
КАТАКОМБНОЕ ПОГРЕБЕНИЕ С ПОВОЗКОЙ ИЗ КУРГАНА У С. ВОЙКОВО

Дмитрий Тесленко

Ключевые слова: катакомбная культура, деревянные повозки, Нижнее Поднепровье, погребальный обряд, архивные материалы.

В 1970 г. экспедицией Днепропетровского музея (руководитель Л.П. Крылова) при раскопках кургана кургана 2 в районе окисленных отвалов ЮГОК, у с. Войково (Днепропетровская область, Украина) было открыто катакомбное погребение (№ 23) с повозкой уникальной сохранности. В свое время автором раскопок материалы погребения опубликованы не были, а значительно позже они были частично включены в работы С.Ж. Пустовалова (Пустовалов 2000, 308-311, рис. 10/6, 7; 11/1, 2), Е.В. Избицер (Избицер 2010, 191-192, рис. 4/1-2), А.А. Мельника и И.А. Стеблиной (Мельник, Стеблина 2012, 407-408, рис. 256; 257/1-5).

Ниже приводится текст из отчета о раскопках, написанный Л.П. Крыловой (Крылова 1970). В нем дается и описание погребения, и процесс раскопок, и интерпретация сохранившихся частей повозки. К сожалению, условия находки повлияли на ход работ, на их уровень и фиксацию находок в полевой документации. Описания, приведенные в тексте, расходятся с данными, отраженными на чертежах; несоответствия присутствуют и на самих чертежах. Поэтому ниже приводятся как описание погребения согласно тексту отчета, так и приведенные автором раскопок чертежи (рис. 1; 2).

Катакомбное погребение № 23 являлось впускным в курган, где основным было погребение ямной культуры. Согласно официальному отчету экспедиции, входная яма (погребение № 23) прямоугольной формы со скругленными углами яма 2,5 м в длину и 2,0 м в ширину была ориентирована по линии СЗ-ЮВ. При расчистке ямы, на 2,6 м от уровня обнаружения пятна, в заполнении появились бесформенные каменные глыбы железистого кварцита, размером от 0,2×0,1 м до 0,5×0,3×0,1

м. Ниже, на глубине 3,15 м, среди завала камней и земли стали появляться кости животных очень плохой сохранности, без определенного анатомического порядка. До самого дна заполнение ямы состояло из завала камней, костей и грунта. На уровне 3,6 м в западном углу ямы появились остатки кострища с золой, угольками и кальцинированными костями животных, расположенными на обожженной материковой глине. На уровне кострища были выявлены границы ступеньки, идущей по диагонали входной ямы, из северного угла к южному. Высота ступеньки составила 0,5 м. В северном углу ямы на дне лежали лопатки крупных животных со снятым гребнем и заостренным широким краем. Ко входу в камеру, устроенному в северо-восточной стенке входной ямы, вело покатое углубление длиной 1,1 м; в нем находились поставленные на ребро плиты, закрывавшие вход в камеру. На дне углубления были найдены фрагменты стенки реповидного сосуда, использовавшейся в качестве курильницы; там же встречались отдельные угольки. Вход в камеру сохранился открытым и представлял собой узкую горизонтальную щель шириной 1,1 м, высотой 0,5 м и длиной 0,7 м. Камера оказалась свободной от земли, так как ее стенки оползли вниз, а потолок не обрушился, а лишь сильно растрескался и провис по центру. В углах потолка сохранились границы камеры прямоугольной формы с четко выделенными углами; судя по углам, потолок камеры был горизонтальным, и на нем сохранились следы небольшого желобчатого орудия. Первоначальные размеры камеры, четко прослеживающиеся в углах, составляли 3 м в длину, 2,8 м в ширину и 2,6 м в высоту.

