

Е. Ю. Логинова

ПРИЗРАЧНЫЙ КУРГАН СКИФСКОГО ВРЕМЕНИ У г. СУМЫ

В 1926 г. в Государственный Эрмитаж со склада древностей ГАИМК была передана коллекция предметов, якобы происходящих из кургана у г. Сумы Харьковской губ. Судя по записи в инвентарной книге музея, производством этих раскопок занимался Н. Е. Макаренко в 1915 г. Однако никаких документов, подтверждающих эти исследования, найти не удалось. Особый интерес в эрмитажной коллекции представляют многочисленные железные детали от двух повозок скифского типа. Автор рассматривает альтернативную версию происхождения вещей.

Ключевые слова: скифская повозка, курган у г. Сумы, Н. Е. Макаренко, Елизаветинские курганы, Н. И. Веселовский.

В истории формирования археологических фондов Государственного Эрмитажа немало головоломок и запутанных обстоятельств. Это справедливо прежде всего для коллекций, передававшихся в музей в 1920-х гг. со склада древностей Государственной Академии истории материальной культуры. Работа с такими материалами имеет свою специфику, как например, отсутствие достоверных сведений о месте происхождения вещей или об авторстве раскопок. Но иногда изучение таких коллекций помогает дополнить картину исследования широко известных археологических памятников.

В 1926 г. в Эрмитаж в числе прочего была передана коллекция, насчитывающая более тридцати предметов. Она была внесена в инвентарь под шифром Дн 1915-2/1—21 как коллекция из раскопок Николая Емельяновича Макаренко в 1915 г. кургана близ г. Сумы Харьковской губ. Состав ее неоднороден: наряду с фрагментами меотской керамики (Дн 1915-2/15—20) и мечами синдо-меотского типа (Дн 1915-2/1—3),

© Е. Ю. ЛОГИНОВА, 2018

значатся и железное средневековое стремя (Дн 1915-2/9), и обожженные глиняные комки наподобие ядер для пращи (Дн 1915-2/21), а также многочисленные железные детали повозки (Дн 1915-2/4, 6—8, 10, 12—14).

Архивные материалы. В рукописном архиве ИИМК РАН хранится дело Археологической Комиссии № 94 о раскопках Н. Е. Макаренко в 1915 г. Согласно документам, исследователь получил Открытый лист на производство археологических раскопок в Полтавской, Харьковской и Черниговской губ., однако, в указанный год работал только в пределах Сумского уезда Харьковской губ. (НА ИИМК РАН, РА, ф. 1, 1915, д. 94). Вместе с тем, отчет о якобы проведенных работах в деле отсутствует, нет его и в ОАК за 1913—1915 гг. Привязку к пункту Сумы дают лишь документы, приложенные к делу, а именно двухмесячная переписка начальника станции Сумы Южных железных дорог, представителей Императорской Археологической Комиссии и их посредника в лице владелицы местного мебельного магазина Зинаиды Хариной. В письмах речь идет об отправке со станции ящика «с древней посудой массой 2 пуда 13 фунтов» (НА ИИМК РАН, РА, ф. 1, 1915, д. 94, л. 4). Детали повозки или другие предметы из эрмитажной коллекции в деле не упоминаются. Харина уведомляла представителей Комиссии, что ящик, хранящийся на станции Сумы, вследствие «существующего запрещения» не может быть отправлен напрямую в Петроград: «Посылаю Вам уведомление, которое я получила от начальника ст. Сумы. Отправленный мною груз как видно не может быть отправлен в Петроград. И потому прошу выслать дубликат, т. к. без него я не могу получить багажа, а иначе он будет про-

дан с аукциона». Харина просила предоставить ей письменное распоряжение о переправке груза «на другую станцию в свободном направлении», и, судя по прикреплённому к делу уведомлению от 2.XII.1915 г., ящик был-таки отправлен в Петроград.

Хочется отметить еще один нюанс, а именно указанный в переписке масса груза — 2 пуда 13 фунтов (38,67 кг). Эта цифра кажется чрезмерно большой для ящика с керамикой. Можно было бы предположить наличие в нем и других предметов, но, во всяком случае, не железных деталей повозки из эрмитажной коллекции. Совокупный вес фрагментов колесных шин составляет около 30 кг. Учитывая вес остальных деталей повозки и других предметов коллекции, а также предполагаемый вес деревянного ящика (по опыту современной упаковки, подобные ящики весят не менее 6 кг) можно утверждать, что указанная цифра скорее меньше, чем могла бы быть, если бы в ящиках находились колёса.

Вместе с вышеупомянутым делом были просмотрены другие материалы в рукописном и в фотоархиве ИИМК РАН, относящиеся к исследованиям Н. Е. Макаренко, проведенным в период с 1914 по 1917 гг., но никакой информации о его работах в Сумском уезде найти не удалось. Таким образом, если «курган у города Сумь»¹ и существовал, то подробности о его устройстве и погребальном сооружении, а также обстоятельства обнаружения вещей из эрмитажной коллекции, остаются неизвестны.

