ДРЕВНИЙ КОЛЁСНЫЙ ТРАНСПОРТ: состояние проблем и рабочие гипотезы

П. М. Кожин

УДК 903.2(47+57)

Запряжка быков в плуг, борону или молотильный агрегат была важной предпосылкой появления транспортных средств. Исходным ареалом был Ближний Восток. Выработанные здесь виды повозок с усилением разнообразных контактов распространялись по региону и за его пределы, где возникали новые стабилизации – местное локальное развитие пришлой культуры, в том числе транспортной, на вновь освоенной территории. Волны миграций в конце неолита – раннем бронзовом веке устремлялись на Балканы (1-я стабилизация), позднее они обратились на Кавказ (2-я стабилизация) и в Северо-Понтийские степи (3-я стабилизация). В Средней Азии, где был освоен бактриан, возникает самобытный вид транспорта (4-я стабилизация). В Хараппе утверждается первоначальный западно-евразийский тип повозки (5-я стабилизация). В середине II тыс. до н.э. конный экипаж, достигший высокого уровня технического совершенства, появляется в Китае. Одновременно осуществлялось конструктивное совершенствование и выработка специфических функциональных видов повозок, поиск видов животных, пригодных для транспортного использования. Различные виды быков и приручённых эквидов к началу II тыс. до н.э. постепенно уступают место устойчивой триаде тягловых животных: немногим породам быков, лошади и верблюду (последний имел локальное применение). Языковая среда населения, среди которого распространялась лошадь, не была однородна – слишком сложные процессы общения, смешения, противоборств протекали в низкоширотном регионе Евразии в этот длительный период.

Ключевые слова: Евразия, повозка, колесница, упряжь, тягловые животные

В развитии технической культуры человечества давно уже выявились некоторые отчётливые фазы, которые полностью трансформируют направленность производственных, технических интересов и поисков, расширяя их диапазон и усиливая интенсивность. Так от изначальной орудийной деятельности, имеющей целью всего лишь повысить возможности, силу, надёжность естественного «инструментария» человека – его рук – происходит переход к изготовлению всё более функционально разнообразных орудий. Далее появляются всё более сложные агрегаты, позволяющие людям наиболее эффективно расходовать свою не очень значительную индивидуальную энергию, использовать в трудовых действиях объединённую энергию коллектива. Наконец, начинают применять для различных работ энергию приручённого, одомашненного скота и различные силы природы – ветер, течение воды, огонь. Всё это пробуждало изобретательность, будило инженерную мысль. Открытие свойств естественных материалов способствовало тому, что материальная культура становилась всё более функционально полноценной, надёжной и долговечной.

Начало использования сухопутных транспортных средств резко меняет условия жизни человечества с того момента, когда эти средства становятся обыденным явлением в быту, хозяйстве, общественной жизни, военных операциях народов, населявших достаточно обширные пространства в основном средней и южной полосы евразийской территории. Географически эти зоны отличаются крайне разнообразным рельефом и связаны, по преимуществу, с засушливыми климатическими условиями, сложившимися после стабилизации природной обстановки, наступившей вслед за ослаблением холодов и таянием значительных объёмов северного ледникового щита. Большинство этих зон оказались заняты расселяющимися земледельческими коллективами. Их побуждали к расселению очень многообразные факторы.

Наиболее мощным из них стал демографический рост популяции. Каждая хозяйственная система, тем более, – ранняя, далеко не совершенная и ещё не выработавшая средств защиты от различных негативных воздействий, оказываемых природой, климатом, ограничениями ресурсной базы и другими обстоятельствами, может содержать в себе многочисленные риски для населения. Перенаселённость в условиях определённой формы хозяйствования наступает достаточно внезапно, и нехватка жизненных припасов вызывает повышенную активность, которая может разрешаться наступлением на соседей для захвата недостающих средств жизнеобеспечения. Начинающееся противоборство завершалось либо истреблением какой-то части коллективов, либо уходом одной из групп со спорных территорий. Так как с определённого периода времени степень заселённости всех производительных для ведения аграрного хозяйства территорий достигала примерно равномерного уровня, то такой уход одной из групп мог приводить в движение большие популяционные группировки, охватывавшие значительные территории. К подобным же последствиям приводили любые формы непредвиденных стихийных бедствий – засухи, наводнения, землетрясения, изменения русел рек и т.п. Сухопутный транспорт позволял достаточно быстро покидать такие территории. Это ускоряло давление уходящего населения на окружающие группы, которые тоже сдвигались со своих мест. Начинался хаотичный поток мелких и крупных переселений. Конечно, подобные явления проявлялись и много раньше появления колёсного транспорта с животной тягой. Ведь описанные в Библии приспособления для переноски Скинии Завета – это, фактически, всего лишь носилки, которые перемещали люди (во времена исхода из Египта еврейские племена колёсного транспорта не имели, но их преследовали египетские колесницы). Священность Скинии, её содержимого, обрядов, связанных с ней, отодвигала на задний план изучение инженерных, общественных и бытовых особенностей, проявившихся в техническом исполнении этого сложного ритуального комплекса. Однако, он скрупулёзно описан в книге «Исход» (Гл. 25, 26, 27, 1–19). Там упомянуты кольца и продевавшиеся в них шесты «для ношения» всех частей Скинии. Это подробное описание показывает, какое огромное значение при перекочёвках придавалось весу и распределению груза. Всё продумано, принята во внимание каждая деталь. Этим продемонстрирована вся важность упорядочения хозяйства, придания ему стандартности, что значительно облегчало и ускоряло перекочёвки и их подготовку, способствовало развитию изобретательской мысли. Можно считать, что в разработке древнейших форм экипажей приняло участие и кочевое, и условно оседлое население.

Я уже достаточно подробно описывал наиболее вероятный ход развития конструкции колёсного (точнее, сухопутного) транспорта [Кожин, 1985; 1986; 2007а]. Всё восходит к расширению сферы использования упряжных аграрных орудий, которые стали необходимы для ускорения пахоты и работ по уборке урожая. Именно эти работы, от которых зависела наиболее продуктивная уборка урожая и его сохранность, подвигли аграрный коллектив на поиски надёжного и долговечного решения данной жизненно важной проблемы. Волы с помощью ярм и грядиля, впряжённые в простейшее рало, обеспечивали движущую силу агрегата, а молотильная доска (либо примитивная борона) становилась основанием кузова. Далее такой помост мог снабжаться полозьями в виде двух параллельных брусьев, прикреплённых снизу и ориентированных по ходу движения, в результате чего получали ранний вариант саней. Модели саней становятся всё более характерной находкой на аграрных поселениях [Гусев, 1998; Балабина, 2004]. Затем, подкладывая отрезки бревен под полозья, добивались ослабления силы трения и увеличения скорости передвижения грузов. Впрочем, особо тяжёлые египетские монументы и в поздний период продолжали транспортировать на санях, используя значительные отряды работников, впрягавшихся в канат [Лурье и др., 1940, с. 102, 105, 193–195]. Это было экономичнее, так как тренированные рабочие отряды могли более надёжно обеспечивать безопасное передвижение гигантских негабаритных тяжестей. Тренированные животные не могли заменить человека с его умом и способностью к тяжкому ритмичному труду с внезапными изменениями ритма [Бюхер, 1923]. В последующем катки, закреплённые под кузовом, перерабатывались в колёсную пару, которая затем разделялась на ось и два колеса равного веса. Накопленные профессиональные знания показали, что для колёс целесообразнее использовать продольные, а не поперечные спилы стволов деревьев, т.к. последние

при интенсивном качении быстро расслаиваются на кольца годичных слоёв. Такая деталь, как колесо, чаще, чем другие части повозок, обнаруживалась при раскопках, поэтому среди исследователей сложилось несколько даже преувеличенное представление о значении разновидностей колёс и их конструкций.