«На дне катакомбной камеры по центру были сосредоточены части деревянной двухколесной повозки, помещенной в разобранном виде. Оба колеса находились у северо-восточного угла камеры. По центру вся площадь

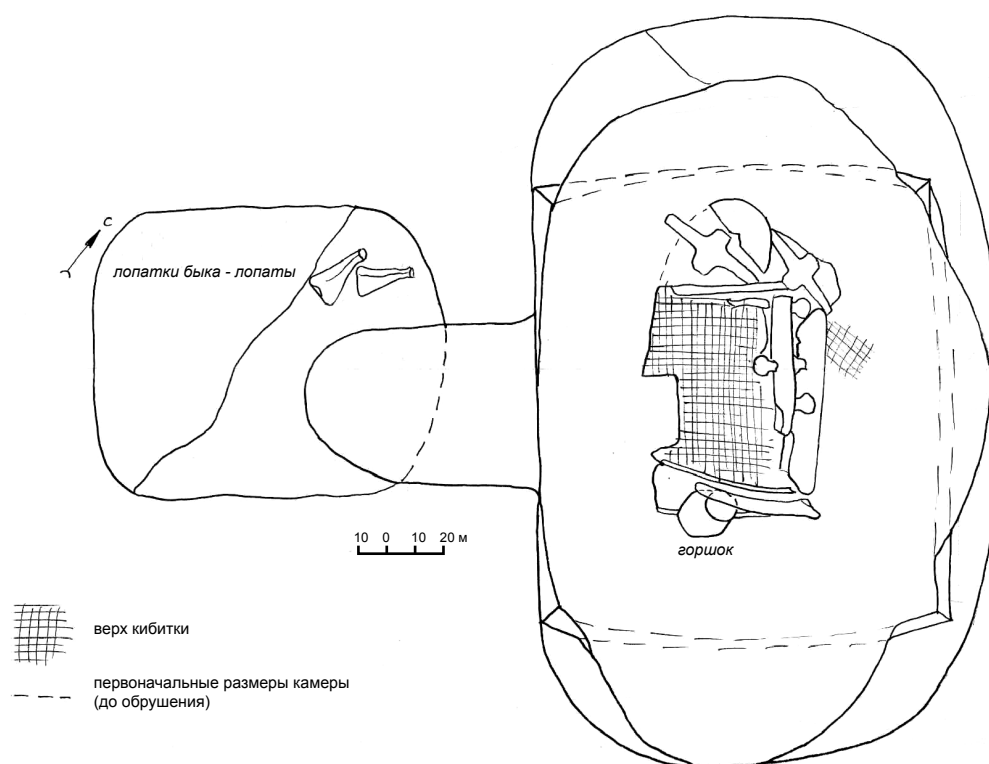


Рис. 1. План погребального сооружения (по Крылова 1970).

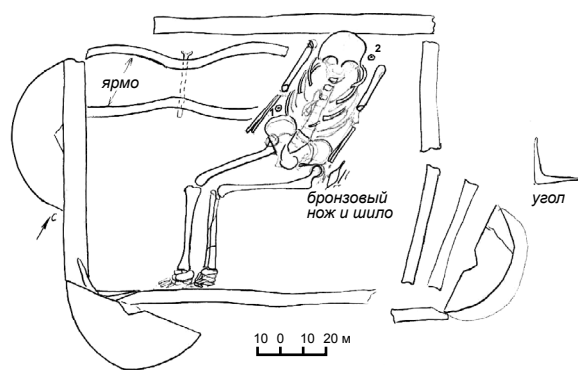


Рис. 2. Расположение погребенного и повозки в камере (по Крылова 1970).

повозки была покрыта плетенкой от верха обтяжки повозки, на которой сохранился геометрический узор, нанесенный красной, белой и черной краской и представлявший трехцветную зигзагообразную полосу. У задней стенки осевшей катакомбы находилась передняя стенка повозки, украшенная четырьмя фаро-подобными украшениями на ножке, вставлявшимися в передок. За ними располагалась и задняя стенка, лежавшая вдоль камеры.

