

МОРСКОЕ ДЕЛО ГРЕЦИИ II ТЫС. ДО Н.Э. В ИССЛЕДОВАНИЯХ СОВРЕМЕННЫХ ЗАРУБЕЖНЫХ УЧЕНЫХ

Н. П. Писаревский

Воронежский государственный университет

Поступила в редакцию 28 мая 2015 г.

Аннотация: в статье анализируются существующие в зарубежной литературе разработки и подходы в исследовании проблем морского дела и мореплавания Минойского Крита и Ахейской Греции во II тыс. до н.э. Выделяются предложенные исследователями плодотворные и перспективные методы, идеи и решения, теоретические и конкретно-научные разработки, включая публикации обобщающих трудов.

Ключевые слова: мореплавание, судно, морское дело, парус, Минойский Крит, Ахейская Греция, акватория, подсистема, историография.

Abstract: article takes into account different approaches to the interpretation of the ship and seamanship problems in the foreign contemporary investigations which is focused on the different aspects of the Ancient Crete and Mycenaean Greece seafaring during II-nd century B. C. Also attention is paid to the basic studies and publications of this category issues in contemporary ancient mariner of the Bronze Age historiography.

Key words: seafaring, ship, seamen ship, sail, Minoan Crete, Achean Greece, aquatory, sub-system, historiography.

Существенный прогресс, достигнутый в развитии морских связей между различными регионами Эгеиды и Восточного Средиземноморья в 1900–1650 гг. до н.э., сказался в первую очередь на развитии морского дела и мореплавания в обществах Минойского Крита и Ахейской Греции.

Разработки данной проблематики, связанные с открытием и введением в научный оборот моделей древних эгейских судов эпохи энеолита-ранней бронзы приобрели свою целенаправленность, в особенности после раскопок Кносса (1900–1923), в ходе которых на минойских печатях было выявлено 127 граффити с изображением разнотипных кораблей с мачтами, парусом и гребным двигателем. А со времени публикации специальной статьи С. Маринатоса (1933) указанная источниковая база в изучении этого одного из важнейших аспектов истории Крито-микенской Греции, подверглась анализу в обобщающих трудах по истории античного мореплавания вообще, эпохи бронзы и гомеровского времени в частности. Отдельные, связанные с именами В. Д. Блаватского и Б. Г. Петерса попытки обращения к решению данной проблемы имели место и в отечественной историографии античности советского периода¹.

Особый размах и глубину они приобрели во второй половине XX в. под воздействием феноменальных результатов исследования памятников древних

кораблекрушений, в том числе и эпохи бронзы, впервые давших возможность составить представление об основных габаритах торговых судов этого времени, их конструкции и грузоподъемности. Немаловажное значение имело открытие С. Маринатосом знаменитой морской фрески с изображением целой флотилии разнотипных кораблей на стене Западного дома в погибшем городе Акротира (древняя Фера, Санторин). Оно, определяя фокус исследовательского поиска в данной области, открыло новый этап в осмыслении проблемы.

В немалой степени этому способствовали достижения науки в области изучения истории и тенденций развития экономических и торговых связей как в Эгеиде, так и на Древнем Ближнем Востоке эпохи бронзы в целом [3, р. 17–27; 4, р. 202–216; 5, р. 60–67; 6, р. 3–21]. Важнейшим из них стало открытие иерархической системы «мировой» экономики в эпоху Поздней бронзы, одним из важнейших показателей которой выступала ориентация торговых путей из глубин континента в сторону морских портов Средиземноморского побережья Передней Азии, откуда в 2000–1550 гг. до н.э. различные товары отовсюду доставлялись по широкому ареалу от Испании на западе до Дуная на северо-востоке [7, р. 475; 8, р. 115, 124–144; 9, р. 155–159, 189–192; 10, р. 54–65; 11, р. 170–177]. Было выведено и принципиального порядка наблюдение, как о соответствии метеоусловий, так и о самой возможности осуществления плаваний в различных направлениях с учетом морских течений, внедрения парусного двигателя и практики хождения

¹ О В. Д. Блаватском и его занятиях данной проблемой сообщает Б. Г. Петерс [1, с. 132–134; 2, с. 160–168].

судов против ветра, начиная с XVI в. до н.э. [12, р. 207–211; 13, р. 10].