С возрастанием роли транспорта в хозяйстве и общественной жизни происходит увеличение числа повозок, совершенствование приёмов управления упряжными животными и многие другие процессы, приводящие к нарушению традиционного уклада коллективных взаимоотношений в пределах крупных евразийских территорий. Естественно, что становление транспортных средств выдвигало широкий круг новых технических требований и задач по обеспечению их безопасности для пользователей, повышению коэффициентов полезности, простоты, интенсивности, эффективности применения. Это способствовало общему подъёму инженерно-технической культуры, усложнению циклов хозяйственной деятельности, дифференциации производственных областей и культурно-хозяйственному росту. Напоминать об этом приходится потому, что очень часто в работах, посвящённых какой-то одной производственной, хозяйственной, экономической области, авторы недооценивают и попросту забывают, какой диапазон воздействия на общий уровень производства, технической и умственной культуры приобретает любое крупное новшество в традиционной культуре человечества. Впрочем, не обязательно явно, но любая крупная социальная или производственно-экономическая инновация оказывает прямое и косвенное воздействие на специфику материальной и духовной культуры и в условиях современного научно-технического прогресса. Конечно, кроме функциональной схемы происхождения и развития транспортных средств существовали и другие гипотезы и концепции. Так, на рубеже XIX и XX веков появилась гипотеза Э. Хана о начале развития транспорта как следствия использования храмовых его моделек, употреблявшихся жрецами в ритуальных действах. Эту умозрительную идею, модную в первые десятилетия XX в., приходится упоминать в связи с тем, что косвенным образом она оказала воздействие на гипотезу о самостоятельном (?) возникновении колеса и, как следствие, колесного экипажа на Американском континенте. Однако, предпосылки к такому выводу ничтожны и ничем, кроме моделек сомнительного происхождения, подкреплены быть не могут. Умозрительной осталась также схема А.-Ж. Одрикура [1948, с. 54–64]. В этой схеме, индуцированной изучением традиционных транспортных средств Юго-восточной Азии, таится ещё достаточно много нереализованных возможностей практического применения, хотя под её обаянием находились специалисты в течение значительного периода второй половины XX века [Вийрес, 1984, с. 91–105]. Это обстоятельство нисколько не умаляет значения архетипных идей в разработке древнейших транспортных средств (о роли этих идей см.: [Кожин, 2011, с. 18–20, 33–34]). Практические наблюдения в этом направлении начал суммировать Чайлд в коллективной монографии по истории древней техники, рассматривая проблему вращательного движения (rotary motion) [Childe, 1956].

По целому ряду работ В.Г. Чайлда легко убедиться, что в 30–40-х годах XX века он начал последовательное изучение изделий, обеспечивающих основные области хозяйственной и бытовой жизни жителей Евразии в эпохи неолита – бронзового века (см. библиографию и соответствующие разделы в монографии: [Кларк, 1953, с. 315 и др.; Кожин, 2011, с. 193, прим. 1]). В этих работах он старался акцентировать два момента: техническую эволюцию основных функциональных наборов жизнеобеспечивающих материальных средств[1] и специфику их распространения и освоения в разных регионах Старого Света. Оба эти аспекта удалось наиболее чётко продемонстрировать на примере ранней истории колёсного транспорта. Только эта сфера материальной культуры была хоть сколько-нибудь подготовлена для схематического решения подобной задачи.[2]

[1] Я обозначил такие наборы артефактов материальной культуры как «функциональные комплексы», а единонаправленные изменения всех, большинства или отдельных частей таких комплексов, объединённых единой системой производственных технологий, во времени – «развитием единой производственной базы традиционного этнокультурного или политического объединения».

[2] Перепечатанная недавно без толкового историографического комментария монография «Арийцы» [Чайлд, 2010] завершает начальный этап исследований Чайлда. И, в конце концов, его обида на советскую археологическую науку [Мерперт, 1992, с. 184–196] была связана именно с тем, что он в течение большей части жизни думал, что советские археологи выстраивают свои социально-исторические концепции на прочном документальном и материальном основании. Тогда как в действительности эти концепции создавались на базе гипотетических умозрительных построений. А такая ситуация нисколько не способствовала реализации основной идеи Чайлда: по сохранившимся

Начав свою самостоятельную исследовательскую работу, я осознал, что для полноценной реализации указанной масштабной идеи (прослеживания реальных без хронологических пробелов взаимодействий крупных человеческих коллективов от доисторических эпох до наших дней), ныне ещё не достигнут уровень практических возможностей. А потому цели собственной работы в этих областях я ограничивал методологическими, методическими и практическими разработками, так или иначе причастными к этой тематике [Кожин, 2007а; 2011].

В. Г. Чайлду удалось достаточно внятно установить хронологическую последовательность развития общеевразийских сухопутных колёсных транспортных средств и наметить приблизительные пути и фазы их распространения по материку [Childe, 1951; 1954]. Здесь под «общеевразийскими» видами колёсных экипажей я имею в виду те, которые в процессе миграции распространялись на новой для них территории, но ещё не подверглись адаптационным изменениям во вновь складывающейся транспортной стабилизации. Мне довелось сделать в этих вопросах некоторое количество уточнений.

Прежде всего, оказалось необходимым инвентаризировать находки реальных транспортных средств в Евразии. Методическая ценность такого подхода была наглядно продемонстрирована работой К. Ф. Смирнова [1961, с. 46–72], составившего систематический каталог сравнительно небольшого числа костяных и роговых псалиев эпохи бронзы на территории Европейской части СССР и Зауралья. Именно с этого времени начинается серьёзная разработка проблематики, связанной с конской уздой и управлением, прежде всего, упряжной лошадью. Почему же именно упряжной? Ведь, например, Америка в XVI веке сразу освоила испанскую верховую лошадь. Индейский мир знакомится с верховой лошадью через единоплеменников, которые в услужении у европейцев становились конюхами, а потом бежали домой с украденными лошадьми. Т.е. индейцам не надо было самостоятельно осваивать весь процесс одомашнивания, приручения и использования лошади. Они получили современные знания о работе человека с домашней лошадью и пользовались именно такой лошадью, а не проходили вместе со многими поколениями первобытной дикой лошади все фазы взаимной адаптации. Повозка появляется у индейцев лишь к концу XVIII века и на сравнительно ограниченной территории. Это отчасти обусловлено ускоряющимся наступлением «белых» на «индейские территории». При этом поражает, как легко и быстро повозки стали использоваться для устройства кочевых лагерей (всё тех же куреней) и «кочевнических крепостей», защищённых окружающим их кольцом распряжённых повозок [Кожин, 1972, с. 285–289; 1992, с. 93–102].[3] По этим примерам нельзя реконструировать ход древнего процесса освоения коневодства. И, конечно, трактат митаннийца Киккули [Kammenhuber, 1961], отдельные замечания Ксенофонта – это едва ли не единственные надёжные письменные источники о финальных моментах осуществления этого процесса. Это вынуждает специалистов особое внимание обращать на любые рисуночные, гра-

комплексам материальной культуры выявить их фактические, территориальные и хронологические отношения, чтобы по этой, уходящей вглубь доистории цепочке связей определить древнейший центр индоевропейского единства.

