

В.Н.Шалобудов, П.П.Лесничий

ОПЫТ РЕКОНСТРУКЦИИ ПОЗДНЕКОЧЕВНИЧЕСКИХ ПОВОЗОК (по материалам половецких погребений Поднепровья)

В жизни всех кочевых народов исключительно важную, определяющую роль играли транспортные средства, позволявшие за короткий промежуток “таборного” кочевания осваивать значительные территории. Необходимость сезонных миграций, снаряжение торговых караванов и военных экспедиций заставляли степняков жить в постоянном движении. Кочевник рос в седле, и весь его быт был подчинен максимальной мобильности. Однако, если небольшой военный отряд мог передвигаться целиком на верховых конях, то откочевка всей орды обязательно требовала использование колесного транспорта.

Широкое применение номадами различных типов повозок засвидетельствовано еще в эпоху бронзы. Детали двух и четырехколесных повозок встречаются в погребениях ямной и катакомбной культур (Избицер Е.В., 1993, с.5-7; Ковалева И.Ф., 1999, с.97-103). Сохранились и их многочисленные изображения на камне, как иллюстрации к мифу, отображавшему, в частности, борьбу жизни и смерти в образе колесничего на небесной колеснице (Кузьмина Е.Е., 1974, с.83-85; Новгородова Э.А., 1984, с.72-76; Ковалева И.Ф., 1993, с.71, 72). Широко известны также модельки повозок из глины и металла (Ковалевская В.Б., 1977, с.27-31). Важную роль повозка играла и в сложных эсхатологических представлениях скифов, которые античными авторами нередко назывались не иначе, как “живущие в повозках” (Бессонова С.С., 1982, с.104, 112-115). Уже в IV в. до н.э. повозки, как правило, в разобранном состоянии становятся обычной “социальной” принадлежностью погребений скифской знати (Бессонова С.С., 1982, с.103, 104, 111, 112).

Средневековые кочевники шли по пути усовершенствования колесного транспорта, когда каждая повозка максимально отвечала требованиям мобильности, маневренности, грузоподъемности, практичности, надежности, простоты в изготовлении и взаимозаменяемости деталей при ремонте. Наиболее тяжелые и мощные повозки-платформы были у монголов. Для увеличения прочности в них впервые стали применяться чугунные втулки колес в качестве подшипников скольжения. Разнообразные втулки, обнаруженные при раскопках монгольской столицы Каракорума, исчисляются сотнями экземпляров (Те-

рехова Н.Н., 1974, с.69-71). Описание подобных повозок для перевозки целых юрт находим у Гильома Рубрука: “Именно я вымерил однажды ширину между следами колес одной повозки в 20 футов, а когда дом был на повозке, он выдавался за колеса по крайней мере на пять футов с того и другого бока. Я насчитал у одной повозки 22 быка, тянущих дом, 11 в один ряд вдоль ширины повозки и еще 11 перед ними. Ось повозки была величиной с мачту корабля, и человек стоял на повозке при входе в дом, погоняя быков...” (Путешествия в Восточные страны, 1957, с.91).

Наиболее удобными и многофункциональными были легкие двухколесные повозки с решетчатым кузовом типа арбы, получившие широкое распространение у половцев. Они могли использоваться не только для парадного выезда, транспортировки домашнего скарба, обустройства зимовища или укрепленного лагеря, но оказались незаменимыми в военных походах. На них с удобством перевозились запасы оружия, провиант и военные трофеи. При наличии больших и тяжелораненых подобный транспорт был необходим, позволяя поддерживать высокую скорость передвижения отрядов. Использование огромного числа повозок кочевниками упоминается в русских летописях. Игорю и его войску, находящемуся в поле Половецком, нужно было прислушиваться не к топоту коней, не к крикам испуганных птиц, а к визгу и скрипу несмазанных тележных колес половцев (Слово о полку Игореве, 1950, с.12, 395). И не кибиток “веж”, а повозок военного назначения, на которых перевозили доспехи и запасы стрел (Кирпичников А.М., 1961, с.77; Рыбаков Б.А., 1991, с.72, 73). Внешний вид двух- и четырехколесных половецких веж передан на миниатюрах Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи (лл. 232 (об.); 237 (об.); 242 (об.)). Они изображены запряженными одной лошастью с оглоблями и мягким хомутом. Кучер (возница) всегда управляет повозкой, сидя на спине лошади. По наблюдениям В.В.Бартольда, подобный способ управления повозками получил широкое распространение и у монголов. А в качестве доказательства того, что их кибитки-арбы были двухколесными он приводит слова Чингиз-хана Ван-хану: “Мы с тобой что две оглобли у кибитки; когда поломается одна, быку не свезти кибитки; мы с тобой что два колеса у кибит-

ки; сломайся одно, ей не двинуться” (Бартольд В.В., 1966а, с.407).

О степени и характере использования транспортных средств в половецкой среде можно опосредованно судить по летописным сообщениям, а также исследованиям С.А.Плетневой, когда уже в 1-й пол.ХII в. в восточноевропейских степях кочевало не менее 12-15 орд, причем преобладали 40-тысячные. При общем количестве населения примерно 500-600 тыс. человек в кочевом хозяйстве даже малой семьи из пяти человек насчитывалось стадо, соответствующее по поголовью 25 лошадям и это, не учитывая степных богачей, имеющих во владении стада, состоявшие из 10 тыс. коней и 100 тыс. овец (Плетнева С.А., 1990, с.115). При развитии у половцев деревообрабатывающем ремесле повозки изготовлялись в большом количестве. У монголов, по свидетельству Гильома Рубрука, также существовали легкие повозки с решетчатыми кузовами: “... они делают четырехугольные ящики из расколотых маленьких прутьев, величиной с большой сундук, а после того, с одного краю делают небольшой выход; после этого покрывают этот ящик или домик черным войлоком, пропитанным салом или овечьим молоком, чтобы нельзя было проникнуть дождю. ...Один богатый Маол, или Татарин имеет таких повозок с сундуками непременно 100 или 200. Самая слабая из женщин (*muliercula*) может править 20 или 30 повозками, ибо земля их очень ровна”. Рубрук также подчеркивает, что при разделении труда у монголов управлением повозок занимались женщины, а их изготовлением мужчины: “Мужчины делают луки и стрелы, приготавливают стремена и уздечки и делают седла, строят дома и повозки...” (Путешествия в Восточные страны, 1957, с.91, 92, 101).

Использование при изготовлении повозок дерева твердых пород, дефицитного в степи, и большие затраты времени при обработке деталей определяли их довольно значительную ценность. Телеги берегли, ремонтировали и не использовали на топливо. По всей видимости, это и послужило одним из факторов помещения в погребения по принципу *pars pro toto* кузовов, снятых с колес, при использовании последних в дальнейшем. Следует принять во внимание также и то, что изготовление колес было достаточно трудоемким процессом, требовавшим к тому же высокой квалификации мастера.

