європі цингу зафіксовано під час перших хрестових походів (Рихтер 1914, с. 304) та війн (Рысс 1948, с. 94). Перша згадка про «скорбутну хворобу» в російських літописах датується 1552 р. (час правління царя Іоанна Васильовича Грозного) (Рихтер 1914).

Скорбут та способи його лікування описано в писемних джерелах з приводу тривалих подорожей моряків (Jaffe 1972, с. 452), як наслідок війн (Aschoff, Koch 1919, с. 15; Кофман, 1944), неврожаїв та голодоморів (Гаусман 1917; Кофман 1944; Макаров та ін. 2001, с. 255). Ця хвороба найчастіше виникала у військах, в'язницях, богадільнях, виправних та інших закритих закладах (Рысс 1948).

Наявність цинги у населення регіонів помірного клімату, яке займалося землеробством та вирощуванням овочевих і плодових культур, деякі автори ставлять під сумнів, тим більше, що згадки про цю хворобу є дуже рідкісними. Останнім часом розроблено критерії діагностики цинги на людських кістках із поховань різних регіонів земної кулі різного часу та культурної належності (Ortner, Ericksen 1997; Ortner et al. 1999; Schutz 2001; Ortner 2003; Maat 2004). Зазначені критерії дають змогу оцінити наявність та поширеність у давнину цієї хвороби і на території України.

На матеріалі антропологічних серій із могильників Києва X—XIII ст. нами було визначено основні діагностичні критерії цинги, характерні саме для нашого регіону, а також наведено приклади історичної інтерпретації поширення цього захворювання.

Діагностика цинги на палеоматеріалі [1]. Цинга — одна з багатьох хвороб, що залишають сліди у структурі кісткової системи людини. Основні

* Працю виконано в рамках спільного українсько-російського проекту за підтримки гранту НАН України та РГНФ, № 1-06.

© О.Д. КОЗАК, М. ШУЛЬЦ, 2007

[1] Для ілюстрації наведених критеріїв діагностики скорбуту використано фотографії досліджуваного київського матеріалу. Складність процесу діагностики по-