[3] Здесь уместно остановиться на непродуктивном споре о различиях между повозкой и колесницей, начатом Э. Якобсон и А.-П. Франкфором, столь увлёкшем Д. Черемисина [2006, с. 262–264], что он погрузился вслед за инициаторами в формальные моменты вопроса, хотя, по существу, спор беспредметен. Когда-то я дал такое определение: «Под колесницей понимается исключительно повозка, служившая в военных целях и для транспортировки привилегированных лиц» [Кожин, 1977, с. 286, прим. 1]. Впоследствии неоднократно приходилось удивляться недостаточности этого утрированно афористичного определения. Пиджинизация основных языков, имеющих международное применение, идёт по нарастающей, поэтому «в военных целях» понимается уже как «в боевых целях», а все тонкости первоначального расширительного (бытового, «внетерминологического») словоупотребления игнорируются. Тогда как изначально в число «военных целей» входят все элементы культуры, быта, общественных отношений, функционально связанные с войной. Не только спартанские правила воспитания и поведения спартиотов, но и любой устав полноправных граждан греческих, этрусских и, скорее всего, малоазийских «полисов» подразумевали обязательную физическую подготовку граждан, а также использование всех средств материальной культуры всё в тех же военных целях. До введения так называемой бифуркации в образовательный процесс в Европе классическое образование XIX века, включавшее ознакомление с античным письменным наследием и его толкованиями, делало понятным для всякого гражданина и политика, по сути образованного человека (того же У. Ю. Гладстона, Г. Роулинсона и др.), всепроникающую роль военных действий, военной угрозы в жизни «политий» любого уровня. Любое общественное мероприятие, общественное взаимодействие приобщало гражданина к участию в войнах, к осознанию своего пожизненного места в рядах защитников Отечества. И медлительная запряжённая быками тяжёлая повозка, на которой вывозили в боевой поход знамя Флорентийской коммуны, также была «колесницей», символом славы и доблести. Спортивные, охотничьи, ранговые повозки гальштаттского и латенского населения Европы, ритуальные «священные» экипажи этого времени были также колесницами (ἅρμα), а не грузовой, в том числе жилой повозкой (ἅμαξα) (ср.: [Кожин, 2011, с. 343, 350, прим. 2]). Всё это имело аналоги на всём низкоширотном протяжении великого континента Евразии.

фические, скульптурные свидетельства, отражающие случаи и процессы взаимодействия коня и человека. И здесь весьма убедительное значение приобретает факт регулярной встречаемости на изображениях лошади вместе с колёсным экипажем. Изображение всадника – это уникальный случай до первого тысячелетия до н.э. Только ассирийское искусство начинает демонстрировать форейторскую езду на колесницах и всадничество. И это не случайно: лошадь надо было обуздать, используя для этого возможно более строгие средства, которые вырабатывались и совершенствовались именно в древнейших колесничных упряжках.

Моя задача свести и систематизировать остатки реальных колёсных средств передвижения в могилах от энеолитической до раннежелезной эпохи оказалась крайне трудоёмкой, а главное менее перспективной, чем наблюдения К. Ф. Смирнова, ввиду постоянного появления новых находок. Но всюду состояние их (это были, в основном, деревянные повозки) и специфика исследований оставляли желать лучшего (см.: [Кожин, 1982, с. 90–166]; здесь собраны данные более чем о 400 пунктах находок экипажей, но количество найденных повозок было много большим; эта работа сильно сокращена по сравнению с первоначальным вариантом, и в ней отсутствует полностью иностранная библиография, в частности, все немецкие издания до 1945 г.). Впрочем, дальнейший обширный вал находок, кроме разве ямно-катакомбных, ранних кавказских, севанских и некоторых гальштатских образцов, также не оставляли надежд на обретение изделий лучшей сохранности, а главное на повышение качества раскопочных работ. Дело в том, что при полевых работах, сколь бы они не были предусмотрительно подготовлены, элемент случайности появления различного рода находок необычайно велик. Поэтому включать в состав каждой, даже крупной экспедиции специалистов по полевой работе с определёнными специфическими разновидностями изделий материальной культуры оказывается нерационально – соответствующие находки могут и не обнаружиться.[4] К тому же и специального обучения работе с тленными материалами в полевых условиях в учебных заведениях соответствующих профилей, обычно, не проводится. Так что при находках доисторических и раннеисторических деревянных повозок можно рассчитывать лишь на аккуратность работников, надёжную графическую фиксацию находок и опытность специалистов, дающих при проведении раскопок интерпретацию объектов захоронения, а это далеко не всегда гарантия правильной реконструкции первоначального вида и специфики объектов. Например, в могилах на озере Севан (Лчашен) трубчатые позолоченные ярма-перекладины для упряжных лошадей были приняты за составные части луков и остались лежать в фондах Музея Армении [Кожин, 1982, с. 59–62]. Напомню также о давно забытом интереснейшем и толком не объяснённом погребальном памятнике – Аладжа-Гуйюке [Koşay, Akok, 1966, s. 80–102], где отсутствие находок колёс повозок исказило всю систему интерпретации предметов конского убранства, принятых за культовые принадлежности. Ещё один наглядный пример связан с Синташтой, где при раскопках обнаружились многочисленные следы захоронений экипажей в могилах [Генинг и др., 1992, с. 154, рис. 72; с. 166, рис. 80; с. 184, рис. 94; с. 205, рис. 108; с. 215, рис. 116]. Ясным среди этих следов оказывался почти исключительно тлен от части обода колес и примыкающих к нему концов колёсных спиц. Вразумительная сохранность этих частей объясняется тем, что в дне могил были вырыты специальные углубления, в которые при захоронениях вкатывали колёса колесниц, очевидно, для большей устойчивости, чтобы агрегат самопроизвольно не сдвигался во время исполнения погребальных обрядов и ритуалов.[5] Эти ямки [Генинг и др., 1992, с. 162, рис. 78; с. 180, рис. 91; с. 205, рис. 111] обеспечили более полноценную сохранность деталей, оказавшихся внутри них. Все остальные детали могли определяться только умозрительно с учётом возможных пропорций предполагаемого кузова колесницы, дышла и прочих деталей. Однако, это обстоятельство не только не помешало исследователям рекон-

[4] Насколько это вопрос удачи, духовного настроя руководителя экспедиции очень рельефно показывают два примера. Проф. В. И. Сарианиди, открыв на Гонуре мозаики, равноценные ближневосточным, предвидя новые находки, приглашает специалистов, которые продолжают планомерные исследования прежних и новых находок [Труды, 2012, с. 167–198]. Когда же В. Майр попытался углубиться в поразивший его древний мир Синьцзяна, он столкнулся с бездной предположений, переводящих все человеческие проблемы в виртуальные плоскости, где ни в чём нет твёрдого основания [Mallory, Mair, 2000].

[5] Такие ямки, предназначенные для стабильной установки повозок на полах могил регулярно встречаются в китайских погребениях бронзового века и в латенских могильниках Европы, где их выкапывали для всей колесницы (для ярма, дышла, колёс и даже удил лошадей) [Stead, 1965, p. 260, fig.1]. Полагаю, это подтверждает, что тормоза у колесниц и в то время отсутствовали. Иначе не понадобилось бы фиксировать колесницу с помощью ямок.

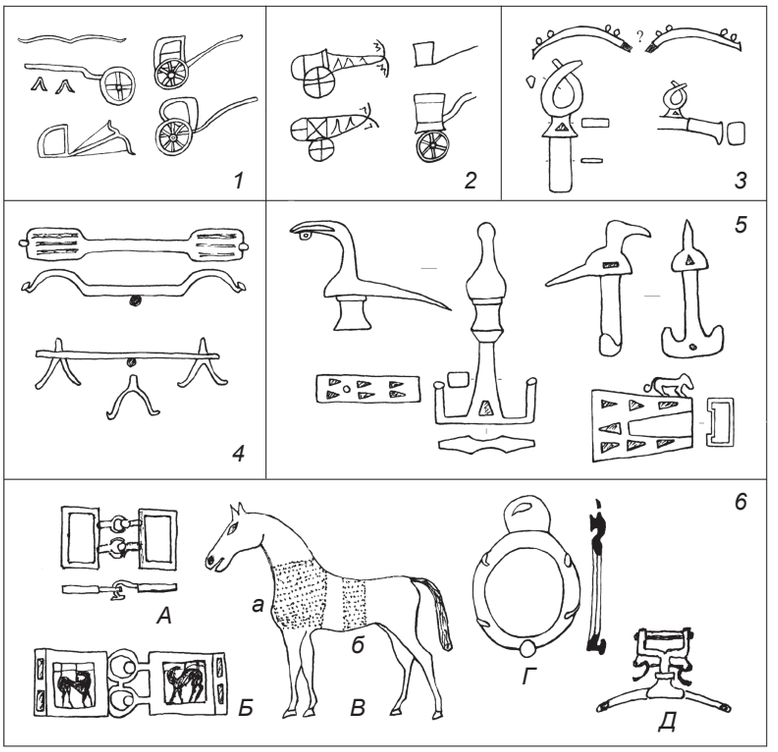

Рис. 1. Детали колесниц и упряжи (рисунки-схемы автора): 1 – схемы колесниц с египетских гробничных изображений; 2 – крито-микенские и хеттские колесницы (письменные знаки линейного письма В и рельеф); 3 – ярмо конных колесниц из Лчашенских курганов и его детали (в том виде, как они были представлены мною в ходе беседы 29.10.1969 г. с автором раскопок Лчашенских курганов А.О. Мнацаканяном, которому я глубоко признателен за возможность ознакомиться с этой уникальной коллекцией материалов); 4 – типичное бычье нашейное древнее ярмо; конское простейшее древнее ярмо, состоящее из перекладины и ярм-рогаток, опиравшихся на плечи упряжных лошадей; 5 – детали конской упряжи из Лчашенских курганов (схемы этих же предметов опубликованы С.А. Есаян [1980]); 6 – детали, связанные с чересседельным ремнём (А, Б, Д – оснащение колесниц этрусков; Г – часть двухсоставной пряжки со шпеньком от подпружного ремня из кургана 8 могильника Уйгарак).