Между ними находились остатки ярма, разломившиеся на четыре части по местам, где вставлялся средний штырь, сделанный из тонкой деревянной палки, диаметром около 2-х см, оканчивавшейся вверху рогулькой. Из таких же палочек были боковые занозы, только меньшего диаметра. У юго-западного угла стоял горшок с выпуклыми боками и небольшим горлом, несколько более удлиненной формы, чем обычно горшки катакомбной культуры, высота его 27 см, наибольший диаметр 25 см. На горшок опиралась тонкая дощечка. После снятия части плетенки под ней обнаружили по краям передней и задней части дуго-видные бруски с расширенными концами, на которые была натянута плетенка. По концам бруски крепились на округлые в сечении (2,5 см) столбики, разломившиеся на несколько частей. По углам плетенка загнута и прижата к брускам остова угольниками. По центру повозки, под плетенкой сохранились следы костей человека во фрагментах: лобная часть черепной крышки, головки плечевых костей, ребра в мелких кусочках, фрагменты позвонков, пластинки от распавшихся тазовых костей, трубчатые кости в кусочках, по расположению

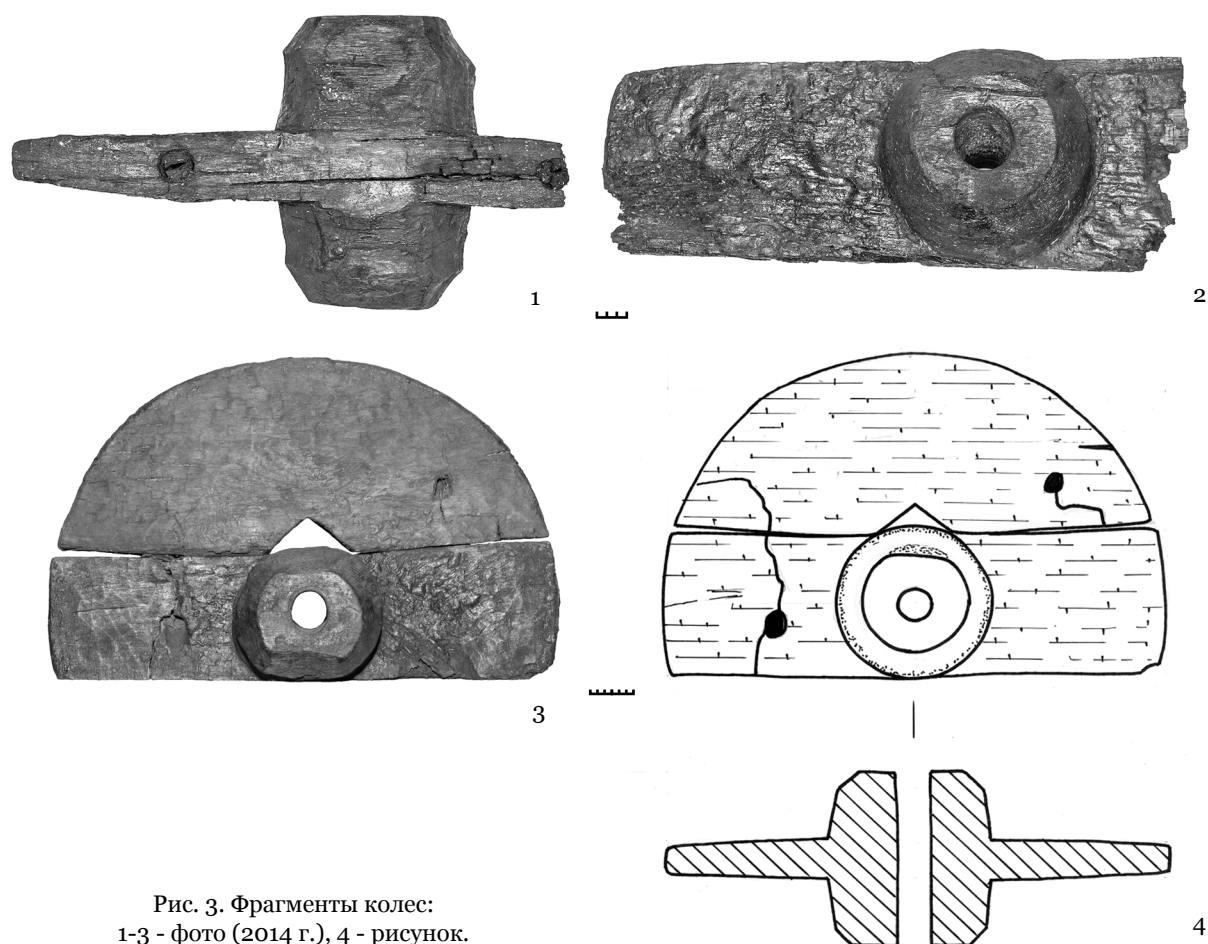


Рис. 3. Фрагменты колес:
1-3 - фото (2014 г.), 4 - рисунок.

которых можно судить о первоначальном положении погребенного в повозке человека. Он был в полусидячем положении, опираясь спиной на боковую стенку повозки и упираясь согнутыми в коленях ногами в противоположную стенку, но как бы по диагонали повозки, располагаясь головой на ЮВ, по оси ЮВ-СЗ» (Крылова 1970, 29-30).