Между тем, название «курган у города Сумь» вошло в археологическую литературу. Впервые оно фигурирует в публикации А. И. Мелюковой, посвященной Краснокутскому кургану. Автор сравнивает детали повозки из двух памятников и на этом основании предлагает реконструкцию колес из Краснокутского кургана (1981, с. 22). Вслед за А. И. Мелюковой «курган у города Сумь» упоминают в своих трудах Ф. Р. Балонов — в диссертационном исследовании «Культ коня и колесницы в скифо-сарматскую эпоху у народов Евразийских степей и предгорий» (1996, с. 14), а также В. И. Бидзиля и С. В. Полин — в монографии «Скифский царский курган Гайманова Могила» (2012, с. 279). Ф. Р. Балонов сообщает, правда, об отсутствии достоверных сведений о памятнике и ссылается на мнение А. Ю. Алексеева о возможной ошибке в атрибуции эрмитажной коллекции. Но никто из перечисленных авторов к архивным источникам не обращался и, соответственно, не ставил под сомнение данные из инвентарной книги музея.

1.оборот «курган у города Сумь» используется в тексте статьи как удобная дефиниция для документальной версии происхождения эрмитажной коллекции.

Наиболее полную сводку скифских курганов, в которых были зафиксированы остатки повозок, сделала, в свое время, С. С. Бессонова (1982, табл. 1: 2). Она рассмотрела 10 курганов с территории Нижнего Поднепровья и 5 с территории Северного Кавказа. Среди них «курган у города Сумь» не упоминается, вероятно, потому, что информация о нем появилась в литературе только в 1981 году. Тем не менее, этот памятник заслуживает внимания, в первую очередь, из-за наличия в коллекции многочисленных железных деталей повозки, которые в сочетании с мечами синдо-меотского типа и меотской керамикой заставляют усомниться в приднепровском происхождении этой коллекции.

Описание деталей повозки. Из 21 инвентарного номера коллекции Дн 1915-2 к деталям повозки относятся 7 записей: «обломки железных скреп» (Дн 1915-2/6 — 9 ед.), «полосы железные с отверстием в плоском конце» (Дн 1915-2/7 — 2 ед.), «скрепы железные с отверстием в плоском конце» (Дн 1915-2/8 — 4 ед.), «стержни железные с пластинками на концах» (Дн 1915-2/10 — 7 ед.), «шины железные с остатками гвоздей» (Дн 1915-2/12), «колеса железные с остатками спиц» (Дн 1915-2/13 — 42 ед.), «ступицы от колес железные с остатками дерева внутри и снаружи» (Дн 1915-2/14 — 16 ед.). Инвентарные данные несколько отличаются от нынешнего количества и сохранности. Все железные фрагменты сильно корродированы. Большая часть предметов уверенно определяется как детали колес, другие могут быть невыразительными частями кузова. Сохранившиеся фрагменты позволяют предположить реконструкцию колес (рис. 1: 2). Основу колеса составлял неширокий деревянный обод диаметром около 83—87 см. К внешней его стороне гвоздями крепились составная шина в виде кованой железной полосы толщиной 1,2—1,5 см. В нескольких местах по окружности колеса размещались пластины-скрепы, соединявшие, по всей видимости, отдельные части обода. В центре конструкции находилась деревянная ступица. Между ступицей и осью помещалась цилиндрическая втулка, свернутая из железной полосы. Трудно определить, были ли у колес спицы, и если да, то в каком количестве.

Шины. К шинам относится 32 фрагмента дуговидных железных полос с обломками гвоздей (Дн 1915-2/4, 7, 12—13). Вероятно, они были составными: на одно деревянное колесо набивалось четыре полосы длиной 66—68 см, шириной 2—2,2 см, толщиной 1,2—1,5 см (рис. 1: 1).

Из сохранившихся частей складывается 7 целых и одна неполная шина с внешним диаметром 83—87 см (табл. 1). С внутренней стороны полос присутствуют следы ожелезненного дерева. Обломки гвоздей, скреплявших шины с деревянным ободом, расположены по окружности колес через каждые 10—15 см. Судя по