струировать общий вид повозок, выглядевших при этом грубыми, тяжёлыми, топорными, что, по определению, должно быть исключено при изготовлении лёгких быстро движущихся экипажей ([Кожин, 1982; 2007а; Избицер, 2010, с. 187–194]; позицию Е. В. Избицер по поводу различения «повозок» и «колесниц» я не разделяю и не стану обсуждать в предложенной автором тональности), но и снабдить эти «рыдваны» полностью вымышленными «тормозами» [Генинг и др., 1992, с. 184, рис. 94]. Таким образом, приходится констатировать, что одной из немногих надёжных, реальных частей повозок и колесниц, полученных в результате раскопок памятников вплоть до раннего железного века, даже сохранившихся *in situ*, можно признать их колёса. На них и приходится направить особо пристальное внимание при классификации повозок и колесниц, а отчасти и при выяснении их относительной хронологии.

В середине XX века хронологическое значение такого признака, как количество спиц, можно было принимать во внимание едва ли не безоговорочно, но быстрое накопление новых материалов помогло выяснить, что четырёх-, шести- и восьмиспицевые колёса могли сосуществовать, но восходили к видам колесниц, изготовлявшихся в традициях разных этнокультурных производственных центров. Ещё сложнее становится хронология колёс, когда к исследованию подключаются различные изобразительные традиции. Колесо с четырьмя спицами становится основным символическим знаком для быстрого экипажа, но спицы могли и не изображать, если художник и его аудитория пришли к согласию, скажем, о значении круга с точкой как показателя быстрого вращения. К тому же круг с крестом внутри в североамериканской индейской пиктографии мог обозначать палатку шамана-лекаря в плане, где крест указывал положение наклонных столбов, формирующих шатёр.

Впрочем, кавказские находки подсказали один из надёжных путей реконструкции определённой разновидности реальных транспортных объектов. Речь идёт о двуколках с А-образным помостом-кузовом и четырёхколёсных повозках, у которых кузов двуколки может выполнять функцию дышла, когда повозка используется в горах [Кожин, 1995, с. 246–286]. Сохранение таких традиционных типов повозок до современности на Кавказе, в Малой и Передней Азии, в горных районах Средиземноморья объясняется их высокой функциональностью для аграрных и всевозможных бытовых работ населения, устойчиво в течение столетий и даже тысячелетий осваивающего определённую природную нишу. Традиционность подобной португальской сельской повозки хронологически уходит много глубже античной эпохи. В некоторых местностях ярмо для пары быков пред-

ставляло собой высокую стенку [Galhano, 1973, fig. 103–106], что сразу заставляет обратиться к древнейшим боевым колесницам с бычьей запряжкой. На «штандарте» из Ура колесницы снабжены оружием, которым легко могут пользоваться седоки, при этом их защищает высокий передок. Это не просто повозка, предназначенная для перевозки вооружения. Воины на колесницах в защитных одеждах. Шеи эквидов чем-то прикрыты. Они явно участники битв. По-видимому, и дощатая стенка над ярмом также древняя разновидность защитного снаряжения. Мы начали придумывать «подсобную роль» колесниц в сражении, прежде всего, потому, что Гомер сам уже не мог знать реалий древних малоазийских битв. Для него колесница уже не мощное орудие Победы, а снаряжение для соревнований первых олимпиад. Начинаются века колесничных состязаний, завершившиеся лишь с концом Византии.

Из Португалии и Испании повозки на высоких «трёхчастных» резко скрипящих колёсах попали в Латинскую Америку, где сделались характерным традиционным видом транспорта [Люди и ландшафты Бразилии, 1958, с. 133–135].

Проблема географии распространения транспорта имеет прямое отношение к хронологии и направленности этого распространения. Нет оснований считать, что европейские свидетельства о древнейшем транспорте объективны ([Кожин, 2007а, с. 253 и прим. 16]; здесь имеется в виду рисунок на сосуде из неолитического памятника Броночицы, Польша, где изображение, напоминающее домик с метёлкой на крыше, из-за сопровождающих его оттисков кружков с точкой внутри пытаются представить повозкой). Ныне, как и прежде, древнейшие достоверные данные происходят из Месопотамии. Вопрос о начале животноводства там же необходимо иметь в виду, но учитывая неизбежность прямых биологических обоснований, его приходится пока оставлять на втором плане. Есть ещё одна чисто культурологическая проблема, указывающая достаточно объективно на месопотамский приоритет. Это очень большое разнообразие видов раннего колёсного транспорта, известного в ближневосточном регионе, что указывает не просто на активное распространение транспорта, но и на осознание необходимости его всемерного совершенствования. Правда, об этом приходится судить по моделям и изображениям, а не по реальным находкам транспортных средств. Напротив, те данные, которые удалось получить при анализе повозок из Ура, Киша, Суз, свидетельствуют, в основном, о простых конструктивных решениях. Но не приходится забывать о том, что все местные находки происходят из могильных комплексов. А это подсказывает возможность использования для погребальных обрядов древнейших, традиционных транспортных средств. К тому же, престижный характер захоронений, совершённых задолго до указов о сокращении расходов на погребения, не позволяет сомневаться в их принадлежности местным правителям. С этим связана неизбежная архаизация и традиционность могильного убранства и снаряжения [Вулли, 1961]. Например, аккадских богов одевали в древние традиционные ткани, хотя сами уже пользовались более совершенными вещами лучшего качества [Кожин, 2004а с. 89]. Таким образом, эти материалы не могут опровергать вывод о существовавшем в реальной жизни III тыс. до н.э. многообразии колёсных средств передвижения. Всё это вместе взятое подтверждает мой вывод о двух основных направлениях распространения транспорта: вначале в Европу, на Балканы (сельскохозяйственная повозка, типа будакаласских [Maran, 2004; Bondár, 2012; Кожин, 1966, с. 176–177; 2007а, с. 184–188]); и другой путь – на Кавказ (многофункциональная повозка),[6] где вместе с шумерийским антропологическим типом утверждаются некоторые традиции месопотамской металлургии и металлообработки, а также идёт, по всей видимости, экспериментальная работа по созданию горной разновидности древнего экипажа [Кожин, 1985; 1986; 1995]. Важнейшим конструктивным и производственным достижением, проявившимся в этих экипажах, была возможность менять балансировку груза на крутых склонах за счёт перемещения возницы с А-образного передка в кузов и наоборот, а также опускание и поднятие, с помощью вращения на специальных шкворнях, переднего конца А-образного «дышла». При значительном подъёме этого переднего конца задний конец, опускаясь, вонзается в землю и препятствует тем самым сползанию повозки вниз по склону.

Несомненно, огромное значение имело создание всё в той же, по-видимому, месопотамской и

[6] По поводу повозок из Триалети, в связи с которыми возник вопрос об изготовлении их исключительно для похорон, я, по просьбе О. М. Джапаридзе, специально обследовал повозку, обнаруженную им при раскопках в Триалети. У этого экипажа с мощной дубовой станиной втулки колёс оказались сильно расточены, что указывает на её относительно длительное использование.