Процесс расчистки описан автором отчета следующим образом: «В связи с аварийным состоянием свода катакомбной камеры, пустой внутри, который мог упасть в любое время и разрушить деревянные части повозки, находившиеся на поверхности завала, учитывая движение по соседству поездов электрички и невозможность в ночное время проделать работы по подготовке лесоматериалов для перекрытия повозки внутри камеры во избежание разрушения ее в случае обвала и воздействия воздуха, было решено не откладывая до утра приступить к извлечению частей повозки, находящихся сверху при свете фар трактора,

одновременно проводя закрепление верхней части деревянных деталей слоем клея БФ-2 со спиртом, т.к. дерево было достаточно сухим. Таким образом, до утра из камеры были извлечены детали колес, передка, задней доски, остатки ярма, дуговидных брусьев, часть плетеной обтяжки, горшок и более мелкие детали, находившиеся сверху.

Дальнейшая работа по расчистке и фиксации погребения проводилась таким образом: вся внутренняя часть камеры по завалу земли и центр ее, где находились остальные детали повозки, были затянuty полиэтиленовой пленкой, во избежание попадания земли во время вскрытия свода катакомбы. Затем над центром и по всей площади камеры из входного отверстия веером с упором на землю у стенок обвалившейся части были проложены бревна, по которым вдоль и поперек камеры сделали настил из досок так, что под ними в центре, где находились остатки повозки сохранилась пустота. Ставить опорные столбы

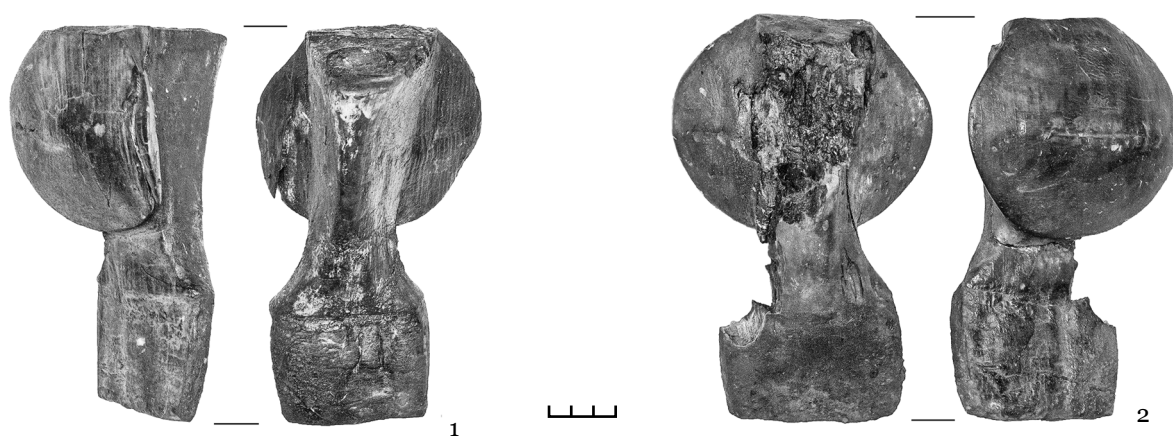


Рис. 4. 1-2: Украшения переднего (?) борта повозки (фото 2014 г.).

