

участь по їх захисту на рівні міжнародних організацій. Так у 1974 році ініціативна група по захисту прав людини в СРСР, на чолі з академіком О.Д. Сахаровим, звернулася до міжнародної спільноти у зв'язку з переслідуванням лідера РЦ СХБ Г. Вінса.

У 1976 році, відразу після створення Московської Гельсінської групи (МГГ) до неї з жалобою звернулись віруючі баптисти, у яких було відібрано дітей. Після цього керівництво МГГ видало документ під назвою «О переслідуванні релігійних родин» [10].

Таким чином можна констатувати, що представники дисидентських кіл, діючих у СРСР, усіяко підтримували релігійні групи, що знаходились у стані конфлікту як з офіційною церквою, так і органами влади. Про це свідчать публікації «Хроніки» та інших видань дисидентів.

Джерела та література

1. Меморіал. Хроніка текущих событий <http://www.memo.ru/HISTORY/diss/chr/>
2. Там само.
3. Там само.
4. Самиздат <http://ru.wikipedia.org/wiki/Самиздат>
5. Меморіал. Хроніка текущих событий <http://www.memo.ru/HISTORY/diss/chr/>;
6. Там само.
7. Там само.
8. Кто такие “отделенные”? К 40-летию движения баптистов-инициативников <http://bratstvo.us/BLOG/2007/07/21/мцц>
9. Там само.
10. Там само

Костюк Є.С.

УЧАСТЬ ТОВАРИСТВА УКРАВТОДОР У РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВОСТІ УПРОДОВЖ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ 20-Х – ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ 30-Х РР. ХХ СТ.

В сучасних умовах індустрія є однією з ключових ланок народногосподарського комплексу України. Розвиток виробництва на засадах його технічної та технологічної модернізації, підвищення продуктивності праці є неодмінною умовою конкурентоспроможності української продукції на вітчизняному та закордонному ринках. Для вироблення методичних засад модернізації української промисловості варто враховувати історичний досвід. У цьому контексті цікавим є досвід використання зусиль громадськості для розвитку виробництва, що особливо яскраво виявилось у роки індустріалізації. Чільне місце у громадському вимірі розвитку промисловості радянської України належить товариству Укравтодор, яке функціонувало упродовж 1928-36 рр.

Незважаючи на те, що це громадське об'єднання проводило доволі активну роботу у соціально-економічній сфері, яка знайшла вияв у численних документах, історики зверталися до даної проблематики лише епізодично. Радянська історіографія представлена дисертаційними дослідженнями Т.П. Коржихіної [3] та М.С. Кармазіної [2], які містили окремі згадки про участь товариства у соціально-економічних трансформаціях. В умовах сучасної України окремі аспекти соціально-економічної діяльності Укравтодору знайшли відображення у працях М.А. Журби [1] та С.М. Свистовича [4]. Власне ж участь товариства Укравтодор у розвитку промисловості радянської України дотепер не була об'єктом спеціального наукового дослідження, що зумовлює наукову актуальність розробки цієї проблеми.

Метою дослідження є висвітлення діяльності товариства Укравтодор, спрямованої на розвиток індустрії радянської України. Виходячи з мети, завданнями дослідження є визначення місця цього громадського об'єднання у розгортанні форсованої індустріалізації, виявлення форм і методів його роботи у сфері розвитку виробництва, розгляд ролі соціалістичного змагання й ударництва у соціально-економічній роботі Укравтодору. Хронологічні рамки дослідження обумовлені періодом існування товариства Укравтодор.

Укравтодор являв собою громадське об'єднання, створене з ініціативи окремих ентузіастів, але одразу ж пристосоване компартійною владою до реалізації провідних завдань розвитку країни. Основною метою діяльності товариства декларувалося сприяння розвитку механізованого транспорту та шляхових комунікацій, тому державі легко було підпорядкувати діяльність Укравтодору потребам розвитку індустріалізації народногосподарського комплексу країни, мотивуючи це тим, що наявність розвиненого транспорту та мережі шляхових комунікацій дозволить форсувати проведення індустріалізації.