восточно-средиземноморской области древнейшего фургона с воловьей запряжкой, который, перейдя Кавказ и оказавшись в северо-причерноморских степях, становится жилищем кочевников. Можно даже предположить, что он являлся символом семейного (может быть, малосемейного) домовладения, т.к. во многих могилах северокавказских и ямно-катакомбных культур, предназначенных для захоронения взрослых, имеется уступ, который разделяет погребальную камеру на два уровня. Причём верхний, отличающийся большой площадью, либо содержит остатки повозки, либо оставался пустым, а в нижнем, меньшем, – находился умерший [Кожин, 2007а, с. 171–172]. Это специальное помещение в могиле для захоронения повозки становится определённого вида символом, думается, обозначением полноправного статуса захоронённого главы семьи или семейной пары (ср.: [Гей, 2000, с. 22, 30, 32, 57, 67, 68, 76, 120, 178, 183, 185]; автор достаточно самокритичен, чтобы почувствовать недоверчивое отношение к своим реконструкциям повозок, воспринимаемым как чрезмерно усложнённые, либо просто ошибочные [Там же, с. 176]; приходится утешаться тем, что те же претензии сам А. Н. Гей может адресовать своим критикам). Не исключено, что модели повозок, обнаруживаемые в могилах, представляли собою определённые символы. Их могли помещать в те могилы, где погребённые, чаще всего дети, имели право на определённый ранг (в данном случае «домовладельца»), который этими моделями символически обозначался. Они могли указывать на то, что право на домовладение не могло быть реализовано из-за смерти «наследника», предшествующей кончине «домовладельца-наследодателя». Подобную символику, когда захоронения детей, имевших ранг воинов, обозначались с помощью глиняных моделей каменных боевых топоров, я исследовал в фатьяновско-балановских могильниках Среднего и Верхнего Поволжья. Стоит обратить внимание на то, что дышлом у повозок могла служить длинная слега с развилкой на одном конце. Она не скреплена намертво с рамой кузова. В этой ситуации вспоминаются месопотамские древние образцы повозок, а одна из реконструкций чем-то даже напоминает одну из повозок Киша [Там же, рис. 55].

После работ экспедиции В. И. Сарианиди на памятнике Гонур-депе постепенно проясняется ситуация, связанная с оценкой реальных взаимоотношений разных культурных центров древневосточного мира. Во всяком случае, этот вопрос с большой достоверностью определился для второй половины III тыс. до н.э. Многочисленные теперь уже находки захоронений колёсных повозок в могилах «Царского некрополя» Гонура способствовали разрешению целого ряда проблем, связанных с древним колёсным транспортом. До недавнего времени можно было выделить пять территорий, где появившийся колёсный транспорт получал широкое распространение, сохраняя изначальную специфику, либо медленно, в соответствии с местными условиями, изменяя её. После Месопотамии, а затем и всего обширного ареала Ближнего Востока, одна из таких территорий сформировалась на Балканах, распространяясь в последующем на весь земледельческий пояс Европы от Днестра до Атлантического побережья (условно, ибо слишком многие регионы лишены соответствующих находок). Другая оформилась в Закавказье, а затем, преодолевая горные хребты и захватывая предкавказский степной пояс, распространилась по Восточно-Европейской степи, преимущественно в районах её кочевого заселения (именно его определяют цепи курганов, следующие вдоль древних путей передвижения населения и отдельные мощные сгущения курганных полей, отмечавшие оптимальные для жизни территории).

Этим определялись, как мне казалось до недавнего времени, пять основных зон стабилизации транспортных средств с бычьей или эквидной запряжкой: месопотамско-ближневосточная (I), европейская аграрная (II), горная кавказская (III) и восточно-европейская степная (IV). Последней была северо-индийская – «хараппская» стабилизация (V). Территория БМАК, точнее Туркмении, при всём своеобразии представленных там моделей повозок [Сарианиди, 1973], представала как неотделимая часть ближневосточной стабилизации.

Однако, открытия Маргианской экспедиции, сделанные на Гонур-депе, в принципе изменили подход к классификации транспорта. До недавнего времени, идя по стопам В. Г. Чайлда, все исследователи строили однолинейный ряд изменений от месопотамских гипотетических древнейших повозок, т.е. от экипажей с дышловой упряжкой. Упряжка в оглобли представлялась очень поздним изобретением [Кожин, 1969, с. 92–95]. Лишь отдельные находки могли с относительной определённостью указывать на её применение в раннем железном веке. Только в схеме Одрикура [Haudricourt, 1948] оглобельная повозка признавалась одной из изначальных разновидностей транспортных средств. Впрочем, эта

схема не подразумевала создание чёткой периодизации транспортных средств и этапов их распространения.

Модели повозок из памятников Туркмении также позволяли предполагать раннее использование оглобель, т.к. у передка повозки бывала вылеплена «протома» лишь одного верблюда. Сейчас использование именно оглобель, а не дышла, подтверждают находки тлена повозок в «Царских могилах» Гонура (мог. 3200, 3225, 3240, 3900).[7] Сохранность дерева здесь была весьма плохой, и лишь высокое качество подготовки рабочих в экспедиции В. И. Сарианиди позволило выявить не только конструктивные особенности колёс с бронзовыми шинами, но и получить данные о конструкции кузова ([Дубова, 2004, с. 266, 276–281], допускается, что повозка была запряжена лошадью; [Кожин, 2004б, с. 281–289; Сарианиди, Дубова, 2010, с. 144–159]). Выяснилось при этом, что здесь не прослеживается дышло, которое у некоторых повозок с дышловой упряжкой проходило под помостом кузова и кончалось у заднего борта экипажа, поддерживая и скрепляя всю конструкцию кузова [Кожин, 1995, с. 254].[8] Кроме того, в тексте Геродота (III, 102–104), в рассказе об экспедициях за золотом из Бактрии в Индию описаны повозки с двумя пристяжными и одним верблюдом-«коренником», что всегда было типично для оглобельной запряжки, вплоть до традиционной русской тройки. Всё это объективно подтверждает применение оглобельной запряжки в БМАК [Кожин, 2012, с. 211, прим. 18] и выделяет его как территорию создания особого вида транспорта с верблюдом в качестве основной тягловой силы и специфической, независимой от транспортных средств окружающих территорий, конструкцией экипажа, который, судя по глиняным моделям, имел вид удлинённой относительно узкой четырёхугольной повозки. Но конструкция колёс прочно связывала эту территорию со всем близлежащим миром. Впрочем, нельзя исключить, что и колёса первоначально имели какую-то самобытную конструкцию.

Благодаря рассказу Геродота, не приходится сомневаться, что оглобельная запряжка повозки железного века обретает надёжную, более чем тысячелетнюю доисторию. Следуя за этим техническим открытием древности, можно более предметно вести поиск древнейших кочевых предков населения «сарматского мира», принёсших, в частности, в Китай, на рубеже н.э. новый тип оглобельного колёсного экипажа, более экономичный, чем дышловая запряжка, и более соответствующий природным и хозяйственным возможностям «безлошадной» страны. Таким образом, БМАК выходит на уровень самобытного транспортного региона, лишь подвергшегося мощному влиянию ближневосточного. При этом, возможно, этот последний стал воздействовать на БМАК в своём далеко не изначальном варианте, что удаётся установить по находкам на Гонуре исключительно стандартных бронзовых колёсных шин [Кожин, 2004б, с. 288].

Находки последних десятилетий на Кавказе позволяют гипотетически утверждать, что здесь произошло разделение «транспортной экспансии» на два потока: один – остановился на Кавказе и, стабилизировавшись здесь, создал локальную горную повозку с вращающимися осями, А-образным дышлом, сложной системой торможения [Кожин, 1995, с. 263, 264, 266, 267]. Конечно, нужны новые материалы, но они, уверен, будут обнаружены учёными кавказских республик, несмотря на трудности поиска памятников в горных условиях (пример успехов в этом направлении – находки в Бедени). Другой поток, продолжая движение на север, внедрился в северокавказские культуры, охватил ареал культур ямно-катакомбного генезиса, стал доминировать в степном регионе и, двигаясь на восток, достиг степного Зауралья.