К этому следует добавить и еще две предпосылки, определяющие состояние разработки проблем мореплавания Минойского Крита и Ахейской Греции на современном этапе. Это появление обобщающего труда, посвященного философии античного судостроения и открытие совершенной методологии историко-технической интерпретации конструкций древних кораблей по их изображениям на различных памятниках с учетом и в контексте данных археологического изучения затонувших в акваториях Эгейского моря кораблей эпохи бронзы [14].

Немаловажное подтверждение этому – подводно-археологические обследования древних портов (например, Павлопетри, Псейры, Аргоса и др.) и затонувших кораблей эпохи бронзы [6, р. 106–115; 15, р. 245–246]. В частности, в последнее время в научный оборот введены материалы из самого первого памятника кораблекрушения минойского времени у берегов Крита (1800–1675 гг. до н.э.). Его изучение позволило выяснить предполагаемый маршрут плаваний затонувшего судна, который связывал восточное побережье острова с Древним Левантом. По форме пятна и площади разброса корабельного груза удалось установить примерные размеры данного морского судна в длину 10–15 м. Они вполне соответствовали результатам, выявленным в иконографических источниках: критские двух- и трехмачтовые суда в своем большинстве, как правило, не превышали 15–16 м в длину и располагали 30-весельным гребным двигателем. На тех же источниках основывалась и предложенная исследователями прошлых лет типология кораблей флота Минойского Крита, включавшая военные (гребные), торговые (парусные), культовые (двух-трехмачтовые) и прогулочные (парусно-гребные) корабли. По уточненной классификации Л. Шофилда 1-й тип составляют церемониальные, 2-й тип – военные, 3-й тип – торговые и 4-й тип – промысловые морские суда [12, р. 106]. Однако фрагментарность изобразительной информации иконографических источников и их изучение вне археологического контекста заметно снижали ценность полученных выводов [16, р. 49].

Понятно, почему в науке в очередной раз возникла острая необходимость в новой систематизации всей совокупности накопленных данных на основе внедрения в источниковедческую работу перспективных подходов и принципиально иной методологии в классификации их различных типов.

Исследованию данного аспекта посвящены многочисленные публикации М. Ведде [17, р. 3–24]. На основании интерпретации изобразительных памятников он, опираясь на математико-технические методики, сумел представить выявленные им закономер-

ные связи между архитектурно-техническими параметрами разнотипных корпусных конструкций изображений морских судов с целью идентификации их типа. Выполнению поставленной задачи способствовало обращение исследователя к методике кластерного анализа, применяемого в настоящее время как в естественных, так и в гуманитарных науках, в частности в современной археологии.

Суть метода кластерного анализа заключается в выделении близких групп изучаемых объектов посредством их отбора и упорядочивания наблюдений о представленной в них морфологии корпуса в сравнительно однородные группы, тогда как его главная цель состоит в установлении групп схожих объектов в пределах произведенной исследователем выборки. На основании статистической обработки 315 изображений морских судов Крита и Ахейской Греции (от знаков письменности и граффити до моделей и их частей из глины и металла) на различных памятниках, М. Ведде удалось сгруппировать 6 кластеров, каждый из которых состоит из схожих объектов, а объекты разных кластеров отличаются друг от друга [Ibid., р. 73–97].

Фиксация исследователем наличия или отсутствия рисунка рулевого весла – индикатора с использованием компьютерной программы Database – позволила ему произвести сравнительный анализ взаимосвязей между изучаемыми объектами не только в пределах иерархии конструкций во всех кластерах, но и на основании построения интра-эгейской, по терминологии автора, парадигмы и с использованием герменевтики разработать и фундаментально обосновать принципиально иную, чем прежде, типологию изображений, в основу которой им положена эволюционная, опирающаяся на определении 6 кластерных групп, схема исторического развития корабельной архитектуры морских судов Эгеиды в эпоху бронзы.

Изучение конструкций выявленных типов судовых корпусов привело ученого к выводу о возможности разделения минойского и микенского типов кораблей, II–IV типы из которых он полагает возможным отнести к Криту, тогда как типы I и V–VI достаточно выразительно, по его мнению, проявляют связь с ахейской практикой судостроения. Заключительная оценка М. Ведде весьма категорична. Тип VI, с его точки зрения, представляет собой первое звено в длинной цепи изменений, которые в конечном итоге привели к рождению трехрядного гребного судна – триеры. Само же появление типа корабля, называемого «микенским», с иным, чем прежде, строением корпуса, по глубокому убеждению исследователя, означало и нечто большее, а именно: полный разрыв с традициями эгейского судостроения, насчитывающего к этому времени три тысячи лет своей истории.