Безпосередній зв'язок із виробництвом, ведення діяльності у контексті виконання завдань розвитку промисловості були характерними ознаками Укравтодору впродовж усього періоду існування цього громадського об'єднання [7, арк.8]. Діяльність товариства зі сприяння розвитку виробництва полегшувалася тим, що на переважній більшості промислових підприємств радянської України функціонували фабрично-заводські осередки Укравтодору [9, арк.63]. Практикувалося негайне охоплення всіх робітників членством у цьому громадському об'єднанні при організації осередків на невеликих підприємствах. На великих фабриках і заводах такі випадки були рідкістю, утім, доволі часто кількість членів товариства налічувала понад тисячу осіб, що перетворювало Укравтодор на важливий суб'єкт функціонування підприємства [10, арк.36].

Природно, що соціально-економічна діяльність товариства насамперед охоплювала ті промислові підприємства, які за характером свого виробництва були найбільш наближеними до сфери інтересів Укравто-

УЧАСТЬ ТОВАРИСТВА УКРАВТОДОР У РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВОСТІ УПРОДОВЖ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ 20-Х – ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ 30-Х РР. ХХ СТ.

дору, тобто, ті заводи, які виробляли транспортні засоби, запчастини до них і різного роду технічні пристрої, пов'язані зі шляховим господарством [6, арк.29]. Згідно вказівок керівництва товариства, одним із провідних його завдань мало бути сприяння спорудженню та подальшому функціонуванню усіх підприємств радянської України, які займалися виробництвом механізованих транспортних засобів і запасних частин до них [13, арк.5]. Виробничі процеси на підприємствах такого роду перебували під особливим контролем Укравтодору. У разі виникнення значних проблем на виробництві активісти цього громадського об'єднання звертали увагу адміністрацій підприємств і представників інших господарських органів на необхідність активізації виробничих процесів [10, арк.35].

Особлива увага приділялася товариством роботі на Харківському тракторобудівному заводі (ХТЗ), який належав до числа провідних промислових підприємств радянської України. Функціонери Укравтодору здійснювали прискіпливий контроль якості продукції, яка випускалася заводом. Для цього силами товариства було організовано спеціальні бригади, діяльність яких координувалася „Штабом допомоги виробництву тракторів і запасних частин”, який функціонував при тракторній секції Укравтодору. Ця установа у справі розвитку тракторобудування на теренах радянської України тісно контактувала з обласними радами товариства [24, арк.27-29]. Активісти останнього стежили за виконанням ХТЗ своїх виробничих завдань, за процесом проектування та виробництва нових видів тракторів тощо. Всі згадані заходи здійснювалися цим громадським об'єднанням у контексті широкомасштабної кампанії з налагодження виробництва тракторів і запчастин до них, яка розгорталася силами Укравтодору згідно вказівок компартійного керівництва [19, арк.7].

До числа пріоритетних для Укравтодору підприємств належав також київський завод „Автодеталь”, який випускав автомобільні запчастини. Укравтодор безпосередньо опікувався виробничою діяльністю цього промислового підприємства [25, арк.41]. Виробничими осередками Укравтодору здійснювалися періодичні обстеження роботи цього та інших підприємств, які виробляли транспортні засоби чи окремі деталі до них [33, арк.33]. Спеціальні „перевірочні бригади Укравтодору” стежили за виконанням такими підприємствами своїх зобов'язань щодо випуску продукції, її обсягу та якості тощо [20, арк.17]. Згідно вказівок керівництва Укравтодору, осередки товариства на підприємствах, дотичних до його роботи, мали широко розгорнути роботу у сфері розширення виробництва та підвищення якості виробленої продукції [10, арк.28].

Виробничі осередки Укравтодору долучалися до координації роботи у сфері технічного нормування. Також активістами цього громадського об'єднання на промислових підприємствах визначалася ефективність виробничих процесів, вживалися заходи щодо налагодження звітності заводських адміністрацій перед Укравтодором щодо виконання промфінплану. Такі звіти мали бути на підприємствах регулярними, що забезпечувало громадський контроль над виробництвом [30, арк.3]. На підприємствах, виробнича діяльність яких була дотичною до основних завдань Укравтодору, активісти осередків цього громадського об'єднання долучалися до вироблення заводських промфінпланів [26, арк.46]. Вони також стежили за тим, щоб адміністрації підприємств систематично виконували встановлені промфінплани [23, арк.99]. Активісти Укравтодору займалися мобілізацією трудової активності робітників у напрямку кращого виконання промфінпланів підприємств, налагоджували масовий громадський контроль за цим процесом [16, арк.54]. Застосовувалася і така форма інтенсифікації виробничого процесу, як висування зустрічних промфінпланів [7, арк.8].