Итак, все основные узлы экипажа появились и практически окончательно сформировались до начала использования лошади ([Кожин, 2004б, с. 284], приведённая в этой работе таблица отражает все функциональные спецификации экипажей, а также указывает на их назначение и условия, в которых их могли изготовлять и применять). В частности, чётко оформился кузов – место размещения груза. В его конструкции решающее значение приобрели разновидности грузов (насыпное зерно; тяжёлые предметы; каменные плиты; хозяйственный инвентарь; фургон в качестве подвижного жилища; пассажиры – знать или малое

[7] Оглобельному принципу запряжки колёсной повозки можно отыскать некоторый прототип на изображениях с территории Передней Азии периода Урук, но там он был связан с санями и заметного дальнейшего развития, кажется, не получил [Есин, 2012, с. 39, 40, рис. 21] (*прим. ред.*).

[8] Имеются образцы задних концов дышла, просуществовавшие в конструкции китайских экипажей более полутора тысяч лет [Dewall, 1964, taf. 21, 6,8]. Например, бронзовая модель колесницы Цинь Шихуана (III в. до н.э.) [Цинь Шихуан, 1983, с. 3, 120] сохраняет те же особенности конструкции заднего конца дышла, которые встречались у колесниц эпохи Инь (XIV в. до н.э.).

воинское «подразделение», защищённое бортами и высоким передком). Ходовая часть включала дышло, ось (или оси), образовывавшие станину кузова. В равнинных регионах использовались преимущественно колёса, вращающиеся на оси (сама ось не вращалась). В горных условиях для правильного регулирования движения использовались как вращающиеся, так и неподвижные оси. Колёса также, в зависимости от сложности маневрирования на склонах, могли быть вращающимися или скреплялись с осью намертво. Таким способом обеспечивались торможение и манёвренность. Хотя колёсные спицы в «долошадный» период ещё не применялись, варианты колёсных «ступиц» уже использовались в «трёхчастных» колёсах. Впрочем, термин «ступица» здесь может быть применён только условно – это длинные трубки-втулки, вмонтированные в массивное колесо, вращавшееся на оси.

В первоначальном развитии производства и использовании технических достижений проявляется одна стойкая закономерность, свойственная всему развитию докапиталистической промышленности. Она заключалась в том, что древние мастера неизменно стремились сохранять основные характерные узлы и детали прежних конструкций, меняя лишь те из них, которые могли мешать повышению их производственной и функциональной эффективности.

С началом использования лошади связано, прежде всего, многократное повышение прочности деталей повозок и монтирования частей и агрегатов в целом. Наибольшую опасность представляло повышение скорости и проявления норова лошадей. Их маломощность требовала снижения веса повозок, а скорость вынуждала придавать особое значение усовершенствованию колёс. Усложнение конструкции кузова, уменьшение его веса, придание ему возможно большей прочности – это лишь частности среди многих необходимых для лошадиной запряжки конструктивных усовершенствований экипажа. Немалую роль играла необходимость понижения центра тяжести агрегата, что было необходимо для повышения его устойчивости и способности надёжно противостоять опасностям от увеличения скорости, маневренности движения, увеличения диаметра колёс, усложнения условий езды (столкновения, в том числе и боевые, бездорожье, поломки, трудности управления). Этими факторами определяется необходимость чёткой инженерной обусловленности конструкции. А как следствие подобной производственной ситуации происходит переход от эволюционных изменений и открытий к целенаправленному творческому изобретательству.

В запряжке происходят особо значительные изменения. Увеличена строгость упряжных средств, усилена прочность прикрепления животных к экипажу, усложнена конструкция упряжи и её соединение с тягой. Изменён способ управления! Быстрота движений лошади, скорость её бега, пугливость и резкая, быстрая реакция на испуг, на различные неожиданности – делали обращение с нею занятием весьма трудоёмким, требующим массы профессиональных хлопот. Определённую ясность во многие вопросы ухода за лошадью, её подготовки к работе в упряжке, а именно об этом приходится говорить, рассматривая проблему лошади как новой движущей силы экипажа в период от начала II тыс. до н.э. и до второй половины I тыс. до н.э. [Кожин, 1997, с. 47–48; 2007б, с. 253, 255–257], ещё предстоит внести в будущем. Сейчас же следует подумать о возможностях извлечь какую-то дополнительную информацию из большого круга материальных археологических источников, полученных в годы обширных полевых работ на памятниках, входивших в зоны крупных строительных объектов на юге СССР, а также из неизменно возрастающих данных об обследовании всё большего числа наскальных изображений, где колесничные сюжеты занимают немалое место [Новоженов, 2012].[9] Характерно, что наскальные изображения конных

[9] Эта работа в значительной мере повторила прежнюю публикацию 1994 года. Правда, автору удалось очень основательно дополнить текст, ввести новые разделы, а также изменить сущность предлагаемой им общей концепции (особенно велики и информативны новые разделы, посвящённые Древнему Китаю, они не имеют прецедентов в нашей историографии; к сожалению, присутствует здесь много ошибок в транскрипциях китайских наименований: обычное бедствие непрофессиональной литературы). Не очень удачны классификационные таблицы, восходящие к изданию 1994 года. Автор рассматривает изучаемый материал как прямые свидетельства сложения устойчивых систем коммуникаций. Практически, эта система, как представляется В. А. Новоженову, осуществляется в рамках индоевропейской семьи языков. Я не разделяю этого убеждения, т.к. в колесницах приходится видеть боевое оружие, которое берётся на вооружение врагами вне зависимости от их языковой принадлежности. И даже вопрос о приоритете индоевропейского населения в изобретении конной колесницы не может быть доказательно обоснован. К тому же для установления коммуникации, т.е. постоянного обмена информацией, необходимо установление устойчивых контактов групп населения. И, в особенности, языковых контактов. Ведь даже в поздней этнополитической среде североамериканских индейцев, почти уже на грани её падения, племена различали соседей по возможности контактов с ними в зависимости от взаимного понимания языков. Однако длительностью обсуждения, изобилием сторонников, количеством примеров применения колесниц индоевропейцами эта гипотеза обрела устойчивое место в современной историографии.

колесниц (как и сами эти экипажи) отличаются большей сложностью и потому в них, в частности, используется значительно больший набор графических художественных приёмов, чем для передачи бычьих упряжек. К тому же в изображениях могут проявляться различия знаний у местных художников о конструкции и применении транспорта в определённых этнокультурных традициях. Именно на этих вопросах следует сосредоточить внимание.

В управлении упряжными животными использовалась их реакция на причиняемую тем или иным способом боль. Так, основной болевой шок для волов был связан с ударами, наносимыми по их телу палками или специальными бронзовыми «крючьями» (возможно они исполнялись и в других материалах). Их могли бить или укалывать, одновременно натягивая длинный повод – вожжу, закреплённую в «носовом кольце» животного, также причиняющего ему боль, чтобы заставить его остановиться или повернуть в ту или иную сторону. В Индии был создан специальный крюк для управления слонами. Как осуществлялось управление эквидами,[10] пока, практически, неизвестно. Управление лошадью – животным нервным, нежным, маломощным, требующим более осторожного обращения, чем толстокожие волы или некоторые виды эквидов (те же ослы), вынудило коневодов применять к ним более мягкие средства, пусть даже и причиняющие боль, но не вызывающие незаживающих ран и других травматических повреждений. Хотя в процессе разработки систем управления колёсными экипажами избежать полностью гибели животных и их травматизма не удавалось. Даже некоторые разновидности уздечек могли его причинять, а это крайне невыгодно. Ведь лошадь нуждается в длительной подготовке и тренировках, как показывают, в частности, митаннийские документы. Шипы на псалиях, особенно металлических, могли быть довольно острыми и наносили, возможно, незаживающие травмы. Однако, такая система псалиев с шипами и специальных нащёчных конструкций с шипами сохраняется долго. Видимо, местные коневоды испытывали большие трудности с обузданием лошадей. Конечно, того ужаса, который охватывал лошадь при первых попытках человека вскочить на неё и ехать верхом, удавалось избежать, пока лошадь использовалась для запряжки в экипаж или волокушу (применение последней можно только предполагать, хотя опыт всё тех же индейцев подсказывает такую возможность; первая волокуша использовалась ими для собак и, возможно, оленей).