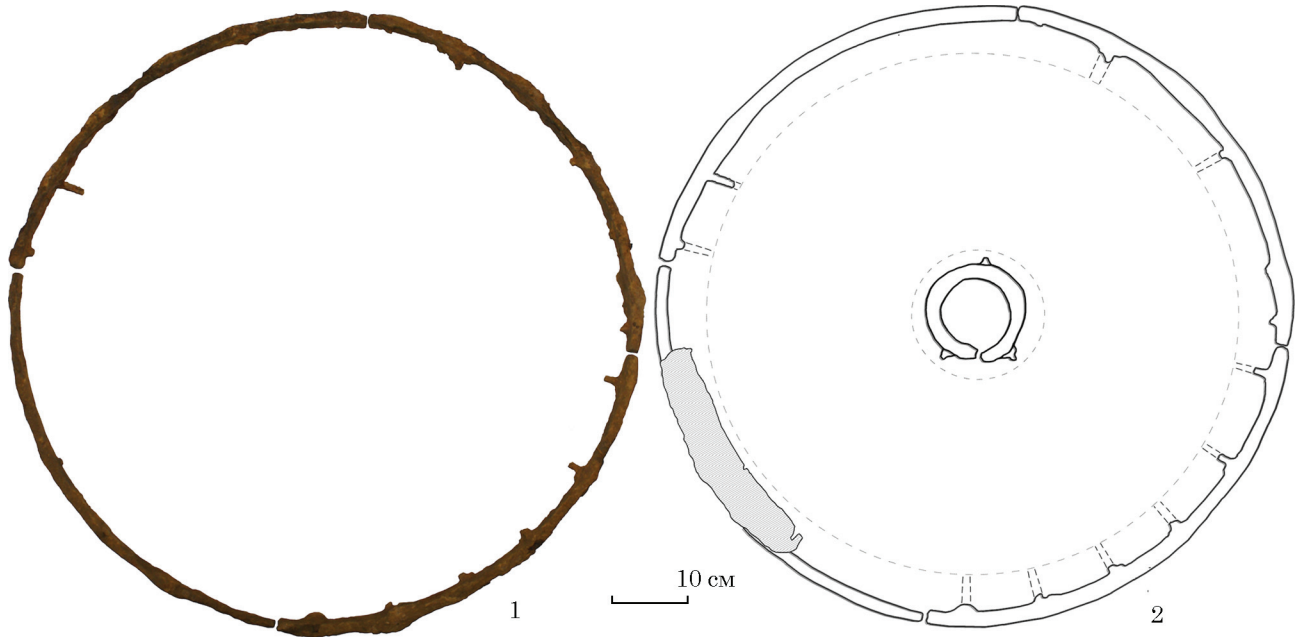


Рис. 1. Фрагменты шин из коллекции Государственного Эрмитажа (1), реконструкция колеса повозки из «кургана у города Сумы» (2)

Таблица 1. Параметры колес, см

Колесо, №	D внутр.	D внеш.	Толщина полос	Толщина гвоздей
1	81,5	85	1,3—2,8	0,5—2
2	79,5	83	1,2—2,1	1—2,5
3	83	86,5	1,2—2,1	0,6—1,6
4	83,7	87	1,4—2,6	0,6—1,5
5	80,5	85	1,8—2,2	0,5—1,8
6	81,5	85	1,6—2,7	0,6—1,6
7	82,5	85	1,6—2,3	0,8—1
8, неполное	≈80	≈80	1,3—2,4	0,7—1,9

зафиксированной частоте, общее их количество составляет не менее 20 в каждом колесе. Гвозди в сечении прямоугольные с толщиной стержня 0,5—2 см. Максимальная длина сохранившегося обломка 5 см. Соответственно, ширина деревянного обода должна была быть не менее 6 см. У повозки из Краснокутского кургана колеса так же имели составные шины, сложенные из двух частей (Мелюкова 1981, с. 22).

Скрепы. Мощные дуговидные железные скрепы (Дн 1915-2/6, 8) служили для фиксации деревянных частей ободьев колес из «кургана у города Сумы». Трудно определить, из скольких частей состоял каждый обод, но аналогичные по конструкции колеса из кургана № 15 Золотобалковского могильника (Полин 2014, с. 102, рис. 58), кургана Толстая Могила (Мозолевский 1972, с. 297) и кургана Гайманова Могила (Бидзиля, Полин 2012, с. 86, рис. 110) были четырехчастными. В отличие от этих находок,

скрепы из эрмитажной коллекции располагались не в центральной части обода, а по самому его краю. Если приложить скрепы к фрагментам шин, то изгибы их будут в точности совпадать. В эрмитажной коллекции насчитывается как минимум 13 скреп, целых и фрагментированных (рис. 2: 6). Каждая из них состоит из двух изогнутых в сечении пластин шириной 4,5—6 см, толщиной 0,6—1,1 см. Пластины расположены друг над другом на расстоянии 3—6 см, что указывает на приблизительную толщину деревянного обода, и соединены двумя толстыми болтами. Аналогичные по типу скрепы были зафиксированы при раскопках входной ямы 1 Северной гробницы 1 и Центральной гробницы 2 Гаймановой Могила (Бидзиля, Полин 2012, с. 275—277).

В центральной части колес располагались *втулки* (Дн 1915-2/14). Они предназначались для уменьшения трения между деревянными ступицами и неподвижной осью повозки. 6 целых и 10 фрагментов втулок (записанных в инвентаре как ступицы) из эрмитажной коллекции представляют собой массивные железные полосы, свернутые в слегка конические цилиндры с несомкнутыми концами (рис. 2: 1). Толщина края каждого цилиндра на сужающейся стороне составляет 0,2 см, на расширяющейся — 1,5 см. Последний параметр увеличен за счет сильной коррозии. Длина сохранившихся целых экземпляров 5,5—5,9 см, диаметр отверстий от 5,7 до 9 см (табл. 2). Учитывая количество фрагментированных и целых экземпляров, можно утверждать, что в коллекции из «кургана у города Сумы» хранится не менее 10 втулок. Похожие по форме втулки происходят из кургана у ст. Марьевской (ГЭ инв. № 2550-1) и



Рис. 2. Детали повозок из коллекции Государственного Эрмитажа: 1 — втулка; 2 — стержень с квадратными шляпками на обоих концах; 3 — стержневидное изделие с расплюснутым концом и небольшим отверстием в центре; 4 — пластина с крюкообразным завершением на одном конце; 5 — фрагмент втулки с петлями по краю; 6 — скрепа

Таблица 2. Параметры втулок, см

Втулка, №	Расширяющийся конец		Сужающийся конец		Толщина стенки	Длина
	Д внеш.	Д внутр.	Д внеш.	Д внутр.		
1	8—9	5,7—6	7,5	6,7	0,4—1	5,7
2	7,8—8,3	6	8—8,5	6,5—7	0,4—1,3	5,5
3	7,8—8	6	7,2—7,4	6,7	0,4—1,2	5,7
4	8	6	7,4—7,3	6,7	0,5—1,4	5,9
5	7,3—8,1	5,7—6	7,1—8,1	6,7—7	0,2—1,5	5,5
6	7,1—8	5,7—5,9	7,3	6,7	0,3—1,2	5,7

кургана Карагодеуашх (ГЭ инв. № 2492-19) в Прикубанье.