Наряду с этим обращает на себя внимание отрицательное отношение Ведде к возможности снятия с иконографии морских судов точной измерительной информации, позволяющей производить расчеты их основных размерений по ЛВН. Более того, в содержании и облике репертуара изображений кораблей Эгейды эпохи бронзы он не находит признаков, отражающих большую роль моря «в экономической, политической и идейной системах» и потому рассматривает иконографию кораблей как источник в общем и целом невыразительный и оторванный от общества [Ibid., p. 88–93]. Указанные наблюдения были положены автором в основу его обобщающего труда, посвященного исследованию проблем герменевтики изображений эгейских кораблей эпохи бронзы в целом [3].

Результаты, полученные М. Ведде, не только не повлияли на снижение полемики между так называемыми «миноистами» и «микенистами» относительно наличия или отсутствия преемственности традиций морского судостроения в двух обществах, но и оставили открытым давно дебатировавшийся в науке вопрос о примате в нем кикладских или общих Ближневосточно-средиземноморских технологий и стандартов.

Систематическое исследование указанных проблем было выполнено Ш. Ваксманном, представившим обобщающий труд, в котором традиционные подходы в их разработке были соединены с новейшими приемами вскрытия отложившейся в разнотипных источниках исторической информации относительно типологии форм и устройства судовых корпусов, включая техническую реконструкцию последних [18].

Как и М. Ведде, на рисунках морских судов Ваксманн избрал в качестве самого информативного оценочного критерия один из элементов судовой оснастки – носовые и кормовые украшения с целью обоснования континуитета традиций Эгейского судостроения, существовавшего в III–II тыс. до н.э. Для выполнения поставленной задачи он подверг сравнению все имеющиеся памятники из пограничных районов Ближнего Востока с целью установления первичных элементов судового такелажа, конструкции морских судов, типов основного движителя, якорей, практики судоходства, морской торговли и судоходных трасс, пиратства и морского права.

Значительную часть своего труда исследователь посвятил анализу и исторической интерпретации так называемых Пилосских табличек гребцов (An I, An 610, An 724), позволивших выяснить их социальный состав, «прописку» и на этом основании вывести наблюдение, согласно которому основными типами ахейских кораблей служили триаконтеры и пентеконтеры, широко распространенные в гомеровский

и архаический периоды истории Древней Греции [Ibid., p. 125–135]. Хотя состав их морских экипажей варьировался, гребцы, как установил Ваксманн, происходили из земледельческих поселений, относясь в социальном аспекте к новым поселенцам и иммигрантам, которых на службу отправляли или царь, или чиновник-владелец должностного участка. Показательно, что только один документ, приводимый автором в обоснование своей концепции (An 610), содержит перечень имен 569–600 гребцов, которые в своей совокупности, по его мнению, могли составлять экипажи для 30 триаконтер и 12 пентеконтер. Исследователь анализирует и профессиональный состав экипажей микенского (ахейского) флота, но самое важное наблюдение ученого состоит в выявлении истоков практики наименования морских судов по порту их приписки, в результате чего 10 % кораблей флота Пилоса носили одно и то же название. Наконец, им представлен обзор, доказывающий ранее установленный факт, согласно которому корневые основы личных имен лиц морских профессий отражали их отношение либо к области занятий, либо к месту рождения.

Интерес представляют разделы труда, посвященные морским связям ахейцев, колонизационной практике, «глобальности» в ориентации морской политики ведущих государств, их пиратской деятельности, месту в составе «народов моря», а также мнение автора, что первая их волна, накатившаяся на Египет, состояла из племен мисийцев (misi).

Особого внимания заслуживает наблюдение Ваксманна относительно рождения в финальной стадии ПМ периода практики строительства гребных судов, корпус которых, как свидетельствует изображение из Киноса (Kinosa A), был разделен на три горизонтальных пространства, а 19 весел на уключинах указывают на то, что его реальным прототипом была пентеконтера. Более того, наконец-то в специальной литературе мы встречаемся с точкой зрения относительно тождества кожаной обшивки конструкции носового фальшборта с кожаным покрытием аналогичного типа кузовных бортов боевых колесниц, на что и указывают представленные в рисунках, особенно гомеровского времени (на керамике геометрического стиля), «глаза» – колеса со спицами [16, p. 20, 46–88, 128; 19].