Известно, что несущие основную нагрузку колеса и оси выходили из строя гораздо чаще. Кочевники, чтобы не бросать повозки с незначительными повреждениями и не перераспределять поклажу при дальних переходах, должны были

иметь их запас, что находит прямые параллели в хозяйственной деятельности чумаков-фуричников (Слабеев И.С., 1964, с.37). Самостоятельное же существование “решетчатых гробов”, функционально крайне неудобных в качестве погребального сооружения, представляется маловероятным, учитывая количественную ограниченность их материального мира.

“Решетчатые гробы”, интерпретируемые нами как кузова, встречаются, в основном, в погребениях половецкого времени (Шалобудов В.Н., Яремака В.Н., 1985, с.149; Шалобудов В.Н., 1992, с.114, 118). Однако отдельные их находки зафиксированы в аварских памятниках, датированных по составу инвентаря VII в. (Археология Украинской ССР, 1986, с.226, рис.54, 2-11; рис.54, 15, 16; с.228). Экспедицией Днепропетровского университета наиболее ранний “решетчатый гроб” – кузов найден в погребении сер.ХI в. у с.Преображенка в степном Поднепровье (Безверхий А.П., 1990, с.119, 124). Количество повозок в половецких погребениях по сравнению с отдельными кузовами невелико. В исследованном нами регионе их всего четыре, что чуть более 6% от общего количества решетчатых кузовов. В целом, по публикациям кочевнических погребений степной Украины и Крыма, Поволжья нами отмечены еще 12 повозок, сведения о которых приведены в “Приложении”.

К сожалению, большинство отчетных и публикационных сообщений не несут информации о конструктивных деталях повозок, позволяющих провести их реконструкцию. Однако можно отметить, что все они целиком деревянные, двухколесные с решетчатыми кузовами. Конская сбруя рассчитана на езду верхом. Единственная повозка с железными шипами на ободу и металлическими деталями крепления кузова исследована Д.И.Эварницким у с.Афанасьевка в степном Поднепровье. Кузов последней был окрашен яркой карминной краской и отделан снаружи костяными резными украшениями, что позволяет считать ее парадной. Погребение принадлежало богатой женщине и датируется монетами хана Джанибека (1341-1357 гг.) – золотоордынским временем (Эварницкий Д.И., 1907, с.115-117, 123-126).

Для реконструкций нами привлечены наиболее подробно зафиксированные детали повозок, в основном, из погребений, исследованных в степном Поднепровье.

Конструкция кузова – наиболее единообразная деталь половецких повозок. Это узкая прямоугольная рама от 1,8 до 2 м длиной и шириной соответственно 0,5-0,8 м. Продольные, квадратные в сечении, брусья всегда выполнены из

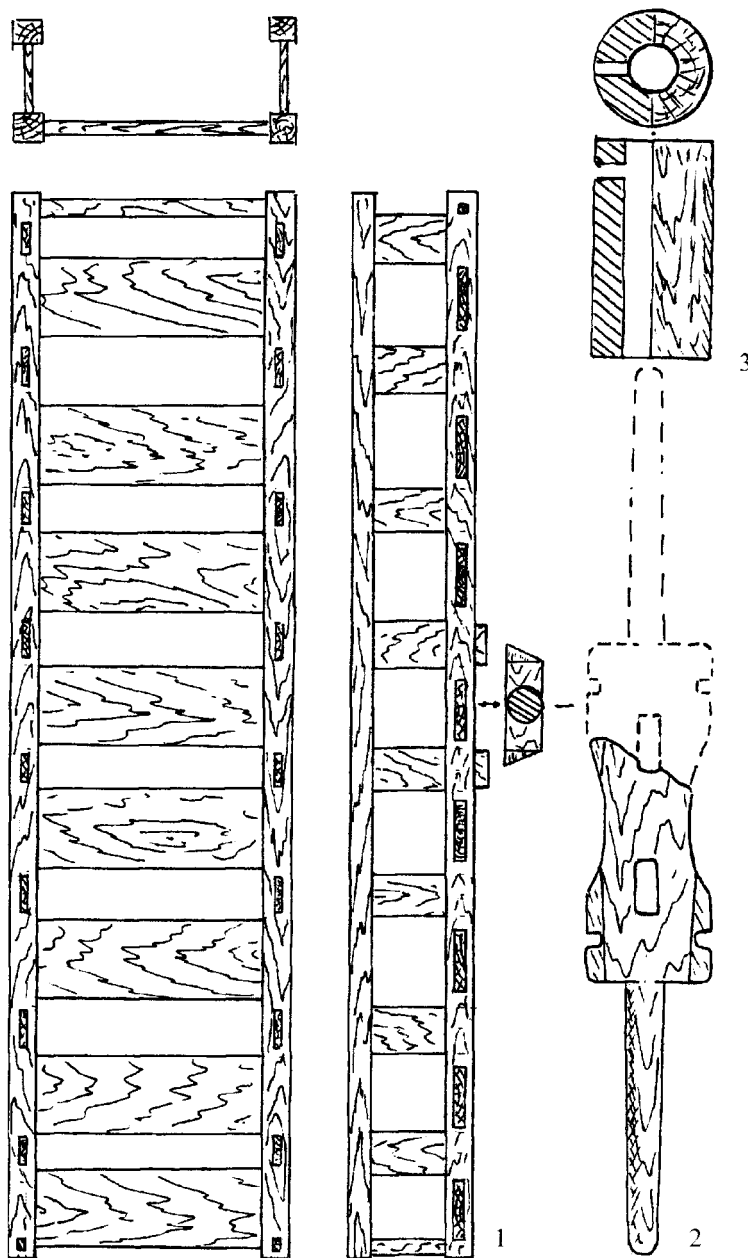


Рис. 1. Детали позднекочевнических повозок. 1, 2 – кузов и ось повозки из погребения у с.Больше-
михайловка-II, 1/2; 3 – муфта повозки из погребения у г.Павлоград-I, 7/1.

Fig. 1. Details of late nomadic carts: 1, 2 – cart body and axle from burial near Bolshemikhailovka-II, 1/2; 3 –
– cart coupling from burial near Pavlograd-1, 7/1.

Abb. 1. Teile der spätnomadischen Fuhrwerke. 1, 2 – Wagenkasten und Achse des Fuhrwerkes aus der
Bestattung in der Nähe des Dorfes Bolschemichajlovka-II, 1/2; 3 – Muffe des Fuhrwerkes aus der Bestattung in
der Nähe von Pavlograd-1, 7/1.