На внешней поверхности эрмитажных втулок имеется по три шипообразных выступа. Можно предположить, что это сильно корродированные обломки гвоздей, служивших для более прочного скрепления поверхностей втулки и ступицы. На похожих втулках из Краснокутского кургана (Дн 1860—1/6), таким же образом свернутых из железных полос, на внешней поверхности расположены не три шипа, а три отверстия. Параллелей этой конструкции среди археологического или этнографического материала найти не удалось.

Примечателен фрагмент железной втулки (8,5 × 6 см), по краю которого на внутренней стороне центрального отверстия расположен ряд петель (рис. 2: 5). Видимо, они размещались по всей окружности, но от бывшего количества сохранились только две целые петли диаметром около 1,8 см. В контексте рассматриваемой эрмитажной коллекции этот фрагмент выглядит инородным и плохо объяснимым.

Снаружи втулок видны следы ожелезненно-го дерева, оставшегося от ступицы. Восстановить внешний вид ступиц невозможно, но для скифских повозок известно два варианта формы: цилиндрическая и боченковидная (Бидзиля, Полин 2012, с. 288). Длина таких деталей может

варьироваться от 16 до 52 см, диаметр — от 16 до 38 см, диаметр отверстий — от 6 до 15 см.

Другие детали повозки. В коллекции из «кургана у города Сумь» хранится еще несколько предметов, которые с определенной долей сомнений можно отнести к деталям повозки. Это 3 целых и 4 фрагментированных железных стержня с квадратными шляпками на обоих концах (Дн 1915-2/10). Длина целых экземпляров 11,5—13,3 см, фрагментированных — 5,1—7,5 см (рис. 2: 2). Толщина стержней от 0,5 до 1,2 см, размер шляпок от 1,9 × 2,7 до 3,5 × 6,3 см. Помимо этого, в коллекции есть 7 фрагментированных железных пластин с крюкообразным завершением на одном конце (Дн 1915-2/16). Длина от 13,2 до 22 см, ширина от 1,7 до 2,2 см, толщина от 0,6 до 0,9 см (рис. 2: 4). Последняя категория условных деталей повозки — 4 стержневидных изделия наподобие гвоздей (Дн 1915-2/8), конец которых расплюсчен и имеет небольшое отверстие в центре. Длина 13,6—16,1 см, ширина плоских концов от 2,4 × 2,7 до 3,3 × 4,1 см, толщина стержня от 1,2—2,2 см (рис. 2: 3).

Таким образом, в коллекции предметов из «кургана у города Сумь» хранятся детали, как минимум, двух четырехколесных повозок (по числу втулок и колес). Отдельные элементы конструкции находят аналогии и в приднеп-

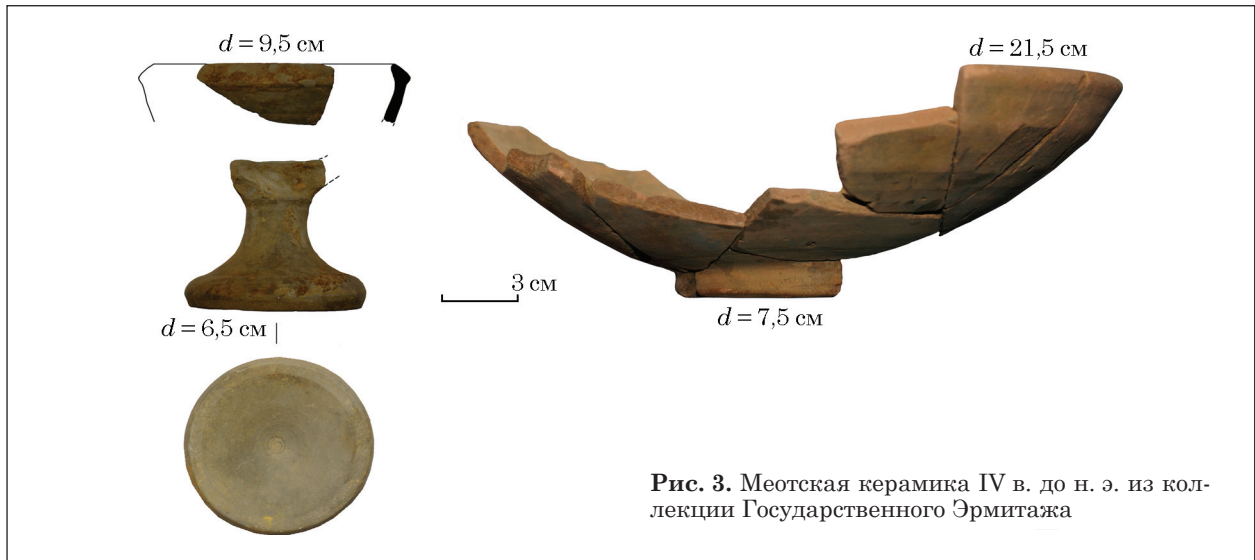


Рис. 3. Меотская керамика IV в. до н. э. из коллекции Государственного Эрмитажа

ровских памятниках скифского времени, и в прикубанских. Важным обстоятельством является наличие в коллекции меотской керамики IV в. до н. э.: красноглиняной открытой миски с диаметром 21,5 см и сероглиняной вазочки на ножке с диаметром венчика 9,5 см (рис. 3), а также трех мечей елизаветинской группы IV в. до н. э.¹ длиной 55—63 см и шириной лезвия 1,2—6,7 см (рис. 4), широко распространенных на Северо-Западном Кавказе в V—III вв. до н. э. (Эрлих 1991). Учитывая этот факт, стоит проверить версию о происхождении деталей повозок из памятников с этой территории.