За время, прошедшее с момента публикации указанных трудов, арсенал познавательных средств науки существенным образом пополнился иконографическими памятниками, как из новейших раскопок в Эгееде, так и за счет выявления «забытых» артефактов из лапидариев и архивных фондов. Особое значение приобрело открытие рисунков 12 кораблей на фундаменте и стенах жилищ поселения 4500–3300 гг. до н.э. на о. Андрос, исследованного не так давно

К. Телеванту и К. Томасом [8, р. 60]. Их главной особенностью было присутствие по периметру корпуса точечного «орнамента», объяснение функционального значения чему было выявлено в элементах корпусной обшивки со следами сверления соседних досок из памятников кораблекрушений эпохи бронзы у берегов Турции. Совпавшие по времени с результатами изучения примитивных морских судов эпохи раннего Средневековья и современного населения приморской Африки и Океании, они позволили выявить аналогичные древности технологические приемы сооружения корпуса и возможность использования этих фактов в плане историко-технической реконструкции начал и традиций судостроения у населения Минойского Крита и Ахейской Греции.

Восполнению данного пробела в знаниях способствовала публикация исследования М. Мэкэрфи, посвященного технологии сшивания корпуса древних морских судов. Одним из самых древнейших вне зависимости от используемого материала (камыш, коры, кожи, жердей) способов крепления обшивки корпуса, распространенных повсеместно, автор называет сшивание его частей посредством корда [20, р. 13]. Затем последовало внедрение шиповой связки, а после нее, с распространением меди и медных сплавов, – техника крепления с помощью гвоздей, причем в эпоху бронзы использовались смешанные приемы обеспечения прочности корпусной обшивки [Ibid., р. 44]. Тем не менее вслед за Дж. Коэтсом и Р. Адамсом исследователь подтверждает преимущества, свойственные технике сшивания досок обшивки корпуса по сравнению с остальными. Основное преимущество указанной технологии, по его мнению, заключалось в самой возможности обеспечения посредством такого соединения продольно-поперечной эластичности и гибкости досок днища, бортов и носовых скул корабельного корпуса на крутой волне, что позволяло ему без препятствий совершать маневр причаливания при любом волнении моря, включая и последующее вытаскивание его на берег. Только с середины I тыс. до н.э. происходит унификация технологии крепления досок обшивки корпуса с использованием соединения шип-в-паз [Ibid.]. Применение же замковых шипов посредством способа «стоппернагель» (1,5–2 см в диаметре) в интервале 12 см друг от друга получило распространение только с IV в. до н.э. Что касается римлян, то они усовершенствовали указанную технологию посредством внедрения квадратно-усеченных гвоздей в качестве шипов и увеличили интервалы между ними до 25 см [Ibid., р. 46–47]. Последнее, помимо остальных преимуществ, способствовало превращению шпангоутов в важнейший элемент, формировавший эластичность и пластику архитектуры судового корпуса за счет сочетаемости в его конструкции жесткости с гибкостью донных

частей носа и кормы [Ibid., р. 48]. К этому следует добавить и наблюдение Р. А. Гоулда, согласно которому сшивание корпуса как снаружи, так и изнутри имело своим результатом не только саму возможность быстрой сборки и разборки корпуса судна, но и сокращения затрачиваемого на выполнение этих операций времени вообще [21, р. 123].