Dess. 1. Pièces des charrettes des nomades des siècles plus avancés. 1, 2 – la carrosserie et l'axe de la
charrette du tombeau 2, du kourgane 1, du groupe II près du village Bolšemikhajlovka; 3 – le manchon de la
charrette du tombeau 1, du kourgane 7, groupe I, près de la ville Pavlograd

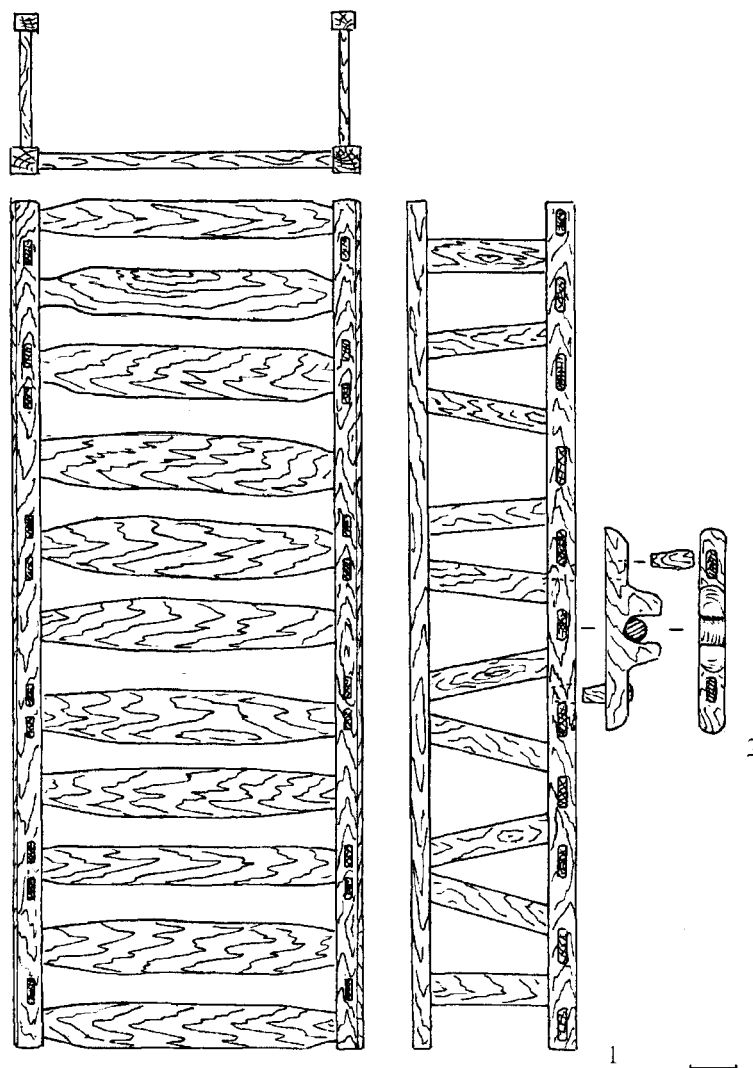


Рис. 2. Детали позднекочевнических повозок. 1, 2 – кузов и деталь крепления оси из погребения у с. Чапаевка, 1/3.

Fig. 2. Details of late nomadic carts: 1, 2 – cart body and detail of axle fastening from burial near Chapayevka village, 1/3.

Abb. 2. Teile der spätnomadischen Fuhrwerke. 1, 2 – Wagenkasten und Befestigungsstück des Fuhrwerkes aus der Bestattung in der Nähe des Dorfes Tschapajevka, 1/3.

Dess. 2. Pièces des charrettes de nomades des siècles plus avancés. 1, 2 – la carrosserie et les détails de la fixation de l'axe du tombeau 3, kourgane 1 près du village Ćapaévka

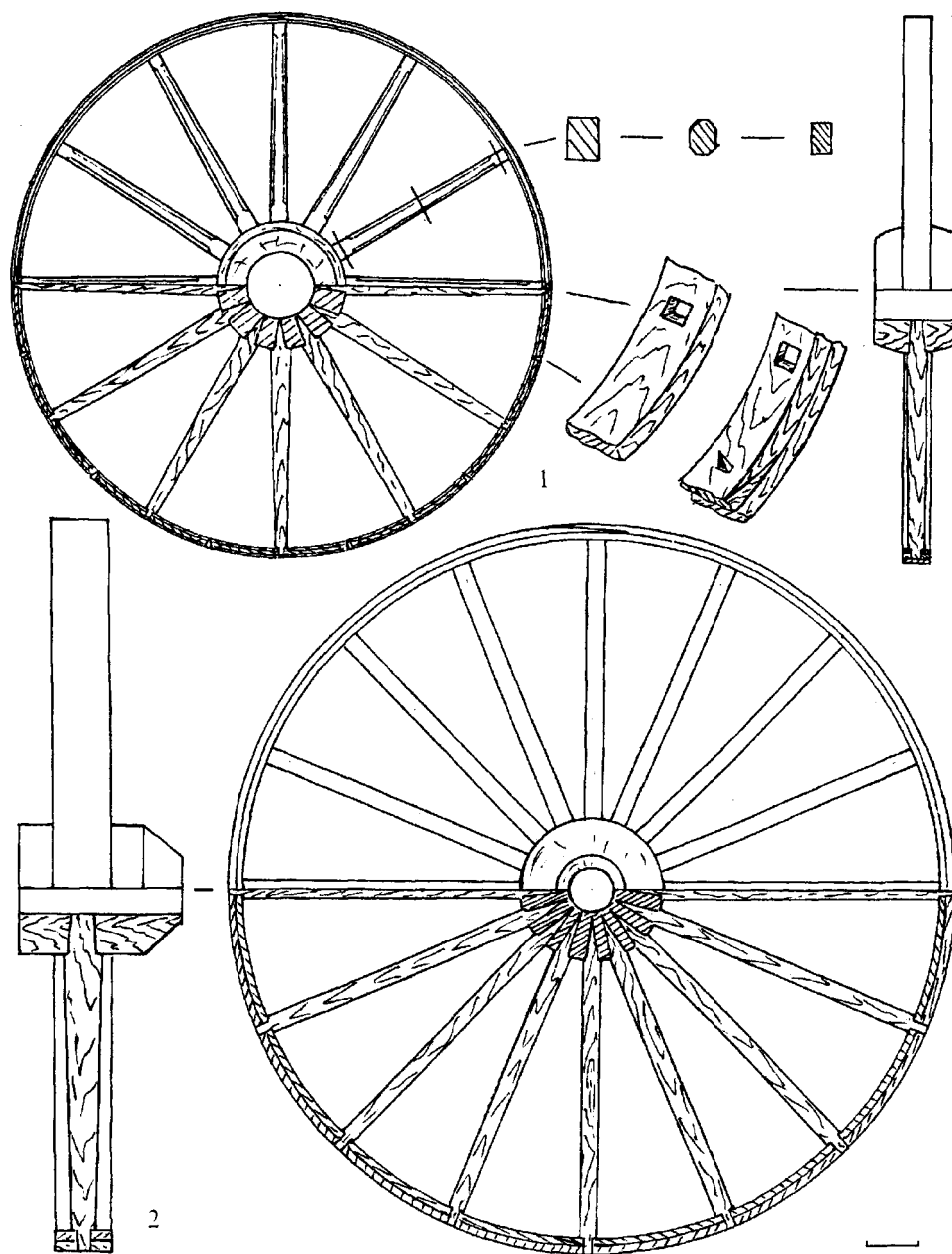


Рис. 3. Колеса позднекочевнических повозок из курганов у с.Большемихайловка. 1 – колесо и фрагменты обода из погребения Большемихайловка-II, 1/2; 2 – колесо из погребения Большемихайловка-I, 5/2.

Fig. 3. Wheels of late nomadic carts from burial mounds near Bolshemikhailovka. 1 – wheel and rim fragments from burial Bolshemikhailovka-II, 1/2; 2 – wheel from burial Bolshemikhailovka-I, 5/2.