Альтернативные версии происхождения деталей повозок. Из всех раскопанных до революции курганов скифского времени на Северном Кавказе только в четырех случаях зафиксированы детали, относящиеся к колесам или к кузову повозок: в кургане у Васюринской горы, кургане у ст. Марьевская, кургане Карагодеуашх и курганной группе у ст. Елизаветинской (Бессонова 1982, с. 104, табл. 2).

В *Васюринском кургане* детали повозки находились в отдельной могильной яме вместе с останками упряжных лошадей. По замечанию М. И. Ростовцева, погребальная колесница и конский убор были изготовлены и орнаментированы на греческий манер (Ростовцев 1913, табл. XII: 1; 1925, с. 373). Фрагментов колес среди зафиксированных находок не было.

В кургане *Карагодеуашх* от повозки сохранились неопределимые железные фрагменты кузова, гвозди и втулка одного колеса (Лаппо-Данилевский, Мальмберг 1894, с. 50). О типе колесного транспорта авторы судят по изображению на треугольной пластине, найденной в этом же кургане (Лаппо-Данилевский, Мальмберг 1894, табл. III: 1). На этом основании они

1. Выражаю искреннюю признательность И. И. Марченко и Н. Ю. Лимберис за консультации по атрибуции и датировке вещей из эрмитажной коллекции.



Рис. 4. Мечи синодо-меотского типа из коллекции Государственного Эрмитажа

предположили, что повозка из кургана Карагодеуашх так же была изготовлена на греческий манер — двухколесной и двукопной. Кроме того, в насыпи были обнаружены фрагменты меча неизвестного типа, но только одного, а не трех, как в «кургане у города Сумь». Втулка колеса от повозки из Карагодеуашха хранится в фонде Государственного Эрмитажа (ГЭ инв. № 2492-19). Она представляет собой свернутый из массивной железной полосы цилиндр длиной 6 см, с диаметром 9 см. По типу она близка к втулкам из «кургана у города Сумь».

Вотчете о раскопках *Марьевского кургана* фигурируют железные ступицы колес (ОАК за 1912, с. 51). Они лежали на последнем из уступов, сделанных в южной стене входной могильной ямы. О других деталях повозки автор раскопок, Н. И. Веселовский, не упоминал. В фонде Государственного Эрмитажа среди предметов, происходящих из Марьевского кургана, хранятся два фрагмента двух железных втулок с остатками деревянных ступиц снаружи (ГЭ инв. № 2550-1). Втулки свернуты в цилиндр из железных массивных полос. Толщина края каждого цилиндра на сужающейся стороне составляет 0,3—0,4 см, на расширяющейся — 1,6—1,9 см. Длина первой втулки 5,9—6,6 см, диаметр около 9 см; длина второй, более массивной, — 6,5 см, диаметр 8,3—9,2 см. На внешней стороне первой втулки есть железный шип длиной 1,5 см как у втулок из «кургана у города Сумь».

В *Елизаветинском могильнике* повозки были обнаружены в двух курганах, раскопанных в 1914 и 1915 гг. Н. И. Веселовским. В обоих курганах погребальная камера была сооружена в виде склепа, помещенного в большую могильную яму, в которую вел длинный дромос (ОАК за 1913—1915 гг., с. 153—157). В кургане 1914 г. детали повозок были зафиксированы в дромосе. Н. И. Веселовский в отчете пишет о шести колесах от двух «колесниц», лежавших позади трех пар упряжных лошадей. К повозке также относилось дышло в виде деревянного шеста с железной обивкой на конце. В кургане 1915 г. на восточном крае могильной ямы были зафиксированы железные шины от четырех колес (ОАК за 1913—1915, с. 156, рис. 236). Рядом находилось дышло наподобие описанного выше. Таким образом, в Елизаветинских курганах были обнаружены десять колес от трех повозок. При этом в фондах Государственного Эрмитажа в коллекции предметов, происходящих из Елизаветинского могильника, нет ни одной детали повозки. Это обстоятельство кажется странным, учитывая, что в музей были переданы даже небольшие и неопределимые фрагменты железных изделий. Пренебречь такими значительными находками колес Н. И. Веселовский не мог. Подтверждение тому — фрагменты ступиц из Марьевского кургана, которые были описаны, сфотографирова-

ны и переданы на хранение. Надо отметить, что вещи из Елизаветинских курганов передавались из ГАИМК в 1926 году, то есть вместе с коллекцией из «кургана у города Сумь». Возможно, что в процессе передачи предметы из разных коллекций были перепутаны и при инвентаризации получили неправильную атрибуцию. И если эта версия верна, тогда она объясняет и такое большое количество колес, и мечи елизаветинской группы в неизвестном приднепровском кургане.