Однако, в процессе конструирования упряжи для запряжки, коневоды испытывали достаточно большие трудности из-за того, что контакт «возницы» с лошадью не был прямым. Для его осуществления требовались достаточно многочисленные приспособления. Так для ударов по крупу стали использовать, видимо, гибкий хлыст и, как полагают, плеть, а вместо носового кольца применяли удила. Это может быть мягкая (кожа, конский волос, ткань?)[11]

[10] Это обобщённое наименование многих упряжных животных, но не быков/волов, в «долошадную» пору породило некоторую интердисциплинарную суматоху [Гамкрелидзе, Иванов, 1984, с. 544–562]. Много споров вызвал вопрос о происхождении древнейшего письменного обозначения лошади ANŠE.KUR.RA, да и всех вообще терминов, связанных с лошадью. Это касается всего «коневодческого» словаря, связанного с разведением, воспитанием, тренингом и использованием лошади. Пока в этой тематике можно твёрдо опираться лишь на трактат о коневодстве митаннийца Киккули [Kammenhuber, 1961; Nagel, 1966, s. 16; Кожин, 2007а, с. 40, 50, 55–57]. Но, пожалуй, следуя мудрому совету академика барона В. Р. Розена о приоритете в решении таких вопросов лингвистов и филологов, кажется, историкам стоит дождаться взвешенного вывода этих специалистов, подкреплённого соответствующими соображениями зоологов, прежде чем взять инициативу в свои руки. Пока что взаимные перекрёстные ссылки на мнения по отдельным вопросам, утверждённые не объективным исследованием проблем, а чьим-то авторитетом, только затемняют суть дела.

[11] Я не забываю о тех разнообразных экспериментах, которые ведут различные коллективы дилетантов, пытаясь выяснить «истинные» особенности древних тленных материалов, применявшихся древними в своём хозяйстве. Не хочу указывать многочисленные примеры и людей, отстаивавших правомочность своих приёмов и даже порою «уличавших древних» в выдумках, обмане, потому что им самим не удавалось получить результат, описанный в старинных сочинениях. Так Павсаний (Описание Эллады, I, 21, 5) рассказал о савроматском панцире, составленном из роговых пластин конских копыт [Латышев, 1900, с. 570]. Однако, современный эксперимент не удался: значит Павсаний – враль – заключает скороспелый аналитик. Но ведь такой панцирь находился среди священных даров в святилище Асклепия в Афинах!

Думаю, что в отношении реального изучения древних техник наибольшее значение сохраняют не произвольные эксперименты, нацеленные на то, чтобы любым путём получить «требуемый по условию задачи» ответ, а огромный этнографический материал, собираемый с прилежным постоянством профессиональными этнографами и любознательными путешественниками, проявляющими подлинный интерес к бытовым и производственным областям народной жизни в отдалённых до недавнего времени и малоизученных уголках ойкумены. Немаловажную роль может играть также изучение подлинных древних и этнографических артефактов всеми доступными в наш высокотехнологичный век средствами. Прав был Ф. Гребнер [1976], призывая специалистов быть осторожными в сборе материалов о духовной культуре малоизвестных народов и в слепом следовании за наблюдениями и выводами в этих вопросах, сделанными многими поколениями учёных предшествующих времён, часто мало знакомых с языком и самой сущностью духовной культуры изучаемых народов. Однако материальные следы, артефакты, это нечто совсем иное. С их помощью удаётся буквально прикоснуться к деятельной жизни древних эпох.

или жёсткая конструкция. Простейший способ управления лошадью использовали «лошадные» североамериканские индейцы: петлёй аркана из конского волоса, вложенной в пасть лошади и затянутой на беззубом участке нижней челюсти, практически удаётся достигать с полной надёжностью того же эффекта, что и с помощью металлических кавалерийских удил, применяемых в строю и для вольтижировки.

Что же касается металлических удил и псалиев, как бронзовых, так и костяных, роговых, то здесь процесс развития отличается большим территориальным разнообразием и наличием значительного числа хронологических фаз, показателями многократного взаимодействия ареалов. Причём проявления взаимодействия могут выражаться в трёх разных формах: распространение технических достижений; доминирование «уздечных наборов», происходящих от тех народов и из тех местностей, откуда поступали новые поголовья лошадей; возникновение моды. Не всегда эти проявления могут быть объективно различимы, но здесь при увеличении численности серий изделий особо важно фиксировать в них те моменты, когда резко возрастает число однородных предметов. Сейчас некоторые руководящие тенденции уже прослеживаются. В последние десятилетия очень обширный регион костяных и роговых пластинчатых псалиев (другие данные о конструкции узды невозможно принимать во внимание из-за их малочисленности) выявился на территории от Центрального Казахстана до Центральной и Южной Европы [Псалии, 2004; Усачук, 2013; и др.]. «Уздечные наборы» далеко не равномерно встречаются на данной территории. Очень значительную роль в выявлении реальных деталей сбруи и конского убранства сыграл переход на регулярное использование металлических деталей. Конструкции уздечек становятся понятны только тогда, когда при их изготовлении стали использовать металл. А с псалиями из Микен именно использование бронзовых листков для обёртывания сухожильных нитей повода, переходящих в узду, сыграло весьма замысловатую шутку, когда два крупнейших современных специалиста по истории упряжных лошадей пытались доказать, что эти псалии являются навершиями шлемов [Littauer, Crouwel, 1973; Нефедкин, 2001, с. 124–125].

В целом, проблематика, связанная с конской упряжью – это одна из наибольших слабостей в исследованиях современных специалистов. Кто хоть отчасти застал и помнит предвоенные и послевоенные годы в нашей стране, могут иметь реальное представление о рабочей упряжной лошади, а не только о спортивных, прогулочных, выставочных лошадях. В век повального автомобильного угара бедной нашей сельской лошадке не повезло. Но без «скучных» подробностей о её рабочем поведении, сбруе, отдыхе, еде нельзя написать серьёзную, увлекательную работу о древней лошади и её роли в жизни человечества. Самым ответственным и сложным моментом было присоединение лошадей к экипажу. То, что так легко осуществлялось в отношении волов с их мощной шеей и толстой шкурой, при запряжке лошадей могло вызывать большие затруднения. Перекладина ярма для волов намертво закреплялась средней частью на дышле, а её концы могли закрепляться на рогах быков либо на их шеях. Во втором случае концы перекладины слегка выгнуты и расширены (рис. 1, *4*), а по краям каждого изгиба воткнуты занозы, которые охватывают шею быка [Кожин, 1985, с. 178, табл. 1, II]. Способы их закрепления просты, но разнообразны. Впрочем, возможно применение кожаных ошейников и ярм-рогаток, подобных лошадиным. Однако, эта конструкция не просто неудобна для лошади, но и смертельно опасна для неё. Боковины рогатины могут давить на яремную вену лошади. И первоначально основная задача конструкторов сбруи была связана с тем, чтобы давление ярма-рогатки перенести на плечи лошади, а в дальнейшем либо полностью избавиться от этой детали, заменив её хомутом (стало возможно лишь после появления оглобель), либо создать новую конструкцию, располагающуюся на спине лошади. То, что ярмо-рогатка могла сохраняться в упряжи, располагаясь на спине, подтверждено уже тем, что она осталась в оглобельной запряжке в виде *седёлки* [Даль, 1882], а также оказалась полезной при выработке конфигурации седельных лук. Однако, основной вопрос о способах запряжки был, видимо, решён иначе.