На всіх підприємствах, які мали стосунок до випуску тракторної техніки, силами виробничих осередків Укравтодору організовувалися так звані „сигнальні пости”, до компетенції яких входив контроль за обсягом і якістю продукції, за своєчасним постачанням заводом, які виробляли трактори та відповідні запасні частини сировини та фабрикатів, за дотриманням усіх технологічних норм виробництва тощо [28, арк.1, 58].

Осередками Укравтодору на виробництві було налагоджено систему сприяння випуску тракторних моторів, які працювали на важкому паливі. Завдяки зусиллям товариства також було створено бригади, які на підприємствах розробляли заходи з конструювання та виробництва дизельних моторів і газогенераторів. Ці бригади за підтримки господарських органів організовували конкурси, які мали виявити нові цікаві проекти конструкції цих механізмів. Спільно з організаційно-масовим сектором Укравтодору такі бригади проводили агітаційно-пропагандистську роботу у справі популяризації дизельних моторів [2, арк.28]. На заводах, які виробляли автотранспортне устаткування, організовувалися так звані „оперативні пости Укравтодору”, які мали функції, у цілому подібні до „сигнальних постів” [12, арк.15].

Завдяки зусиллям товариства Укравтодор на підприємствах радянської України у середині 30-х рр. створюються так звані „наскрізні бригади”, які займалися налагодженням виробничого процесу на різних ділянках виробництва на цеховому рівні. Сформовані такі бригади були з представників різних робітничих професій, що мало сприяти інтеграції виробничого процесу, забезпечуючи його координацію на рівні підприємства. Силами виробничих осередків товариства створювалися спеціальні ремонтні бригади, які займалися налагодженням фабрично-заводського устаткування [25, арк.9, 35]. Також Укравтодором у першій половині 30-х рр. організовувалися бригади „сприяння стовідсотковому виконанню виробничих програм” [18, арк.69].

Для реалізації цих завдань виробничими осередками Укравтодору на підприємствах організовувалися спеціальні наради за участю профспілкових активістів, представників робітничого загалу, інженерно-технічного персоналу фабрики чи заводу а також адміністрацій підприємства [20, арк.3]. Члени виробничих осередків Укравтодору брали участь у проведенні на підприємствах радянської України виробничих і виробничо-технічних нарад, стежили за тим, щоб на цих нарадах опрацьовувалися питання оптимізації процесу

транспортного забезпечення фабрик і заводів, від чого багато в чому залежали поставки сировини та вивезення готової продукції, що справляло ключовий вплив на діяльність підприємств загалом [26, арк.113].

Також органи Укравтодору розробляли спеціальні завдання для промислових підприємств, що мало на меті стимулювання їх виробничих процесів. Так, функціонерами цього громадського об'єднання були розроблені та подані до адміністрацій завдання у напрямку виробництва автомобільних і тракторних моторів [34, арк.8].

Діяли філії Укравтодору і у сфері боротьби за ліквідацію проривів виробництва, за поліпшення стану техніки безпеки на виробництві та зменшення кількості нещасних випадків. Виробничі осередки Укравтодору формували спеціальні загони для боротьби з пожежами на підприємствах [26, арк.44-45].

Товариством Укравтодор упродовж першої половини 30-х рр. було налагоджено обстеження стану виробництва підприємств, які випускали автотракторну техніку та кустарних авторемонтних майстерень [29, арк.15]. Обстеження виробництва здійснювалося осередками цього громадського об'єднання не лише на рівні підприємств, але й по окремим цехам і бригадам [27, арк.40]. На підприємствах радянської України силами виробничих осередків товариства Укравтодор проводилися регулярні перевірки внутрішньозаводських шляхів сполучення [17, арк.35].

