

Сохранившийся инвентарь представлен в основном законечниками стрел, обломками копий и втоков. В погребении 2 кургана № 9 вместе с остатками конского скелета обнаружены обломки двух пар удил и S-образные бронзовые псални, ворварки, сферические бронзовые бляхи (10 экз.) с полукруглыми петлями с внутренней стороны, 2 нащечные пластины в виде трехпалой когтистой лапы хищника кошачьей породы и два насосника в виде головы грифона. Украшения представлены обломками двух бронзовых с позолотой браслетов (курган № 10, погребение № 2), возможно, спиралевидных, с внешним диаметром 6,5 см.

Керамика в погребениях практически отсутствует. Лишь в кургане № 10 (погребение № 11) найден невыразительный фрагмент венчика лепного черноглиняного сосуда.

Сохранившийся антропологический материал дает возможность судить о половозрастном характере погребенных. В кургане № 9 в основном погребении № 1 была похоронена женщина с младенцем (?). Впускное погребение № 2, судя по сохранившейся узде, по-видимому, мужское. Пол основного погребенного в кургане № 10 неясен. Впускное погребение № 2 во входной яме — женское. В кургане № 11 сохранились кости двух особей — мужской и женской. Анализ инвентаря и погребальных сооружений определяет хронологические рамки бытования могильника концом V — серединой IV вв. до н. э.

Лисецкий Ф. Н., Бызов А. А. (Одесса).

РЕКОНСТРУКЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ СТЕПНОГО ПОБУЖЬЯ

Успешно реализованная попытка реконструкции дорожной сети Скифии от Северного Приазовья до Днепра, которая по ориентации расположения курганов и курганных групп (Болтрик, 1990) определяет необходимость дополнения полученных результатов реконструкцией транспортной инфраструктуры в Правобережной степи. В частности, по крупномасштабным картографическим материалам проведена инвентаризация и картографирование курганных могильников на территории, размещенной между Березанско-Сосицим и Бугским лиманами. Всего зафиксировано 1044 кургана со средней плотностью их размещения на указанной территории 0,78 курганов на 1 кв. км. Основные компактные группы курганов, образующие ареалы с плотностью размещения от 6 до 48 курганов на 1 кв. км., сосредоточены в земледельческой зоне и вблизи нее, а для межлиманного пространства характерно диффузное распределение при равномерной плотности (от 1 до 6 курганов на 1 кв. км). Локализация редких компактных групп (от 3 до 6 курганов на 1 кв. км) формирует определенный пространственный рисунок, согласующийся с логикой рационального транспортного обеспечения региона. На сакральный характер притяжения курганов к дорогам указывали многие исследователи, но не менее важным обстоятельством является и то, что за счет многовекового использования курганов создавались условия для главных направлений транспортной сети. Так, все известные погребения Степного Побужья IX-VIII вв. до н. э. совершены в курганы ямного времени (Гребенников, 1989). В более жесткой взаимообусловленности курганов и дорог немаловажную роль играла и необходимость рег-

ламентации создания ориентиров в однообразных геоморфологических условиях степи.

На территории Нижнего Побужья различные местоположения не имеют явных преимуществ в размещении курганов: при анализе карты установлено, что на приводораздельные пространства приходится 47%, на склоны — 53% общего числа элементарных квадратов (площадью 1 кв. км) с фиксированным наличием курганов. Вероятно, это связано с полигенетичностью курганных погребений: в долинах, балкам и прилиманым зонам и приурочены некрополи оседлого населения, а к дорогам в местах наибольших высот местности — курганы кочевников, насыпи которых выполняли сигнальные функции.

Местоположение курганных групп позволяет реконструировать важнейшие направления транспортной сети Ольвийской хоры и заметить перспективные направления торговых путей со Скифией. Румбы древних дорог периферии Ольвии (1-я северная, 3-я северо-западная, 2-я и 1-я западные, 2-я южная), представленные на карте А. И. Карасева (1956) и уточненные нами по аэрофотозображениям, систематизируют во внутриматериковой части значительную часть курганных групп. Помимо этого, по курганам могут быть реконструированы направления дорог, прямо не ориентированные на Ольвию. С Каборгой I (поселением средней бронзы — архаического времени) связана субмеридиональная локализация курганов в междуречье Сосика-Безезани. Диагональное направление от района Каборги I к Великой Коренихе стыкуется с магистральной дорогой на север (от Ольвии к Варваровке). По мнению А. С. Островерхова (1981), эта дорога связывала через Песчаный брод (у Вознесенска) античный полис с глубинными районами Скифии.

Ляшко Ю. Ю. (Жаботин).

НОВЫЕ ПОСЕЛЕНИЯ СКИФСКОГО ВРЕМЕНИ В РАЙОНЕ ЖАБОТИНА

Село Жаботин Каменского района Черкасской области, расположенное в бассейне р. Тясмин, известно как одно из мест концентрации древностей предскифского и скифского периодов в Днепровском Лесостепном Правобережье. Среди наиболее ярких из них — курган № 524, раскопанный А. А. Бобринским, и № 2, исследованный В. В. Хвойкой, а также поселение на Тарасовой Горе, в раскопках которого непосредственное участие принимал А. И. Тереножкин. Как известно, изучение материалов названных памятников, особенно поселения на Тарасовой Горе, позволило выделить в археологии раннего железного века так называемый переходный период от предскифского к скифскому времени, получивший наименование жаботинского.

С археологической точки зрения Жаботин и его окрестности вовсе не исчерпали своих возможностей. За последнее десятилетие в указанном районе нами открыто 7 новых поселений скифского времени.

1. ЖАБОТИН, УРОЧИЩЕ СКИБОВОЕ, в 2 км на запад от санатория «Луч». Селище расположено на плоском вытанутом холме, прорезанном в нескольких местах оврагами. Культурный слой прослежен на расстояние до 0,8 км вдоль холма. Здесь зафиксировано 5 пятен от наземных жилищ (куски обожженной гли-