Abb. 3. Die Räder der spätnomadischen Fuhrwerke aus den Kurganen in der Nähe des Dorfes Bolschemichajlovka. 1 – das Rad und die Teile der Felge aus der Bestattung in der Nähe des Dorfes Bolschemichajlovka-II, 1/2; 2 – das Rad aus der Bestattung in der Nähe des Dorfes Bolschemichajlovka-I, 5/2.

Dess. 3. Les roues des charrettes de nomades des siècles plus avancés du kourgane près du village Bolšemihajlovka. 1 – une roue et des pièces de la jante du tombeau 2, kourgane 1, groupe II; 2 – une roue du tombeau 2, kourgane 5, groupe I

прочного дерева лиственных пород – дуба или бука. Соединяющие их поперечные планки при толщине в среднем 2 см, как правило, шире расстояния между ними. Вертикальные стойки бортов, не превышающие 0,3–0,5 м, уже зазоров, образованных планками дна, чем достигалось увеличение прочности несущей конструкции. Верхний брус всегда тоньше, а иногда и уже нижнего. Жесткая связь бортов в углах отсутствовала, что позволяет предположить их фиксацию ремнями.

Эталонным примером вышеописываемого кузова может служить “решетчатый гроб” из погребения Большемихайловка-II, 1/2 (Шалобудов В.Н., Яремака В.Н., 1985, с.143-145) (рис.1, 1). Более совершенным в технологическом отношении можно считать кузов из погребения Чапаевка 1/3 (Шалобудов В.Н., 1992, с.115, рис.1, 1, с.116, рис.2). При близких основных параметрах, дополнительная жесткость конструкции достигалась в нем расположением стоек бортов под углом друг к другу (рис.2, 1). Единственный случай отступления от прямоугольной формы кузова отмечен нами в погребении Соколово-IV, 3/11, где за счет выгнутости продольных стенок ему была придана ладьевидная форма (Шалобудов В.Н., 1993, с.95, 96, рис.2, 1, 2, 4).

Гораздо более разнообразны колеса повозок, что позволяет нам детально описать наиболее сохранившиеся экземпляры.

В погребении Большемихайловка-II, 1/2 колеса диаметром 1,05 м – наименьшие из всех нам известных (рис.3, 1). Колеса состояли из бочонковидных ступиц высотой 16 см, максимальным диаметром 25 см и диаметрами оснований 20 см. Внутренний диаметр ступицы 11 см. В средней части ступиц были прорезаны 12 отверстий, предназначенных для крепления прямоугольных в сечении спиц, ширина которых у ступицы составляла 4 см при толщине 3 см. Средняя часть спиц за счет проработки боковых граней в сечении восьмигранная, постепенно переходящая к концам в прямоугольную, площадь сечения 3х2 см у обода. Входящая в прорези ступиц часть спиц затесана на клин, а крепящаяся в ободу – квадратная, сечением 2х2 см. Общая длина спиц составляла 46 см. По сохранившимся фрагментам обода длиной 40 см можно восстановить

конструкцию последнего. Ширина обода – 5 см. Он состоял из трех наложенных друг на друга слоев древесины толщиной от 1 до 1,5 см. В двух внутренних прорезаны квадратные отверстия по размеру сечения спиц, третий – внешний слой обода – перекрывал их и крепился к лежащим выше слоям четырехгранными деревянными гвоздиками-шипками, вбитыми по одному между спицами с внешней стороны обода. По-

добная конструкция, помимо придания колесу высоких амортизационных свойств, обеспечивала и дополнительную долговечность, позволяя заменять при износе обода лишь верхний его слой. Обод вышеописанной конструкции был зафиксирован и у колес повозки из погребения Большемихайловка-I, 5/2 (Шалобудов В.Н., Яремака В.Н., 1985, с.147, 148). Колеса диаметром 1,4 м имели ступицы цилиндрической формы, односторонне сужавшиеся на конце, высотой 32 см, диаметром 25 см с отверстием для оси диаметром 8 см. В ступице прорезаны 16 прямоугольных отверстий сечением 5х3 см для спиц длиной по 65 см. Их сечение также прямоугольное: от 7х3 см у ступицы до 3,5х3 см у обода (рис.3, 2). Плохая сохранность обода шириной 11 см не позволила зафиксировать точное число слоев дерева, но их толщина колебалась от 1,5 до 2 см.

Значительный интерес представляют колеса повозки из погребения могильника Мамай-Гора 43/2 в Нижнем Поднепровье (Каприцын И.И., 1993, с.264-267). При диаметре в 1,4 м колеса имели очень маленькую ступицу, высота которой составляла около 20 см, диаметр 25 см и диаметр отверстия 10 см. В ступицу входили 24 фигурные спицы, обмотанные полосками бересты. Обод шириной до 10 см овального сечения состоял из одного слоя дерева толщиной 1 см (рис.4, 2).

Обмотка спиц по всей длине берестой, предохранявшая их от растрескивания и продлевавшая срок службы колеса, имеет глубокие корни. Подобный прием был известен в скифское время. Примером может служить колесница из 5 Пазырыкского кургана, спицы колес которой также были обмотаны берестой по клею (Руденко С.И., 1960, с.232-236).

Уникально устройство колес повозки из погребения Виноградное 30/3. Колеса диаметром 1,4 м имели цилиндрические ступицы длиной 31 см, диаметром 25 см при толщине стенок до 6 см. Они состояли из двух хорошо подогнанных половинок, которые связывались веревками в специально оставленных кольцевых желобках. Обод каждого колеса был изготовлен из тонкого ствола дерева и обтесан до диаметра 7 см. Концы каждого обода были косо срезаны и плотно крепились внакладку (Рассамакин Ю.Я., 2000, с.98).

Колеса остальных известных нам повозок сохранились хуже, что затрудняет их полную реконструкцию. Так, у колес повозки из погребения Чапаевка 1/3 не восстанавливается диаметр, что не позволяет судить о характере обода. Ступица цилиндрической формы длиной 48 см, наружным диаметром 23 см и внутренним – 12 см. В ней со смещением на 7 см от поперечной оси прореза-