На підприємствах силами товариства Укравтодор з активу його виробничих осередків формувалися „бюро сприяння робітничому винахідництву”. На ХТЗ упродовж першої половини 30-х рр. у рамках програми сприяння робітничому винахідництву було організовано систематичне висвітлення усіх винаходів у сфері тракторної техніки у пресі, у тому числі й у заводській газеті [24, арк.29]. Укравтодор надавав матеріальну й організаційно-технічну допомогу тим особам, які працювали над винаходами у сфері автотранспортного та шляхового господарства [22, арк.130].

Укравтодор використовував у своїй діяльності таку форму інтенсифікації господарських процесів, як соціалістичний обмін досвідом [36, арк.41]. Його реалізація полягала у збиранні на підприємствах раціоналізаторських пропозицій і винаходів, реалізації на виробництві тих із них, які визнавалися корисними. Для таких пропозицій створювалися спеціальні картотеки „соціалістичного обміну виробничо-організаційним досвідом на безрейковому транспорті” [10, арк.58]. Для матеріального стимулювання трудової активності робітників на підприємствах виробничими осередками товариства Укравтодор створювалися спеціальні фонди винахідництва та раціоналізації, за рахунок коштів яких преміювалися робітники, які досягли значних успіхів у вказаних напрямках [31, арк.46].

Укравтодор свою виробничу діяльність здійснював зазвичай у контексті загальносоюзних господарських кампаній. Особливо це стосується так званих „5-річних планів розвитку народного господарства”, які мали, згідно установок компартійного керівництва, виконуватися достроково – протягом 4-х років. Товариство здійснювало мобілізацію людських ресурсів для виконання завдань 5-річного плану розвитку народного господарства у контексті відомих „6 вказівок т. Сталіна”, координуючи свою діяльність з професійними спілками [11, арк.20].

Укравтодор залучав свої установи до вирішення питань підвищення продуктивності праці в автотранспортному господарстві. Силами цього громадського об'єднання на промислових підприємствах радянської України у середині 30-х рр. було налагоджено виготовлення дефіцитних запчастин для різноманітних механізованих транспортних засобів, що мало звільнити автотранспортну сферу української радянської індустрії від залежності від імпорту іноземного устаткування. Організації Укравтодору долучалися до розробки технічних норм на підприємствах автотранспортної промисловості, брали участь у виробленні технічної номенклатури базової продукції автотранспортної сфери народного господарства [35, арк.48].

У рамках контролю за якістю продукції на промислових підприємствах виробничі осередки Укравтодору організовували бригади боротьби з браком, влаштовували на виробництві виставки недоброякісної продукції тощо. У той же час, за досягнуті високі показники у сфері якості випущеної продукції трудові колективи підприємств отримували премії з ініціативи активістів цього громадського об'єднання. Силами активістів Укравтодору подвір'я фабрик і заводів очищалися від сміття та різного мотлоху, брукувалися, так само, як і під'їзні шляхи до підприємств [24, арк.27].

При Центральній раді Укравтодору було організовано Бюро досліджень і проектів автотранспорту. До компетенції цієї науково-дослідної установи належало вжиття заходів щодо проведення економічних і технічних досліджень у сфері автотранспортної та комунікаційної інфраструктури, складання проектів шляхів і об'єктів автотранспортного господарства, проведення різного роду консультацій для працівників автошляхового господарства тощо [20, арк.66].

Варто відзначити безпосередню участь організацій Укравтодору у процесі підвищенні продуктивності праці на виробництві, що виявлялося у розгортанні на промислових підприємствах ударницького руху та соціалістичного змагання [21, арк.23]. Особливу активність Укравтодор виявляв у створенні ударних бригад на тих підприємствах, виробнича спрямованість яких співпадала з його профілем діяльності. Так, у середині 30-х рр. ударні бригади, сформовані з ініціативи товариства активно функціонують на Харківському тракторному заводі [32, арк.1].

Часто ударні бригади створювалися цим громадським об'єднанням у прив'язці до якихось визначних дат. Так, у 1934 р. на підприємствах Української СРР осередками Укравтодору створювалися „ударні бригади імені 17-х роковин Жовтневої революції”. Ця кампанія проходила під гаслом: „жодного автодорівця поза ударною бригадою” [5, арк.4]. Для стимулювання ударної праці було створено спеціальний преміальний фонд для ударників. Керівництво місцевих філій Укравтодору відзначало ударників різноманітними грамотами та іншими формами морального стимулювання. Тих же своїх членів, які недбало ставилися до трудової діяльності, автодорівські функціонери всіляко таврували у періодичних виданнях товариства та у

стінних газетах підприємств [35, арк.39].