Елизаветинские курганы. Елизаветинский могильник состоит из примерно тридцати насыпей, расположенных на юго-восточной окраине станицы Елизаветинской Краснодарского края (бывшей Кубанской области). Группа из пяти наиболее крупных курганов была раскопана Н. И. Веселовским в период с 1912 по 1917 гг. (с перерывом на один сезон в 1916 г.). Все они оказались ограблены еще в древности, вскоре после сооружения.

Погребальный обряд во всех курганах одинаков. В центре насыпи в большой могильной яме, вырытой в материке, сооружался каменный склеп для основного захоронения. В яму вел длинный дромос, содержавший иногда сопроводительные погребения. Сверху вся конструкция перестилалась бревенчатым навесом, покоившимся на столбах (ОАК за 1913—1915, с. 153—157). Части повозок были зафиксированы в двух курганах, раскопанных Н. И. Веселовским в 1914 и 1915 гг.

В кургане 1914 г. повозки находились в дромосе, спускающемся к центру кургана. В отчете Н. И. Веселовского фигурируют две четырехколесные «колесницы» с деревянными раскрашенными кузовами (ОАК за 1913—1915, 1918, с. 153, рис. 235). По словам автора, установить их форму не представляется возможным «так как дерево истлело и смешалось с тем, которое упало спотолка» (НА ИИМК РАН, РА, ф. 1, д. 64, 1914, л. 11—12). В дромосе было зафиксировано шесть колес диаметром 75 см. Они имели по 12 деревянных спиц и были обиты железными шинами с «внутренними шипами», под которыми Н. И. Веселовский понимает обломки гвоздей. К первой повозке относилось 4 колеса, при этом переднее правое было поставлено вертикально. Н. И. Веселовский высчитал, что расстояние между передними и задними колесами повозки составляло 70 см. На этом основании А. И. Мелюкова предположила, что общая длина кузова могла быть не менее 220 см (Мелюкова 1981, с. 23). От второй повозки, «зарытой в противоположном направлении, т. е. задом к задку первой», сохранилось два колеса (ОАК за 1913—1915, с. 153, рис. 235). Непосредственно перед ними, на расстоянии 3 м от входа в дромос, были зафиксированы три пары взнузданных лошадей, лежавшие спинами друг к другу, головами на юг. Между лошадьми в последней паре находился «сильно сгнивший деревянный



Рис. 5. Фотография из архива ИИМК РАН, на которой запечатлены колеса из Елизаветинского кургана 1915 г. (раскопки Н. И. Веселовского)

шест — очевидно, дышло, обитое на конце листовым железом» (ОАК за 1913—1915, с. 153). Два других колеса повозки были разломаны грабителями и брошены ими в яме, вырытой при ограблении памятника.

В кургане 1915 г., несмотря на идентичность погребальной ситуации, детали повозки были обнаружены не в дромосе, а на восточном краю большой могильной ямы (ОАК за 1913—1915, с. 156, рис. 236). Деревянные части кузова и колес не сохранились. Удалось зафиксировать лишь 4 лежащие в ряд железные шины, которые, по словам Н.И. Веселовского, «не походили на найденные в предыдущем кургане: они состояли из отдельных кусков железа, скрепленных с деревом при помощи двух железных гвоздей» (ОАК за 1913—1915, с. 157), то есть были составными, как и шины из эрмитажной коллекции. Диаметр колес составлял 110 см. Относящееся к повозке дышло с железными гвоздями и остатками железной обивки, было зафиксировано недалеко от колес, на южном краю ямы. Кроме того, в центре каждого колеса были расчищены железные ступицы диаметром 14,4 см. С. В. Полин упоминал среди находок из кургана 1915 г. и железные наружные облучки для ступиц, использовавшиеся для усиления прочности конструкции. Такие облучки встречаются вместе с находками ступиц из кургана Гайманова Могила, Мелитопольского, Краснокутского и Александропольского курганов (Бидзиля, Полин 2012, с. 288). Одна-

ко ни в рукописном, ни в печатном отчетах о раскопках Елизаветинского могильника, подобные предметы не фигурируют.

В фотоархиве ИИМК РАН в деле об исследованиях Н. И. Веселовского в станице Елизаветинской, есть фотография колес (рис. 5), сделанная в процессе раскопок кургана 1915 г. (НА ИИМК РАН, ФА, П 90028). На ней отчетливо видны контуры железных шин, а также втулок в центре каждого колеса. Если обратить внимание на крайнее правое колесо, то в центре его, в том месте, где должны быть деревянные спицы, видны расчищенные массивные железные стержни с квадратными шляпками на обоих концах, напоминающие стержни из эрмитажной коллекции (Дн 1915-2/10). Кроме того, по краю обода каждого колеса есть широкие участки, на которых отчетливо видны шляпки гвоздей. По всей видимости, это скрепы, которые так же как и в конструкции колес из «кургана у города Сумы», крепились у самого края, а не в центральной части обода.