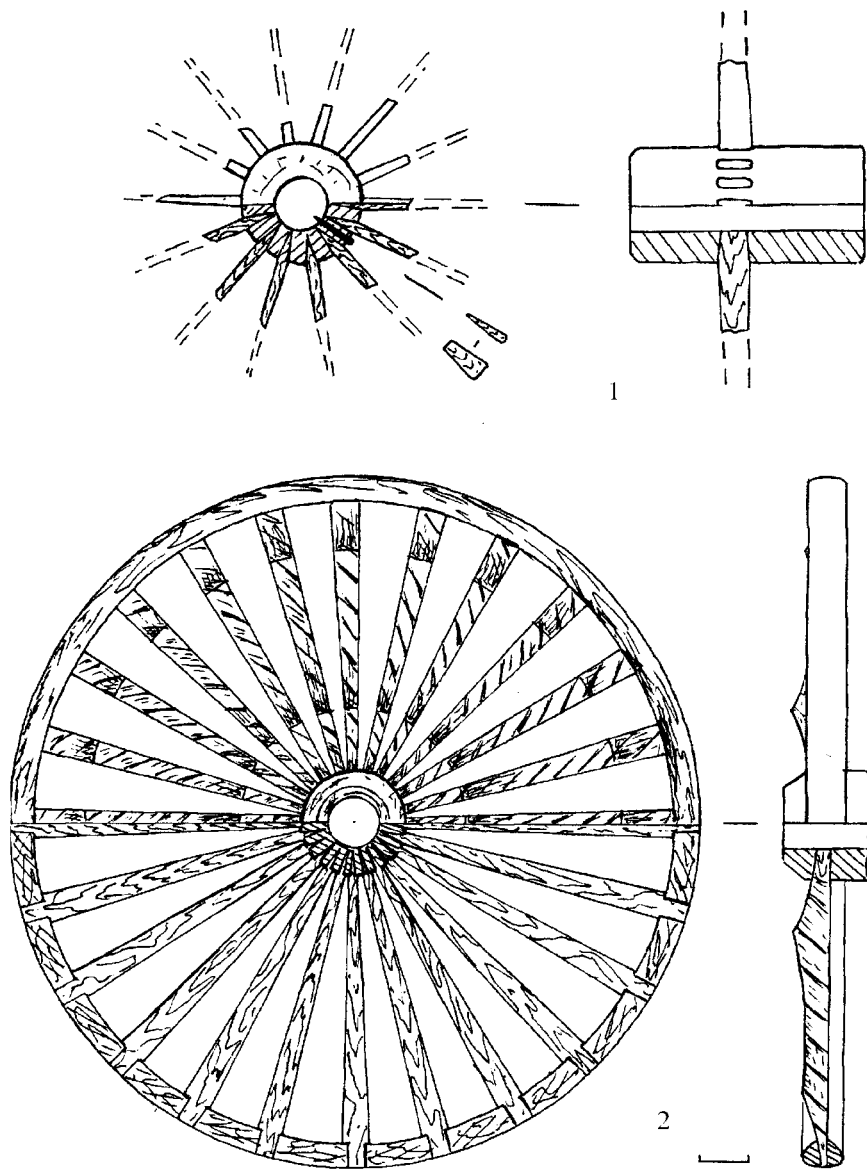


Рис. 4. Колеса позднекочевнических повозок. 1 – фрагменты колеса из погребения у с. Чапаевка, 1/3; 2 – колесо из погребения могильника Мамай-Гора, 43/2.

Fig. 4. Wheels of late nomadic carts: 1 – wheel fragments from the burial near Chapayevka village, 1/3; 2 – wheel from the burial of Mamaj-Gora cemetery, 43/2.

Abb. 4. Die Räder der spätnomadischen Fuhrwerke. 1 – die Teile des Rades aus der Bestattung in der Nähe des Dorfes Tschapajevka, 1/3; 2 – das Rad aus der Bestattung des Gräberfeldes Mamaj-Gora, 43/2.

Dess. 4. Les roues des charrettes de nomades des siècles plus avancés. 1 – le fragment de la roue du tombeau 3, kourgane 1 près du village Чапаевка; 2 – une roue du tombeau 2, kourgane 43 du sépulcre Mamaj-Gora

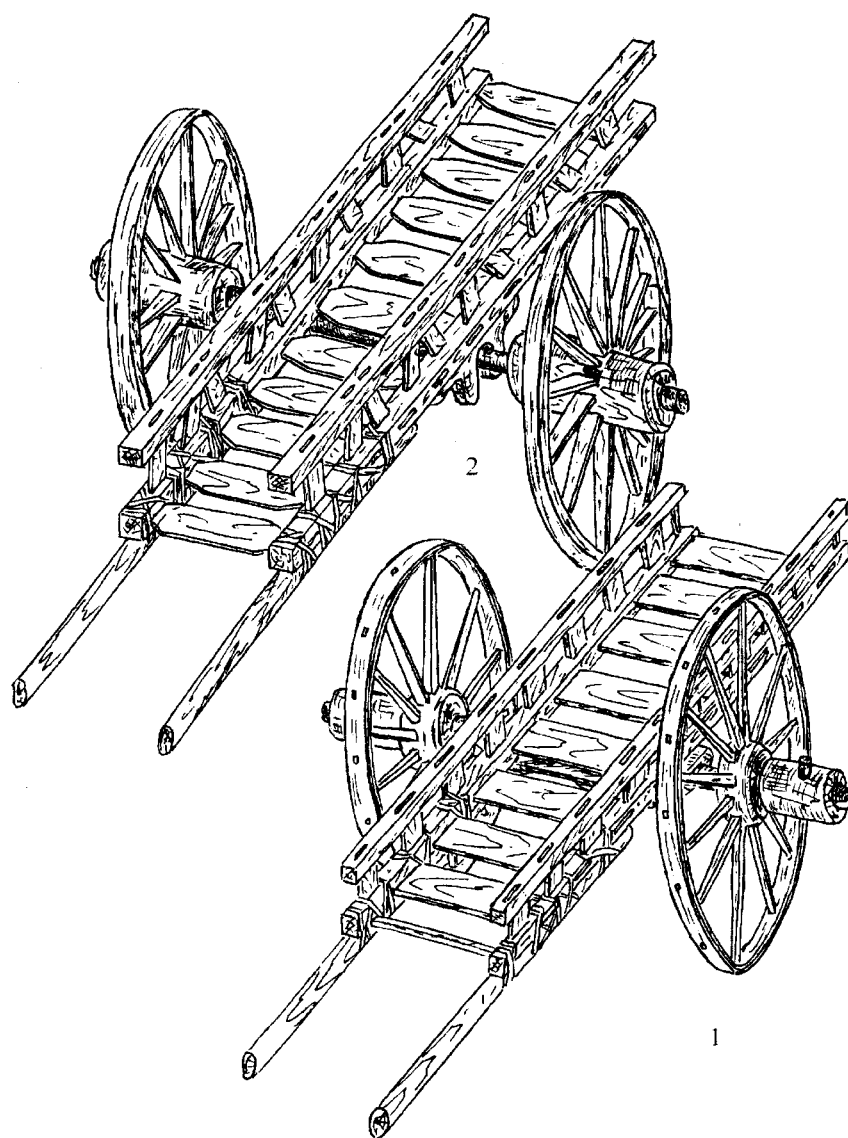


Рис. 5. Реконструкция позднекочевнических повозок. 1 – повозка из погребения у с. Большемихайловка-II, 1/2; 2 – повозка из погребения у с. Чапаевка, 1/3.

Fig. 5. Reconstruction of carts of the late nomadic period: 1 – cart from the burial near Bolshemikhailovka-II village, 1/2; 2 – cart from the burial near Chapayevka village, 1/3.

Abb. 5. Rekonstruktion der spätnomadischen Fuhrwerke. 1 – das Fuhrwerk aus der Bestattung in der Nähe des Dorfes Bolschemichajlovka-II, 1/2; 2 – das Fuhrwerk aus der Bestattung in der Nähe des Dorfes Tschapajevka, 1/3.