Идентификации типов кораблей в изображении морской битвы в гробнице Рамзеса III из Мединет Абу посвятил свое исследование израильский специалист А. Яссур-Ландау [22, Bd. 51]. В качестве основного критерия выделения микенского типа судов среди множества их изображений автор избрал форму боевого шлема с перьями, украшавшего головы стоящих на них воинов, поименованных в списке как относящиеся к SKL, PLST, DNN и TKR (сикелы, пуласати, дануна и теккера/тевкры) [Ibid., р. 399]. Догадка ученого нашла подтверждение в совпадении основных узлов конструкции этих кораблей с морским судном, изображенным на хорошо известном и показательном памятнике – Киносском кратере (Кинос А), олицетворявшем по М. Ведде V тип эгейских судов микенского происхождения [3, р. 466–467]. Это были длинные корабли с низким и полым корпусом, парусным и гребным двигателем, но с наличием носовой и кормовой полупалуб, использовавшихся в сражении на море в качестве боевых платформ [Ibid., р. 400]. К другому типу, а именно – морским судам народов моря – А. Яссур-Ландау относит корабли с изображениями птиц или драконов, трактуемых специалистами в качестве европейского символа возрождения и путешествий [Ibid., р. 401]. Их-то он и относит к конструкции судов «народов моря», исходя из простого заключения, согласно которому такого рода изображений не представлено ни на одном рисунке микенского времени. Известное исключение, по его мнению, составляет рисунок церемониального, перевозящего солнечный диск судна из Тиринфа (Wedde 640), но оно, по определению автора, не имеет ничего общего с эгейской традицией судостроения, поскольку ближайшие параллели ему автор находит в изображениях на керамике у носителей археологической культуры полей погребальных урн из Центральной Европы. Тот факт, что от предшествующего периода (СМ III – ПМ I) из храмового архива в Кноссе сохранилось изображение морского монстра с головой собаки, которого поражает копьем стоящий на борту корабля воин, по мнению исследователя, является не только весьма иллюстративным, но и придает убеждение в правильности предлагаемой им гипотезы [Ibid., р. 402].

К аналогичным заключениям с точки зрения сопоставительного анализа, с одной стороны, иконографии кораблей на керамике ПЭ IIIС периода и Кносской новодворцовой глиптики, а с другой – изоб-

ражений знаменитой битвы фараона Рамзеса III с «народами моря» из Мединет-Абу пришел и В. П. Петракис. Симметричность кораблей египетского памятника, по его мнению, никак не соответствует очевидным различиям, проявляющим себя в различной величине высоты носа и кормы морских судов минойского и ахейского флотов XIV–XIII вв. до н.э. [5, Vol. IX, p. 2–3]. Что касается изображений так называемой «лестницы» на иконографических памятниках этого времени, то они, с его точки зрения, представляют собой не каюты гребцов, а простую художественную условность, наблюдаемую на всех типологически родственных (например, из Траганы) изображениях кораблей Ахейской Греции [Ibid., p. 4–5]. Немаловажным наблюдением следует назвать вывод автора, согласно которому гомогенные изображения кораблей ПЭ III периода ее истории свидетельствуют о распространении унифицированных технологий и способов судостроения в Эгеиде. В самое последнее время данная теория была возрождена А. Б. Кристин Ромей, подвергнувшей осмыслению предметы центрально-европейского импорта в памятниках Микенской Греции ПЭ III периода [23]. По мнению исследовательницы, его находки указывают на довольно тесные торговые связи между Ахейской Грецией и населением Подунавья эпохи поздней бронзы, которые могли носить как опосредованный, так и непосредственный характер, включая плавание по Дунаю микенских и центрально-европейских купцов со своими товарами друг к другу [Ibid., p. 23–53]. На такой тип связей указывает присутствие центрально-европейского импорта на поселениях и в погребениях ПЭ III В/С периода, в особенности на Кипре [Ibid., p. 42]. Последнее, как полагает Кристин Ромей, по всей видимости, и способствовало складыванию возможности заимствования микенскими судостроителями технологии «птичьей иконографии» своих северных соседей. Вместе с тем, отдавая должное взгляду относительно возможного присутствия непосредственных носителей культуры полей погребальных урн в составе вторгшихся в Египет при Рамзесе III «народов моря», она обращает внимание на единичность в Греции полных аналогий протомам симметричных птиц на штевнях микенских кораблей (кратер из Тиринфа), а следовательно, и самой отображенности иного, закодированного в них символизма [Ibid., p. 38–39]. Контуры лежащей в основе последнего идеи, как полагает исследовательница, просматриваются в поздних греческих мифах об Аполлоне, совершающем свои полеты на священном лебеде из далекой страны Гипербореев [Ibid.]. Значение выводов американской исследовательницы трудно переоценить. Фактически, ее исследование ставит под сомнение теорию «викингов эпохи бронзы», отде-