Традиция помещать в гробницы погребальные повозки свидетельствует о том, что в курганах 1914 и 1915 гг., как и в других больших курганах Елизаветинского могильника, захоронены высокопоставленные представители общества. На основании находок греческого импорта, период последовательного сооружения погребальных насыпей определяется с конца V до середины IV в. до н. э. В. А. Городцов, на основании находки знаменитой панафинейс-

кой амфоры в кургане 1913 г., сделал вывод о том, что в нем погребен не варвар, а грек, выигравший состязание в Панафинейских играх. А соответственно, и другие курганы могильника принадлежат представителям греческой колонии Северного Причерноморья, вероятно, Пантикапея (Городцов 1936, с. 182—183). В свою очередь Н. В. Анфимов утверждал, что Елизаветинские курганы напрямую связаны с расположенным рядом крупным Елизаветинским городищем, и погребены в них представители местной родовой аристократии и социально зависимые от них люди (Анфимов 2011, с. 136).

Заключение. Существовал ли «курган у города Сумы» и если да, то относятся ли к нему детали повозок из эрмитажной коллекции — уверенно ответить на эти вопросы пока не представляется возможным. Дальнейшие архивные поиски помогут определить, занимался ли Николай Емельянович Макаренко исследованиями курганов скифского времени в Харьковской губернии в 1915 г. Но на данный момент, отсутствие каких-либо надежных сведений о кургане и необычное сочетание вещей, якобы происходящих из него, наводит на мысль о неправильной атрибуции коллекции.

По ряду косвенных признаков, можно предположить, что детали повозок из «кургана у города Сумы» в действительности относятся к Елизаветинскому кургану 1915 г. В пользу этой версии говорит сопоставление предметов с архивными материалами раскопок Н. И. Веселовского, и в частности с фотографией колес, сделанной в процессе исследования. Подробный анализ помог найти пересечения в конструктивных элементах повозок из обоих курганов, например, в составных шинах, втулках и скрепах, использовавшихся для фиксации деревянных частей обода. В то же время, количество колес из эрмитажной коллекции в два раза превышает упомянутое в отчете о раскопках Елизаветинского кургана — восемь вместо четырех. И если бы не замечание Н. И. Веселовского о том, что шины в кургане 1915 г. составные и отличаются от тех, что были обнаружены в кургане 1914 г., то есть от несоставных, можно было бы предположить, что эрмитажная коллекция включает предметы из обоих памятников.

Еще одной существенной причиной для поиска альтернативного варианта происхождения коллекции из «кургана у города Сумы», является наличие в ней меотской керамики IV в. до н. э. и трех «синдо-меотских» мечей елизаветинской группы. Крайне сомнительно, что мечи такого типа могли быть найдены в приднепровском памятнике. Они широко распространены на территории Северо-Западного Кавказа в V—III вв. до н. э. В частности, в Елизаветинских курганах 1914 и 1915 гг. были зафиксированы два и один меч, соответственно. В коллекции Государственного Эрмитажа

за этими двумя курганами также числится три меча. Один из них, тот, что относится к кургану 1915 г., находится в сильно фрагментированном состоянии. Поэтому нельзя уверенно предполагать, что мечи из «кургана у города Сумы» происходят из Елизаветинского могильника.

Разрешить все эти вопросы и неувязки поможет лишь тщательный анализ всех коллекций, которые относятся к Елизаветинскому могильнику. Таких в фондах Государственного Эрмитажа восемь, и все они отличаются высокой степенью неопределенности в вопросе распределения предметов между курганами. Однако по совокупному набору признаков, из всех курганов, раскопанных в дореволюционное время на территории Северного Кавказа, только с Елизаветинскими могут быть соотнесены предметы из призрачного «кургана у города Сумы».

ЛИТЕРАТУРА

- Анфимов, Н. В. 2011. *Древнее золото Кубани*. Краснодар: Традиция.
- Балонов, Ф. Р. 1996. *Культ коня и колесницы в скифо-сарматскую эпоху у народов Евразийских степей и предгорий*. Автореферат диссертации ... канд. ист. наук в форме научного доклада. Санкт-Петербург.
- Бессонова, С. С. 1982. О скифских повозках. В: Тереножкин, А. И., Мозолевский, Б. М., Черненко, Е. В. (ред.). *Древности степной Скифии*. Киев: Наукова думка, с. 102-117.
- Бидзиля, В. И., Полин, С. В. 2012. *Скифский царский курган Гайманова Могила*. Киев: Скиф.
- Городцов, В. А. 1936. Елизаветинское городище и сопровождающие его могильники по раскопкам 1935 г. *Советская археология*, 1, с. 171-187.
- Лаппо-Данилевский, А., Мальмберг, В. 1894. *Древности Южной России. Курган Карагодеуаш*. Санкт-Петербург. Материалы по археологии России, 13.
- Мелюкова, А. И. 1981. *Краснокутский курган*. Москва: Наука.
- Мозолевский, Б. Н. 1972. Курган Толстая Могила близ Орджоникидзе на Украине. *Советская археология*, 3, с. 268-309.
- Отчет Археологической Комиссии за 1912 г.* 1916. Санкт-Петербург.
- Отчет Археологической Комиссии за 1913—1915 гг.* 1918. Санкт-Петербург.
- Полин, С. В. 2014. *Скифский Золотобалковский курганный могильник V—IV вв. до н. э. на Херсонщине*. Киев.
- Ростовцев, М. И. 1913. *Античная декоративная живопись на юге России*. 2: Атлас иллюстраций к монографии. Санкт-Петербург.
- Ростовцев, М. И. 1925. *Скифия и Боспор. Критическое обозрение памятников литературных и археологических*. Ленинград.
- Эрлих, В. Р. 1991. *Меотские мечи из Закубанья. Древности Северного Кавказа и Причерноморья*. Москва.
- Ф. 1, д. 94, 1915. *Дело о раскопках Николая Емельяновича Макаренко в Полтавской, Харьковской и Черниговской губ.* Научный архив ИИМК РАН.
- Ф. 1, д. 64, 1914. *Дело о раскопках проф. Н.И. Веселовского в Таврической губ. и Кубанской обл.* Научный архив ИИМК РАН.
- Д. П 90028. Фотоархив ИИМК РАН.