Dess. 5. La reconstruction des charrettes de nomades des siècles plus avancées. 1 – la charrette du tombeau 2, kourgane 1, groupe II près du village Bolšemihajlovka; 2 – la charrette du tombeau 3, kourgane 1, près du village Čapaévka

но 14 прямоугольных пазов для спиц, размерами 7x1,4 см. В одной из ступиц между спицами вбит длинный деревянный клин сечением 4x1,5 см, который, очевидно, закреплял колесо на оси неподвижно (рис.4, 1). Колеса повозки, найденной в погребении Павлоград-I, 7/1, не поддаются реконструкции (Шалобудов В.Н., 1990, с.114, 116, 117). Однако стоит отметить найденную в нем длинную (до 40 см) муфту диаметром 20 см и внутренним каналом для оси 8 см. Деревянная чека вставлялась в круглое поперечное отверстие, просверленное у ее края (рис.1, 3).

Наибольшее число деталей, позволяющих с большой долей достоверности реконструировать яловецкую двухколесную повозку кон.ХІІ в., удалось зафиксировать в погребении Большемихайловка-II, 1/2 (рис.5, 1). Решетчатый кузов крепился к неподвижной оси при помощи врезанных в ней пазов, расстояние между которыми составляло 45 см. В них входили нижние концы средних бортовых стоек. Прорезанные в широкой части оси парные отверстия прямоугольной формы служили для ремней, дополнительно страховавших кузов (рис.1, 2). Овальные в сечении оглобли с нижней частью кузова соединялись ремнями. Колеса, вращавшиеся на неподвижной оси внутренней стороной ступицы, примыкали к ее плоским выступающим частям, не касаясь бортов. С наружной стороны они должны были фиксироваться дополнительными муфтами. О необходимости такой детали свидетельствуют как запас длины оси, так и обнаружение нами подобной муфты в погребении с повозкой у г.Павлограда (рис.1, 3). Аналогичное крепление колес отмечено у повозки скифского времени из 5 Пазырыкского кургана (Руденко С.И., 1960, с.232-236).

Совершенно другое устройство ходовой части демонстрирует нам повозка из погребения ХІІІ-ХІV вв. у с. Чапаевка, кузов которой рассматривался выше (рис.5, 2). Он удерживался на подвижной оси только под своим весом. Повозка разбиралась простым поднятием кузова. Это достигалось за счет открытых снизу пазов, в которых должна была вращаться ось. Упоры с пазами соединялись с кузовом при помощи клиньев, что, однако, не исключало наличия дополнительных страховочных ремней (рис.2, 2). Можно

добавить, что наглухо на оси фиксировалось только одно колесо, второе же оставалось свободным, что не давало оси сломаться при поворотах повозки из-за разной скорости вращения колес. Повозку из Чапаевки можно считать наиболее совершенной в изготовлении и практичной в эксплуатации. Она демонстрирует прогресс в развитии колесного транспорта у средневековых кочевников.

Приведенные нами варианты двухколесной повозки-арбы не претендуют на полноту типов. Очевидно, при накоплении новых материалов появлялись и другие, отличающиеся деталями устройства. Однако можно с уверенностью утверждать, что по степям Восточной Европы в ХІІ-ХІV вв. передвигалось большое количество экипажей, запряженных одной лошадей и управляемых, по всей видимости, в основном, женщинами.

Кузова повозок сыграли особую роль в яловецком погребальном обряде, став одним из его этноидентифицирующих признаков (Плетнева С.А., 1958, с.173). Устойчивость захоронений яловцев в кузовах- "решетчатых гробах" подтверждается и тем, что в отдельных случаях при отсутствии реального кузова, в могилу помещалась его имитация из отдельно лежащих под скелетом поперечных плашек (Плетнева С.А., 1981, с.218). Частота встречаемости последних в яловецких погребениях ХІІ-ХІV вв. позволяет рассматривать их как один из способов отправления покойника в мир мертвых. Однако это неординарное явление погребальной практики яловцев осталось вне внимания современников. Отсутствуют данные и в тюркско-монгольском эпосе (Липец Р.С., 1982, с.226), что и не удивительно, учитывая то, что тюркско-монгольские фольклорные материалы крайне редко содержат сведения, отражающие какой-либо законченный цикл действий, обрядов, обычаев, связанных со смертью человека (Дьяконова В.П., 1974, с.260). По всей видимости, повозка выполняла многоплановую роль и в погребальном обряде, являясь средством доставки тела умершего к месту погребения (Нестеров С.П., 1990, с.55), престижным погребальным сооружением, "сакрально организующей" внутримогильное пространство. В этом отношении интерес представляет сообщение Санан-Сэцэна о погребении Чингиз-хана в повозке (Бартольд В.В., 1966, с.391).

Приложение. Памятники поздних кочевников с повозками

№	Пункт	Поло- жение	Ориентация, пол, возраст	Детали повозки	Тягло
1	2	3	4	5	6
1	Афанасьевка 7/1	Основ.	З, женщина	Двухколесная “колесница” положена боком вниз (окрашена карминно-розовой краской). Имела металлические детали крепления кузова и колес. Верхнее колесо имело 18 спиц при диаметре 1 аршин и 14 вершков (134 см)	Нет
2	Белая Гора 2/1	Основ.		Деревянные части кибитки покрывали могилу	
3	Богачевка 10/1	Впуск.	СВ, женщи- на, 50-60 лет	Колеса положены поверх “решетчатого гроба”	Чучело лошади с остатками седла, стремянем
4	Большая Белозерка 11/2	Впуск.	В, женщина	На уступе у С стенки 2 колеса, детали повозки. Погребенная в решетчатом гробу	Чучело лошади с удилами и стремянем
5	Большеми- хай-ловка-I, 5/2	Впуск.	В, женщина, пожилая	Вход в подбой закрывали 2 колеса	На ступеньке у Ю стенки могилы – полный костяк лошади, ориентированный на З, под седло
6	Большеми- хай-ловка-II, 1/2	Впуск.	СЗ, мужчина, взрослый	Погребенный в решетчатом гробу, у ступеньки у СВ стенки могилы вплотную поставлены 2 колеса, детали повозки	На ступеньке вдоль СВ стенки – чучело лошади под седло, ориентированное на СЗ
7	Виноград- ное 30/3	Впуск.	ЮЗЗ, мужчина, взрослый	Колеса и детали повозки составляли основу перекрытия. Погребенный в колоде	Вдоль С стенки ямы на перекрытии чучело лошади под седло
8	Луганск, 2	Впуск.			
9	Мамай-Гора 43/2	Впуск.	ЮЗ, женщина, 30-35 лет	Детали повозки и два колеса в качестве перекрытия могилы. Диаметр колес – 1,4 м. Погребенная в решетчатом гробу	Нет
10	Павлоград-I, 7/1	Впуск.	ЮВВ, мужчина, молодой	Погребенный в решетчатом гробу, вход в подбой закрывали стенки и дно повозки, 2 колеса	На ступеньке вдоль С стенки входной ямы чучело лошади под седло
11	Пески 2/1	Основ.		Скелет человека в кузове	
12	Родионовка 3/1	Основ.	СВ, мужчина	Погребение перекрыто поверх материкового выкида 2 колесами (диаметр до 2 м); на уровне заплечиков – второе перекрытие из деталей повозки. Погребенный в решетчатом гробу	Нет
13	Станица Ладожская	Впуск.	Мужчина	Деревянные колеса лежали на груди погребенного	
14	Три Брата-I, 12/1	Основ.	Женщина	Погребение перекрыто наружной и внутренней дверцами кибитки, частью каркаса в виде “деревянных стержней”. Дверцы окрашены в красный цвет. Внутренняя дверца имела точеные балясины	
15	Три Брата-I, 14/2	Основ.		Деревянная часть кибитки покрывала могилу	
16	Чапаевка 1/3	Впуск.	ЮЗ, женщи- на, пожилая	Погребенная в решетчатом гробу, поверх которого лежали детали повозки, колесо	Нет