льные аспекты которой можно было проследить и во взглядах уже упоминавшихся нами авторов.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Петерс Б. Г.* Парусное вооружение древнегреческих судов / Б. Г. Петерс // Историко-археологический сборник. – М., 1962.
2. *Петерс Б. Г.* О морском деле в Эгейском мире / Б. Г. Петерс // История и культура античного мира / отв. ред. М. М. Кобылина. – М., 1977.
3. *Wiener M. H.* The Isles of Crete? The Minoan Thalassocracy Revisited // Thera and Aegean World III. Vol. 1. Archaeology / Proceedings of the Third International Congress held in Santorini, Greece. Athens. 1990.
4. *Hiller St.* The Mycenaens and the Black Sea // *Aegeum*. 1991. – Vol. 7. Athens.
5. *Thomas C.* Finding People in Early Greece. Missouri. 2005.
6. *Montijoy P. A., Ponting M. J.* The Minoan Thalassocracy Reconsidered: Provenance Studies of LH II A/ LM I B Pottery from Philacopy, Ayaq Irimi and Athens // *The Annual of the British School at Athens*. Vol. 95. Athens. 2000.
7. *Berg I.* The Southern Aegean System // *Journal of World-Systems Research*. P., 1999.
8. *Cline E. H.* The Nature of the Economic Relations of Crete with Egypt and the Near East during the Late Bronze Age // *From Minoan Farmers to Roman Traders. Sidelights on the Economy of Ancient Crete* / ed. by A. Chanionis. Athens, 1999.
9. *Betancourt Ph.* Pseira and Minoan Sea-trade // *Aegeum*. 1991. – Vol. 7. – Athens. – 1991.
10. *Earle J. W.* Trade and Culture in the Cycladic Islands during the Late Bronze Age. – New York, 2008.
11. *Casson L.* The Ancient Mariners: Seafarers and Sea-Fighters of the Mediterranean in Ancient Times. – Princeton, 1991.
12. *Schofield L.* The Mycenaens. London, 2007.
13. *Sanvage L.* Trade and Exchanges in the Late Bronze Age: an adaptation to the environmental milieu // *Proceedings of the 4th International Congress of Archaeology of the Ancient Near East* / ed. by H. Kuhne. – Berlin, 2008.
14. *The Philosophy of Shipbuilding. Conceptual Approaches to the Study of wooden ships* / ed. by F.M. Hocker and Ch. A. Ward. – Cambridge, 2005.
15. *Matzas D.* Minoan Long-distance Trade: A view from the Northern Aegean // *Aegeum*. Vol. 7. Athens. 1991.
16. *Chatterton E.* The History of Sailing Ships: the story of their development from the Earliest times until 19th Century. – Bremen, 2010.
17. *Wedde M.* Aegean Bronze Age Ship Imagery: regionalism, a Minoan bias, and a «Thalassocracy» // *Aegeum*. Vol. 7. Athens, 1991.
18. *Washmann Sh.* Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant. Princeton. Wedde M. The «Ring of Minos» and beyond: thoughts on directional determination in Aegean Bronze Age ship iconography // *Aegeum*. 1991. Vol. 1. Athens. 2009.

19. *Scafer J.* Amnisos –harbour-town of Minos? // *Aegeum*. Vol. 7. Athens. 1991.

20. *McCarthy M.* Ships fastenings: from sewn to steamship. – Texas, 2005.

21. *Gould R. A.* Archaeology and the Social History of Ships. – Cambridge, 2011.

22. *Yassur-Landau A.* On Birds and Dragons: A Note of the Sea-Peoples and Mycenaens // *Pax Hethica*. Studien zu den Bogaskoy-Texten. Herausgegeben von Kommission für

den Alten Orient der Akademie Wissenschaften und der Literatur. Studies on the Hittites and their neighbours in honor of Ithamur Singer / ed. by J. Cohen, A. Gilan, J. L. Miller. Bd. 51. Mainz, 2010.

23. *Kristin Romey A. B.* The Vogelbarke of Medinet Habu. A Thesis...submitted to Texas A & M University in partial fulfillment of the requirements for the degree Master of Arts. – Texas, 2003.

Воронежский государственный университет

Писаревский Н. П., доктор исторических наук, доцент кафедры археологии и истории древнего мира

E-mail: Pisarevskiy1@rambler.ru

Тел.: 8 (473) 236-91-83

Voronezh State University

Pisarevskiy N. P., Doctor of Historical Sciences, Associate Professor of the Ancient History and Archaeology Department

E-mail: Pisarevskiy1@rambler.ru

Тел.: 8 (473) 236-91-83