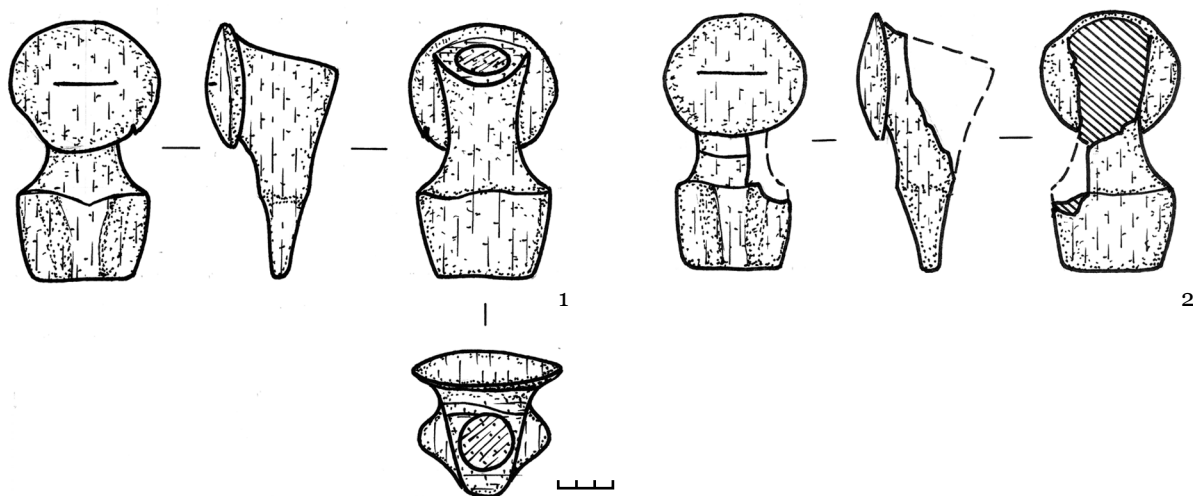


Рис. 5. 1-2: Украшения переднего (?) борта повозки.

и делать крепь внутри камеры было опасно, т.к. потолок (свод ее) достигал толщины всего около метра и имел трещины. После окончания сооружения настила верх был снят экскаватором «Беларусь», а затем настил очищен окончательно вручную. При первом же прикосновении к своду камеры ковша экскаватора, земля обрушилась и только наличие настила предохранило камеру от разрушения. Вскрытие камеры было произведено по большей площади, чем были ее размеры, и до уровня настила. Однако, при зачистке заполнения камеры по дну ее, дважды происходило оседание стенок в нижней части. Уже после снятия настила проводилась окончательная расчистка погребения. Несмотря на предпринятые меры, хотя земля и не попала

на остатки повозки, проникновение воздуха оказалось губительным и все, не извлеченное сразу и не законсервированное на месте из-за невозможности проведения работ по технике безопасности, деревянные детали обратились в коричневую труху, по которой можно было лишь проследить отдельные детали положения повозки, ее остов, представлявший собой прямоугольную раму с перекрещивающимися посередине и идущими к углам плахами, опиравшимися в центре на какой-то круг с отверстием посередине. От границ круга, почти из центра, к северо-восточному углу камеры прослежены остатки деревянной, округлой в сечении, диаметром 5 см палки, для которой в углу дополнительно было выдолблено отверстие. Общая длина ее 2,3 м. При зачистке ко-