	Форма могилы	Пе- риод ¹	Источник
	7	8	9
1	Прямоугольная яма ("черное пятно") 2,49x1,07 м (3,5x1,5 аршин)	IV	Дневники раскопок Д.И. Эварницкого, 1907// Труды XIII АС. М. Т. I. С.113-117, 123-127
2		IV	Зяблин Л.П., 1955. О "татарских" курганах// СА. XXII. С.91; Федоров-Давыдов Г.А., 1966. Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. М. С.130, 131, 252
3	Яма со ступенькой (?) в северной части	III	Генинг В.В., Корпусова В.Н., 1989. Археологические памятники Крымского Присивашья. Курганы у с.Богачевка. К. С.15, 16, 51, рис.26
4	Прямоугольная яма с подбоем в южной стенке	III	Болтрак Ю.В., Отрошенко В.В., Савовский И.П., Шелапов С.М., 1976. Работы скифского отряда Запорожской экспедиции // АО 1975 г. М. С.307
5	Узкая прямоугольная яма (широтное направление); под Ю стенкой – ступенька; под С – подбой	III	Шалобудов В.Н., Яремака В.Н., 1985. Кочевнические захоронения X-XII вв. на р. Волчьей// Проблемы археологии Поднепровья. Днепропетровск. С.147-149, рис.3, 1-9
6	Прямоугольная яма (ориентирована по оси СЗ-ЮВ) размерами 2x1,7x1,3 м	III	Шалобудов В.Н., Яремака В.Н., 1985. Кочевнические захоронения X-XII вв. на р.Волчьей// Проблемы археологии Поднепровья. Днепропетровск. С.143-147, рис.2
7	Прямоугольная яма, ориентированная по оси ЮЗЗ-СВВ, с сильно закругленными углами 2,5x0,9 м. По всему периметру имела уступы	IV	Рассамакин Ю.Я., 2000. Погребение средневекового кочевника у с.Виноградное на р.Молочной// Этноси України. Историко-культурологічний часопис. К. С.94-103
8		---	Федоров-Давыдов Г.А., 1966. Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. М. С.257
9	Бобовидная яма с расширением в 3 части к низу (2,45x1,2 м)	III	Каприцын И.И., 1993. Средневековые погребения из кургана 43 могильника Мамай-Гора// Древности Степного Причерноморья и Крыма. Вып.4. Запорожье. С.264-267, рис.1, 2, 14
10	Прямоугольная яма со скругленными углами, подбоем в южной стенке, 2-мя ступеньками	IV	Шалобудов В.Н., 1990. Еще раз о находках распрямленных гривен в половецких погребениях// Исследования по археологии Поднепровья. С.114, 116, 117, рис.3, 5, 12
11		---	Зяблин Л.П., 1955. О "татарских" курганах// СА. XXII. С.91; Федоров-Давыдов Г.А., 1966. Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. М. С.130, 257
12	Яма с заплеком, прямоугольной формы (2,65x0,9 м)	IV	Куприй Н.М., 1990. Погребение знатного половецкого воина на берегу Утлюкского лимана// Проблемы исследования памятников археологии Северского Донца. Луганск. С.142-144
13		---	Зяблин Л.П., 1955. О "татарских" курганах// СА. XXII. С.91
14		IV	Зяблин Л.П., 1955. О "татарских" курганах// СА. XXII. С.91; Федоров-Давыдов Г.А., 1966. Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. М. С.131, 255
15		IV	Зяблин Л.П., 1955. О "татарских" курганах// СА. XXII. С.91; Федоров-Давыдов Г.А., 1966. Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. М. С.131, 255
16	Прямоугольная яма 2,2x1,2x1 м	IV	Шалобудов В.Н., 1992. Повозка из кочевнического погребения у с.Чапаевка// Проблемы археологии Поднепровья. Днепропетровск. С.113-119

¹ Нумерация периодов дана по: Федоров-Давыдов Г.А., 1966. Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. М.

Литература и архивные материалы

- Археология Украинской ССР, 1986. Т.3. К.
- Бартольд В.В., 1966. К вопросу о погребальных обрядах турков и монголов// Сочинения. Т.IV. М.
- Бартольд В.В., 1966а. О колесном и верховом движении в Средней Азии// Сочинения. Т.IV. М.
- Безверхий А.П., 1990. Датировка и этническая принадлежность кочевнического погребения у с.Преображенка// Исследования по археологии Поднепровья. Днепропетровск.
- Бессонова С.С., 1982. О скифских повозках// Древности Степной Скифии. К.
- Болтрик Ю.В., Отрошенко В.В., Савовский И.П., Шелапов С.М., 1976. Работы скифского отряда Запорожской экспедиции// АО 1975. М.
- Генинг В.В., Корпусова В.Н., 1989. Археологические памятники Крымского Присивашья. Курганы у с.Богачевка. К.
- Дьяконова В.П., 1974. Отражение погребального обряда тувицев в фольклоре// Фольклор и этнография. Обряды и обрядовый фольклор. Л.
- Зяблин Л.П., 1955. О "татарских курганах"// СА. Т.XXII.
- Избицер Е.В., 1993. Погребения с повозками степной зоны Восточной Европы и Северного Кавказа/ Автореф. дис. ... канд. ист. наук. СПб.
- Каприцын И.И., 1993. Средневековые погребения из кургана № 43 могильника Мамай-Гора// Древности Степного Причерноморья и Крыма. Запорожье.
- Кирпичников А.М., 1969. Битви стародавньої Русі// УІЖ. № 19.
- Ковалева И.Ф., 1993. Погребения всадников и возничих в курганах Надпорожья// Проблемы археологии Поднепровья. Днепропетровск.
- Ковалева И.Ф., 1999. О новом типе деревянных катакомбных повозок// Проблемы археологии Поднепровья. Днепропетровск.
- Ковалевская В.Б., 1977. Конь и всадник. М.
- Кузьмина Е.Е., 1974. Колесный транспорт и проблема этнической и социальной истории населения южнорусских степей// ВДИ. № 4.
- Куприй Н.М., 1990. Погребение знатного половецкого воина на берегу Утлюкского лимана// Проблемы исследования памятников археологии Северского Донца. Луганск.
- Липец Р.С., 1982. Отражение погребального обряда в тюркско-монгольском эпосе// Обряды и обрядовый фольклор. М.
- Нестеров С.П., 1990. Конь в культах тюркоязычных племен Центральной Азии в эпоху средневековья. Новосибирск.
- Новгородова Э.А., 1984. Мир петроглифов Монголии. М.
- Плетнева С.А., 1958. Печенеги, торки и половцы в южнорусских степях// МИА. № 62.
- Плетнева С.А., 1981. Печенеги, торки, половцы// Степи Евразии в эпоху средневековья. М.
- Плетнева С.А., 1990. Половцы. М.
- Путешествия в Восточные страны Плано Карпини и Рубрука, 1957. М.
- Рассамакин Ю.Я., 2000. Погребение средневекового кочевника у с.Виноградное на р.Молочной// Етноси України. Історико-культурологічний часопис. К.
- Руденко С.И., 1960. Культура населения Центрального Алтая в скифское время. М.; Л.
- Рыбаков Б.А., 1948. Военное дело// История культуры Древней Руси. Т.I. М.; Л.
- Рыбаков Б.А., 1991. Петр Бориславович: поиск автора "Слова о полку Игореве". М.
- Слабесв І.С., 1964. З історії нагромадження первісного капіталу на Україні (чумацький промисел, його роль в соціально-економічному розвитку України XVIII – першої половини XIX ст.). К.
- Слово о полку Игореве/ Под ред. В.А.Андриановой-Перетц, 1950. М.; Л.
- Терехова Н.Н., 1974. Технология чугунолитейного производства у древних монголов// СА. № 1.
- Традиционное мировоззрение тюрков Южной Сибири. Пространство и время. Вещный мир, 1988. Новосибирск.
- Федоров-Давыдов Г.А., 1966. Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. М.
- Шалобудов В.Н., 1990. Еще раз о находках распрямленных гривен в половецких погребениях// Исследования по археологии Поднепровья. Днепропетровск.
- Шалобудов В.Н., 1992. Повозка из кочевнического погребения у с.Чапаевка// Проблемы археологии Поднепровья. Днепропетровск.
- Шалобудов В.Н., 1993. Позднекочевнические погребения с керамикой (по материалам археологической