В окремих цехах, здебільшого – „передових”, організовувалися „ударні бригади імені Укравтодору”, які підпорядковувалися базовим радам цього товариства. Останні створювалися на великих підприємствах. Варто відзначити, що ударників масово записували до лав виробничих осередків Укравтодору, до його гуртків, як і до інших добровільних масових товариств. Часто ці процеси були суто формальними, „для звітності”, насправді ж новоспечені „ударники” працювали так само, як і до свого запису до бригад [22, арк.108].

Також виробничі осередки Укравтодору долучалися до розгортання на промислових підприємствах соціалістичного змагання, яке часто відбувалося між самими цими осередками, інколи – між філіями товариства [27, арк.30].

Виробничі осередки Укравтодору долучалися до поширеної у цей час форми активізації трудової активності робітників шляхом взяття ними на себе соціалістичних зобов’язань стосовно обсягу та якості виробленої продукції, темпів її випуску тощо. Ці соціалістичні зобов’язання супроводжувалися активною агітаційно-пропагандистською роботою, яка велася на підприємствах фабрично-заводськими осередками товариства [28, арк.146].

На промислових підприємствах членами виробничих осередків Укравтодору масово розвішувалися гасла, які були спрямовані на моральне стимулювання трудової активності робітників. Для ведення агітаційно-пропагандистської роботи активісти цього громадського об’єднання також активно використовували засоби масової інформації [15, арк.142].

Дослідивши діяльність Укравтодору щодо сприяння розвитку промисловості радянської України, можна дійти висновку, що вона була зумовлена потребами форсованої індустріалізації та виявлялася у наступних провідних напрямках: налагодженні громадського контролю над виробництвом; участі у заходах щодо поліпшення якості промислової продукції при одночасному збільшенні обсягів її випуску; розгортанні на промислових підприємствах УСРР-УРСР масових господарсько-політичних кампаній, спрямованих на моральне стимулювання праці: соціалістичному змаганні й ударницькому рухові. Для цього силами товариства створюються спеціальні бригади, пости, групи та інші органи. Діяльність цього громадського об’єднання здійснювалася у контексті виконання п’ятирічних планів розвитку народного господарства та була зосереджена насамперед на інтенсифікації виробництва на тракторних і автомобільних заводах, на тих підприємствах, які виробляли запчастини для транспортних засобів тощо.

Джерела та література:

1. Журба М.А. Етнонаціональні та міжнародні аспекти діяльності громадських об’єднань українського села (20 – 30 рр. ХХ ст.). – К.: „Науковий світ”, 2002.
2. Кармазина М.С. Деятельность добровольных обществ УССР в период социалистической реконструкции народного хозяйства. 1926-1936 гг. – Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. – Днепропетровск: ДГУ, 1989.
3. Коржихина Т.П. Общественные организации в СССР: переходной период от капитализма к социализму. – Диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. – 07.00.02. – М.: МГУ, 1986.
4. Свистович С.М. Громадський вимір соціалістичного експерименту в Україні (20 – 30 рр. ХХ ст.). – К.: „Варта”, 2007.
5. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (надалі – ЦДАВО України). – Ф.270. – Оп.1. – Спр.19.
6. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.1. – Спр.8.
7. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.1. – Спр.9.
8. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.1. – Спр.19.
9. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.1. – Спр.42.
10. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.1. – Спр.47.
11. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.1. – Спр.70.
12. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.1. – Спр.73.
13. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.1. – Спр.81.
14. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.1. – Спр.108.
15. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.36.
16. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.43.
17. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.47.
18. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.68.
19. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.71.
20. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.83.
21. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.84.
22. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.86.
23. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.88.
24. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.99.
25. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.102.
26. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.105.
27. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.129.
28. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.132.

29. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.143.
30. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.146.
31. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.152.
32. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.154.
33. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.155.
34. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.167.
35. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.170.
36. ЦДАВО України. – Ф.587. – Оп.2. – Спр.176.

Кропотов В.В.