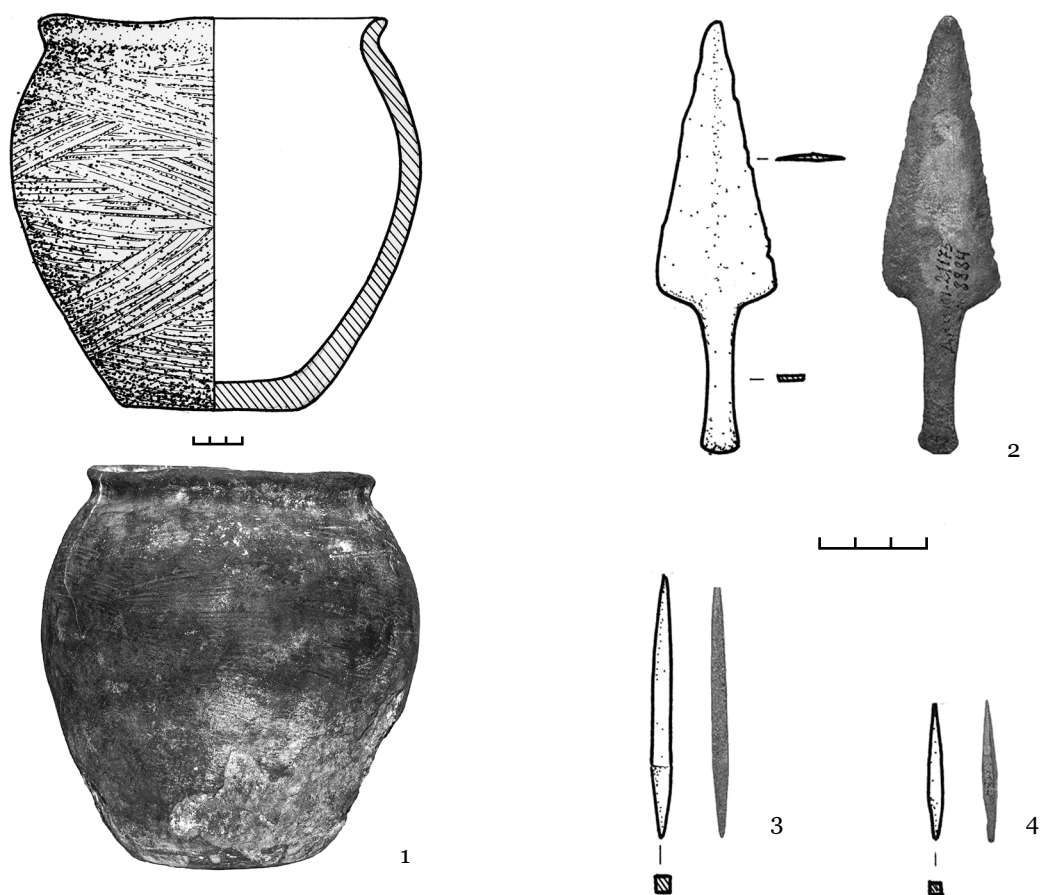


Рис. 6. Фото и рисунки погребального инвентаря:
1 - глиняный сосуд; 2 - бронзовый нож; 3, 4 - бронзовые шилья.



Рис. 7. Фрагменты ткани, покрывавшей кузов повозки.

стей погребенного в повозке человека обнаружено два бронзовых шила и бронзовый нож. Одно из шильев находилось рядом с горшком, второе, вместе с ножом располагалось у кисти левой руки. В области черепа и грудной клетки обнаружено две серебряных в 1,5 оборота подвески и около 300 мелких бусинок из ракушек диаметром около 1 мм. На дне повозки, выложенной корой дерева, и на костях предплечья сохранились следы разложившейся ткани, представлявшей собою что-то вроде современной тюли, округлые ячейки которой четко прослеживаются в виде сетки с отверстиями около 5 мм. На костях предплечья, у кистей, ткань расположена в несколько слоев. Сохранившиеся части позволяют реконструировать повозку в виде двухколесной кибитки, передвигавшейся двумя волами, запряженными с помощью ярма» (Крылова 1970, 28-32).

В качестве двухколесной повозки реконструирует и А.А. Мельник (Мельник, Стеблина 2012, рис. 257/7, 8). Однако в целом, предложенная



Рис. 8: 1-19 - Фрагменты конструкции деревянной повозки (фото 2014 г.).