экспедиции ДГУ)// Проблемы археологии Поднепровья. Днепропетровск.
Шалобудов В.Н., Яремака В.Н., 1985. Кочевнические захоронения X-XII вв. на р.Волчьей// Проблемы археологии Поднепровья. Днепропетровск.
Эварницкий Д.И., 1907. Раскопки курганов в пределах Екатеринославской губернии// Тр.ХIII АС. Т.1. М.

Summary

V.N.Shalobudov, P.P.Lesnichiy (Dnepropetrovsk, Ukraine)

Experience of Reconstruction of Late Nomads' Carts (on the Material of Polovets Burials in the Dneper Region)

The article deals with the problem of studying wheel transport of the medieval nomads of Europe. In particular light two-wheel carts of bullock-cart type from the Polovets burial places of Ukraine are regarded. Having studied well preserved cart parts from the XII-XIVth century burial places near Bolshemikailovka and Chapayevka villages of Dnepropetrovsk province, the authors proposed their reconstruction. First of all, great attention was paid to high degree of precision and neatness of treatment achieved by the Polovets skilled workers. Various engineer solutions of the running gear of carts despite the uniformity of the removable bodies used separately as latticed coffins are of great interest. The earlier cart dated by the XIIth century according to the burial stock had the wheels fastened to the intricate immovable axle and fixed with the additional inserts. The cart of the XIVth century was simpler and easier to exploit, it had a freely rotating axle which could be easily changed when it was broken.

Two-wheel carts regarded in the article had no metal parts and they were mass produced directly at the stands. They essentially increased the mobility of the Polovets hordes while the nomads changed their stands and strengthened the fighting efficiency of the military detachments allowing to carry weapon and ration stock.

V.N. Šalobudov, P.P. Lesničij (Dnepropetrovsk, Ukraine)

Versuch einer Rekonstruktion der Wagen aus der späten Nomadenzeit (nach Grabungen der Kumanen-Grabstätten im Dneprraum)

Im vorliegenden Beitrag wird der Radtransport der mittelalterlichen Nomaden Europas untersucht, und zwar leichte zweirädrige Wagen, genannt Arba, die in den Kumanen-Bestattungen der nördlichen Schwarzmeeressteppen vorkommen. Nach der Untersuchung von gut erhaltenen Wagenteilen aus den Bestattungen des 12. bis 14. Jh. in der Nähe der Dörfer Bolschemichajlovka und Tschapajevka im Gebiet Dnepropetrovsk schlugen die Autoren vor, sie zu rekonstruieren. Besondere Beachtung gilt in erster Linie der genauen Präzision und der Bearbeitungsorgfalt, die von den Kumanen-Meistern erreicht wurden. Interessant sind auch verschiedene technische Lösungen des Fahrwerkes bei der Einheitlichkeit des abnehmbaren Aufbaus, der getrennt als "Gittersarg" ausgenutzt wurde. Bei den früheren durch das Inventar mit dem 13. Jh. datierten Wagen wurden die Räder an komplizierte feste Achse befestigt und zusätzlich durch Buchsen fixiert. Der Wagen aus dem 14. Jh. war einfacher und betriebsleichter. Er hatte eine frei drehbare Achse, die beim Bruch leicht ersetzt werden konnte.

Die im Beitrag beschriebenen Zweiradwagen hatten keine Metallteile und wurden direkt in den Nomadenlagern massenweise hergestellt. Durch den Einsatz dieser Wagen wurde der Nachschub schneller, was die Mobilität der Kumanenhorden und deren Kampffähigkeit wesentlich erhöhte.

V.N.Šalobudov, P.P.Lesničij (Dnepropetrovsk, Ukraine)

Reconstruction des charrettes de nomades tardifs (d'après les fouilles de nécropoles sur les bords du Dniepr)

On traite le problème de l'étude des véhicules à roues servant aux nomades médiévaux de l'Europe. Notamment on examine de légères charrettes à deux roues type "arba" qu'on trouve dans des nécropoles

polovetskiennes des steppes au Nord de la mer Noire. L'examen détaillé des pièces intactes des charrettes provenant des nécropoles des XII – XIV s. s. aux environs des villages Bolšemihajlovka et Čapaevka de l'oblast de Dniepropetrovsk, a permis aux auteurs d'entreprendre leur reconstruction. La maîtrise des artisans polovetskiens attire surtout l'attention par sa précision et sa minutie. Des pièces motrices intéressantes par sa diversité et, par contre, l'uniformité des carrosseries détachables, utilisées séparément en qualité de "cercueil grillagé" attirent l'attention par leurs solutions du génie. Les roues d'une charrette plus précoce, datée du XII s., attachées à l'axe immobile et fixées par de moyeux supplémentaires. Une charrette du XIV siècle plus simple et plus légère a une axe librement rotatoire qui est facilement changeable en cas de panne.

Les charrettes à deux roues n'avaient pas de pièces métalliques et étaient fabriquées en masse sur les campements mêmes. Elles augmentaient considérablement la mobilité des polovetskiennes pendant leurs déplacements et renforçaient en même temps la combativité des détachements militaires.

Статья поступила в редакцию в феврале 2001 г.