ПРИНЦИПЫ КЛАССИФИКАЦИИ ФИБУЛ ЮГА ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ САРМАТСКОГО ВРЕМЕНИ

Постановка проблемы. Металлические застёжки-фибулы относятся к той разновидности археологических находок, которые давно и успешно используются в качестве важнейших хронологических индикаторов. Массовость этих изделий, распространение одних и тех же форм на огромных территориях и постоянное изменение деталей конструкции делает данные украшения уместными для любых хронологических построений, так как ни одна другая категория вещей не обладает всеми этими качествами. Углубленное изучение фибул лежит в основе хронологии гальштатской, латенской, провинциально-римской, зарубинецкой, черняховской и многих других культур. Поэтому удивительным является тот факт, что всесторонний анализ фибул юга Восточной Европы сарматского времени до сих пор остается в тени исследовательского внимания. Единственная обобщающая работа о них [1] была подготовлена более 40 лет назад и ныне серьезно устарела. В последнее время количество известных фибульных находок возросло во много раз, накопился новый хорошо документированный археологический материал, во многом противоречащий общепринятым теоретическим построениям и, по существу, не известный широкому кругу исследователей.

Общеизвестно, что теоретическая обработка археологического материала, его типологизация и каталогизация представляет собой очень сложную научную проблему. Изучение древних культурно-исторических процессов невозможно без хронологического анализа вещей, выявления их региональных особенностей, способов производства и путей поступления. Кроме того, именно в материальной культуре нашли свое отражение духовные воззрения древних народов, их ценностные ориентации, эстетические предпочтения, условия жизнедеятельности, стереотипы поведения. Поэтому в археологических классификациях ведущую роль всегда должны играть *адекватность* и *методологическая обоснованность* когнитивных схем, используемых для всестороннего анализа накопленного массива данных.

Цель данной работы – выявление ведущих принципов и методологических подходов к систематизации фибульных находок и уточнение существующих классификационных схем для наличного массива фибул юга Восточной Европы сарматского времени (II в. до н.э. – III в. н.э.).

Изложение основного материала. Классификация фибул, как и классификация любой другой массовой категории находок, – одна из наиболее сложных задач археологии. Главная причина этого – многочисленность таких изделий и огромное разнообразие их форм. Любое обобщение подобного материала сталкивается со значительными трудностями и в первую очередь с необходимостью выработки четких принципов, позволяющих разбить все находки на отдельные группы.

Важность создания подробных типологических схем прекрасно осознавали уже первые исследователи северопричерноморских застёжек, однако отсутствие практического опыта и четко сформулированной цели не позволило им комплексно подойти к решению этой задачи. Избранный учеными путь – механическое деление всей совокупности имеющихся в их распоряжении находок по какому-либо одному внешнему признаку – представлялся им единственно верным. Так, А.П. Калитинский, опираясь только на сечение спинки, разбил все подвязные застёжки на десять типов [3, с.197-211], а А.И. Фурманская по форме приемника – сплошной, подвязной и высокий – выделила три основных группы среди ольвийских фибул [5, с.80-88]. Обе типологические схемы в результате оказались не очень удачными, поскольку объединили вместе совершенно разнокультурные и разновременные вещи, что привело их создателей к ошибочным выводам относительно хронологии и эволюции северопричерноморских застёжек.

Гораздо более перспективное направление заложил О. Альмгрен. Фибулы в его классификации были поделены на группы по сумме признаков, отражающих реальное сходство одних вещей и их отличие от других. При этом особое значение исследователь отводил картографированию. Наблюдение за территориальными особенностями изделий каждой из групп помогло ему выделить среди них более мелкие локальные варианты – серии, а подробный типологический анализ (по методике О. Монтелиуса) – наметить их хронологию и эволюцию. Сравнив линии развития отдельных фибульных групп, ученый пришел к важному выводу о культурном взаимодействии народов Северной Европы и соседних регионов и предположил, что в позднеантичное время ведущую роль в этом взаимодействии играло Северное Причерноморье [7, с.113-131]. Таким образом, примененный О. Альмгреном метод – сопоставление результатов типологического анализа и картографирования – не только позволил ему построить стройную типологическую схему северо-европейских застёжек, но и показал поистине огромные возможности их углубленного изучения. Благодаря такому подходу, его работа не потеряла своего значения и сегодня, когда объем фактического материала многократно возрос.