реконструкция вызывает ряд вопросов. Во-первых, оснований для восстановления размеров кузова явно недостаточно. Во-вторых, ничем не обосновано предположение о том, что округлая палка, отходящая от круга, являлась фрагментом дышла; так же диаметр самого круга, от которого отходила палка, в отчете не указан. Сплошное дощатое дно кузова, представленное на реконструкции, даже в весьма настораживающих отчетных данных, ни разу не упоминается. Весьма неубедительно выглядит сцепка бортов при помощи угольников, при том, что и Крылова предполагала, что угольники должны были прижимать плетенку (Крылова 1970). Также неясно, почему борта кузова наклонены (Мельник, Стеблина 2012, рис. 258/1, 2). Под вопросом остается место конструкции с «фарами»: являлась ли она передним бортом? Налицо явная диспропорция толщины бортов. Также вызывает сомнение реконструкция устройства крыши: поскольку узлы крепления крыши крупнее и массивнее оголовника стойки каркаса, то такая тяжелая крыша попросту сломала бы стойки. Судя по описанию, размеры плетенки, покрывавшие кузов, значительно превышали площадь верха, поэтому было бы резонно предположить, что с боков повозка также была закрыта.

Если говорить о методике раскопок, то из текста отчета осталось неясным, что заставило сотрудников экспедиции заниматься извлечением деталей повозки и инвентаря погребения в глухую ночь при свете фар трактора. Учитывая глубину входной ямы и размеры дромоса, освещение было явно недостаточным. При этом, вопреки апелляции автора отчета к правилам по технике безопасности, именно эти правила, запрещающие подобную ночную деятельность, были нарушены. Неубедительны и ссылки на ночные электрички, вибрация от которых навряд ли оказала бы большее влияние на подвижку грунта, чем использовавшийся на кургане бульдозер.

Обращает на себя внимание, что адекватно описаны и переданы в музей детали повозки, изъятые ночью. На следующий день, вопреки установке дощатого настила, несмотря на весьма удобные условия для расчистки (экскаватор снял материк на площади, превышающей размеры камеры) не было зафиксировано и измерено ни одной деревянной детали,

даже с учетом того, что дерево превратилось в труху. А при описании кузова нарушена последовательность – вначале описывается деревянная крестообразная конструкция с посередине, а затем указывается, что дно повозки было покрыто корой.

Как отмечалось выше, при сравнении текста и иллюстраций прослеживается ряд несоответствий. Согласно тексту отчета повозка была двухколесной, и в погребении она была оставлена в разобранном виде. В описании указано, что оба колеса повозки находились у северо-восточного угла камеры, а передний борт повозки, украшенный фигурными вставками, и задний борт, между которыми располагались остатки ярма, лежали у задней стенки камеры. В то же время, на общем плане погребения колёса показаны у одной стенки, а на выноске – три сегмента расположены у трех углов кузова, то есть колес было больше, чем два. Помимо этого, в 1980-е годы Л.П. Крылова в разговоре с сотрудницей отдела археологии Днепропетровского музея Л.Н. Чуриловой говорила, что повозка была в собранном виде, «целая». Три сегмента колес у трех углов кузова указывают на остатки трех колес; предположительно, остатками четвертого был круг, сохранившийся под кузовом.

При наличии всех указанных противоречий и вопросах, оставшихся необъясненными, важно указать, что при проверке ящиков с собранными деталями повозки, проведенной в 1996 году, было установлено, что все детали, описанные в отчете, сохранились в фондах музея (рис. 3-5, 7). Также, на учет было взято большое количество собранных фрагментов деревянных частей конструкции повозки (рис. 8). Обращает на себя внимание крайне незначительная степень сработанности ступицы колеса. Не исключено, что колёса были изготовлены специально для повозки, предназначавшейся для доставки покойника к месту погребения.

Несмотря на то, что точное местонахождение большинства фрагментов конструкции повозки не обозначено, их публикация может помочь их отождествлению в будущем, при сравнении с надежно документированными деталями повозок.