REFERENCES

- Anfimov, N. V. 2011. *DrevnezolotoKubani*. Krasnodar: Tradiciya.
- Balnov, F. R. 1996. *Kul't konya I kolesnicy v skifo-sarmatskuyu ehpoju u narodov Evrazijskih stepej I predgorij*. Avtoreferat dissertacii ... kand. ist. nauk v forme nauchnogo doklada. Sankt-Peterburg.
- Bessonova, S. S. 1982. O skifskih povozkah. In: Terenozhkin, A. I., Mozolevskij, B. M., CHernenko, E. V. (ed.). *Drevnosti stepnoj Skifii*. Kiev: Naukova dumka, s. 102-117.
- Bidzilya, V. I., Polin, S. V. 2012. *Skifskij carskij kurgan Gajmanova Mogila*. Kiev: Skif.
- Gorodcov, V. A. 1936. Elizavetinskoe gorodishche I so-provozhdayushchie ego mogil'niki po raskopkam 1935 g. *Sovetskaya arheologiya*, 1, s. 171-187.
- Lappo-Danilevskij, A., Mal'mberg, V. 1894. *Drevnosti Yuzhnoj Rossii. Kurgan Karagodeuashkh*. Sankt-Peterburg. MaterialyoparheologiiRossii, 13.
- Melyukova, A. I. 1981. *Krasnokutskij kurgan*. Moskva: Nauka.
- Mozolevskij, B. N. 1972. Kurgan TolstayaMogilabliz Ordzhonikidze na Ukraine. *Sovetskaya arheologiya*, 3, s. 268-309.
- Otchet Arheologicheskoy Komissii za 1912 g.* 1916. Sankt-Peterburg.
- Otchet Arheologicheskoy Komissii za 1913—1915 gg.* 1918. Sankt-Peterburg.
- Polin, S. V. 2014. *Skifskij Zolotobalkovskij kurgannyj mogil'nik V—IV vv. do n. e. na Hersonshchine*. Kiev.
- Rostovcev, M. I. 1913. *Antichnaya dekorativnaya zhivopis' na yuge Rossii*. 2: Atlas illyustracij k monografii. Sankt-Peterburg.
- Rostovcev, M. I. 1925. *Skifiya i Bospor. Kriticheskoe obozrenie pamyatnikov literaturnyh I arheologicheskikh*. Leningrad.
- Erlih, V. R. 1991. *Meotskie mechi iz Zakuban'ya. Drevnosti Severnogo Kavkaza i Prichernomor'ya*. Moskva.
- F. 1, d. 94, 1915. *Delo o raskopkah Nikolaya Emel'yanovicha Makarenko v Poltavskoj, Har'kovskoj i Chernigovskoj gub.* Nauchnyj arhiv IIMK RAN.
- F. 1, d. 64, 1914. *Delo o raskopkah prof. N. I. Veselovskogo v Tavricheskoy gub. i Kubanskoj obl.* Nauchnyj arhiv IIMK RAN.
- D. II 90028. Fotoarhiv IIMK RAN.

E. Ju. Loginova

PHANTOM SCYTHIANS MOUND NEAR THE SUMY CITY

In 1926 collection of items that allegedly were founded in a mound near the Sumy city of Kharkov province was transferred to the State Hermitage museum from the storehouse of antiquities of the State Academy for the History of Material Culture. According to the information given in the museums inventory book, this mound was excavated by N. E. Makarenko in 1915. However we couldn't find any documents confirming this research. Even if the mound near the Sumy city existed, details of its structure as well as circumstances of the items discovery are still unknown. The most of peculiar interest items in the Hermitage collection are numerous iron parts of two Scythian-type wagons. In this article we have proposed the reconstruction of the wheels of these wagons that based in the analysis of the items. For some parts of wagons we have found analogies in the Scythian mounds in the Dnieper and the Kuban areas. At the same time, in the Hermitage collection there are Sindo-Meotian type swords and Meotian pottery of the IV century BC. Considering this fact, we have reviewed an alternative version of the origin of wagons parts. Some indirect signs allow us to correlate items from a mound near the Sumy city with the famous Elizabethan burial mounds. This fact is confirmed also by the comparison items from Hermitage collection with archive documents of excavations of the Elizabethan burial ground, in particular, with the photo of the wheels that were founded in the mound, excavated in 1915.

Keywords: Scythian-type wagon, mound near Sumy city, N. E. Makarenko, Elizabethan burial ground, N. E. Veselovsky.

Одержано 17.12.2018

ЛОГІНОВА Катерина Юріївна, лаборант, Державний Ермітаж, Дворцова набережна, 38, Санкт-Петербург, 191186, Росія, loginova213@gmail.com.
LOGINOVA Ekaterina, assistant, State Hermitage Museum, Dvortsovaya emb., 38, Saint-Petersburg, 191186, Russia, loginova213@gmail.com.