Библиография

- Избицер 2010:** Е.В. Избицер, Колесница с тормозом или реконструкции без тормозов. *Stratum plus* 2, 2010, 187-194.
- Крылова 1970:** Л.П. Крылова, Отчет об археологических раскопках Днепропетровского исторического музея в 1970 г., сентябрь-октябрь. Научный архив ИА НАНУ, Киев. 1969-1970/106.
- Пустовалов 2000:** С.Ж. Пустовалов, Курган «Тягунова Могила» и проблемы колесного транспорта. *Stratum plus* 2, 2000, 296-321.
- Мельник, Стеблина 2012:** О. Мельник, I. Стеблина, Курганы Криворіжжя (Кривий Ріг 2012).

Mormântul cu car dintr-un tumul din preajma satului Voikovo

Cuvinte-cheie: cultura înmormântărilor în catacombe, car din lemn, regiunea Niprului Inferior, ritual funerar, materiale de arhivă.

Rezumat: În articol sunt publicate materialele din raportul de săpătură, ce include descrierea și desenele unui mormânt al culturii înmormântărilor în catacombe din regiunea Niprului Inferior, în care a fost descoperit un car din lemn. Cercetarea insuficientă a acestuia a generat mai multe întrebări, unele dintre care sunt analizate în articolul de față. De asemenea, sunt publicate unele fragmente ale carului, păstrate în prezent în fondurile Muzeului Național de Istorie din Dnepropetrovsk, care, în viitor, ar putea fi comparate cu piesele similare provenite din complexe mai bine documentate.

Lista ilustrațiilor:

- Fig. 1. Planul mormântului (după Крылова 1970).
- Fig. 2. Poziția defunctului și a carului în camera funerară (după Крылова 1970).
- Fig. 3. Fragmente de roată: 1-3 - fotografii (din 2014); 4 - desen.
- Fig. 4. Decorațiuni din lemn din partea din față a carului (fotografii din 2014).
- Fig. 5. Desene ale decorațiilor din lemn din partea din față a carului.
- Fig. 6. Fotografii și desene ale inventarului funerar: 1 - vas din lut; 2 - cuțit din bronz; 3-4 - ace din bronz.
- Fig. 7. Fragmente de material textil de la acoperișul carului.
- Fig. 8. 1-19 - fragmente ale carului din lemn (fotografii din 2014).

A Catacomb grave with wagon from a kurgan near the village of Voikovo

Keywords: Catacomb culture, wooden wagons, Lower Dnieper region, burial rite, archival materials.

Abstract: This article provides a description and drawings of a Catacomb grave discovered in 1970 in the Lower Dnieper region, as they are presented in a field report. The grave contained a wooden wagon of a unique preservation but poorly made excavations and their recording have raised many questions; some of them the author discusses here. Meanwhile, a significant number of wooden fragments from the wagon are still preserved in storage at the Dnipropetrovsk National History Museum. Despite the fact that the fragments are not labeled and their initial location is unknown, their publication, when compared with documented details of other wagon constructions, could help with their identification in the future.

List of illustrations:

- Fig. 1. Plan of the grave (after Крылова 1970).
- Fig. 2. Position of the deceased and wagon in the grave chamber (after Крылова 1970).
- Fig. 3. Wheel fragments: 1-3 - photo (taken in 2014); 4 - drawing.
- Fig. 4. Wooden decorations of the front (?) board of the wagon's box (photos taken in 2014).
- Fig. 5. Drawings of wooden decorations of the front (?) board of the wagon's box.
- Fig. 6. Photos and drawings of grave goods: 1 - clay vessel; 2 - bronze knife; 3, 4 - bronze awls.
- Fig. 7. Textile fragments from the wagon's cover.
- Fig. 8. 1-19 – fragments of the wooden wagon (photos taken in 2014).

15.10.2017

Др. Дмитрий Тесленко, ДП Научно-исследовательского центра Охраны археологического наследия Института Археологии НАНУ, пр. Героев Сталинграда 12, 04210 г. Киев, Украина, e-mail: dmytro.i.teslenko@gmail.com