Для разработки этой темы большой интерес представляют находки из Армении и Италии. В частности, заслуживают внимания птичьи фигурки, установленные с помощью вращающегося шарнирного соединения на якоревидном основании, – достаточно типичная находка

в «колесничных» курганах бронзового и раннежелезного века в данном кавказском регионе (рис. 1, *5*). Их скульптурное навершие оформляется очень разнообразно. Помимо скульптуры птицы, встречаются скульптуры быков, оленей, козлов, а так же сюжетные композиции, основу которых составляют полностью снаряжённые «движущиеся» колесницы. Большой интерес к художественным достоинствам этих предметов отвлёк внимание специалистов от объяснений их реального назначения. Конечно, появляются «дежурные археологические объяснения» (ср.: [Кожин, 2011, с. 289]). Последнее утверждение такого рода – изделия названы «культовыми жезлами». Хотя вряд ли такое наименование способно заменить утилитарное объяснение данного сложного изделия. В первой же публикации материалов севанских курганов говорится, что «были найдены…бронзовые обкладки отдельных… частей [деревянных повозок] и украшения в виде заходящих друг за друга рогов, которые могли служить для насадки на ремни упряжи» [Мнацаканян, 1957, с. 153]. Таким образом автор раскопок сразу почувствовал в найденном материале утилитарный смысл, правда, при отсутствии сравнительных данных его дальнейшие поиски не увенчались успехом, но мне опыт работы с колесничными находками позволил опознать в этих «рогах» (рис. 1, *3*) обломки фигурных ярм-перекладин конных колесниц. Можно полагать, что при использовании такого типа ярм-перекладин севанские коневоды могли не использовать в запряжке ярма-рогатки. Появление в погребальном инвентаре наверший с якоревидными основаниями пока прямо связано с найденными здесь колесницами для конской запряжки лишь колесничными сюжетами на навершиях (что само по себе немаловажно). Слишком плотно были «загружены» инвентарём эти подкурганные склепы, предназначенные явно для неоднократных захоронений с использованием колёсных катафалков, которые оставляли в склепе [Там же, с. 148–152 и рис. 14], чтобы при уникальных в своём роде раскопках удалось бы проследить все взаимозависимости обнаруженных предметов и их деталей. Однако использование в этих изделиях шарнирного соединения (которое запрессовано так, что становится неразъёмным), грубо исполненный центральный стержень «якоря», который, вероятнее всего, был погружён в какую-то деревянную конструкцию, – делает весьма вероятным допущение, что здесь мы имеем дело с какой-то важной колесничной деталью. Полагаю, что аналогия этим предметам обнаруживается в этрусских колесницах. Здесь обращает на себя внимание появление у упряжных лошадей очень прочного чересседельного ремня, который туго засупонивали с помощью массивной металлической двусоставной пряжки (рис. 1, *6А, 6Б*). Оба конца широкого и толстого чересседельного ремня завершаются массивными металлическими кольцами. На одном из них закреплён короткий, но прочный ремень, который входит в подобное же противолежащее кольцо снизу. Он туго затягивается, скользя по внутреннему ободку этого кольца, как по блоку, и через одно из круглых отверстий или продольных прорезей, проходящих вдоль этого ремня, закрепляется на прочном стержне или штифте с округлой пуговкой на конце, выполненных только на этом ремне, опоясывающем коня, поверх потника и какой-то кожаной подстилки. На этом ремне, непосредственно на хребте коня, расположено было сложное металлическое навершие-«седёлка», которое каким-то образом плотно прикрепляет коня к ярму-перекладине. В египетских, хеттских малоазийских, месопотамских, а позже в этрусских (рис. 1, *6Д*) и греческих упряжках представлены подобные конструкции. Это частые находки при этрусских колесницах, но изучены они крайне слабо, что выразилось хотя бы в том, что с 1921 г. их по-прежнему продолжают именовать «фигурными украшениями седла» [Мир этрусков, 2004, с. 126, № 74 и др.]. Верхняя часть таких наверший, так же как у севанской серии изделий, соединена с основанием шарниром. Сам этот верх представляет собою такой же прочный блок, как те, что размещены на краях «седёлки» и предназначены для фиксации верхних концов чересседельного ремня. Вероятнее всего, блок, размещённый наверху «седёлки», закреплял ремень, другой конец которого был укреплён на подобной же конструкции, утверждённой на спине соседней лошади, запряжённой по другую сторону дышла. Чтобы не множить вероятности, ограничусь одним обобщённым предположением: вся эта конструкция не давала лошадям возможности сильно отклоняться от дышла и могла являться частью какого-то поворотного устройства.

На схематическом рисунке профиля коня (рис. 1, *6В*) частым пунктиром обозначены две «проблемные зоны» на его корпусе, с которыми

связана работа коневодов, имевшая своей целью обеспечить наиболее надёжную связь коня с экипажем, упростить и устрожить дистанционное управление конём, увеличить коэффициент полезного действия тяги. Первые две задачи осуществлялись в пределах обеих зон (а, б) (немаловажную роль в этом играла также зона оголовья). Организация тяги решалась в основном в шейно-грудном отделе (а). Остаётся сожалеть, что эта проблематика остаётся пока у исследователей на втором плане.

Большой интерес представляет кожаное конское убранство из склепа Тутанхамона. Г. Картер ограничился лишь его блестящим рисунком, отчасти стилизованным под древнеегипетские изображения. Поэтому о подлинных особенностях колесничной запряжки того времени по-прежнему в основном приходится догадываться. Кое-что проясняют штанги с шипами, ограничивавшие свободу лошади в запряжке и не дающие ей возможности «отпрыгивать от дышла», описанные А. Ритом, а позднее М.А. Литтауэр [Кожин, 2005, с. 5–15, прим. 12]. Вообще, после монографии Quibell'a [1908] о могиле Юйя и Тии, при том огромном первоклассном материале, который добыт во многих склепах фараонов и вельмож, исследователи древнего Египта не радовали ученый мир публикациями колесниц, их убранства, конской сбруи. Тот способ изготовления колёс с шестью спицами, который демонстрирует современная научно-популярная кинопродукция, на основании изучения находок из гробницы Аменхотепа III, сам требует более тщательного изучения, т.к. из приводимых исследователями данных остаётся непонятным, как монтировалась в этих колёсах ступица. И как этот тип колеса вообще связан с развитием колёсного производства для боевых колесниц Египта.

В целом, проблематика адаптации колёсного экипажа к лошади, как основной тягловой силе, и самой лошади – к соответствующему экипажу, требует особой целенаправленной разработки, далеко выходящей за рамки темы данной работы. Однако, сейчас появилась возможность прояснить один весьма существенный момент. Это – область формирования типа удил со «стремечковидными внешними концами» [Иессен, 1953, с. 79–92]. Описывая древнейший вид таких удил в их строго функциональном сочетании с псалиями определённого типа, надевавшимися на их концы, я лишь приблизительно намечал их преимущественную связь с южно-казахстанским регионом [Кожин, 1984, с. 214–215, 220, прим. 80–84]. Новые публикации материалов из Центрального государственного музея Республики Казахстан [Культура, 2009, с. 108–109, 114–115, 128, 131, 144–145] в основном подтверждают этот вывод.

Я глубоко признателен коллегам и друзьям: Г. Э. Александренкову, Е. В. Белилиной, С. И. Бруку, А. И. Василенко, М. А. Глушатовой, Н. А. Дубовой, А. В. Дыбо, Ю. Н. Есину, С. А. Комиссарову, М. Е. Кузнецовой-Фетисовой, В. А. Новоженову, О. А. Мудраку, Н. А. Николаевой, И. В. Палагуте, А. Б. Старостиной, М. Ю. Ульянову, оказывающим мне большую помощь в подборе новой литературы и источников. Последнее время я получил возможность пользоваться обширнейшим электронным ресурсом Academia.edu и глубоко признателен специалистам, создавшим и поддерживающим этот мощный источник информации. Я вынужден давать большое число ссылок на собственные работы, т.к. в них предлагаются разработки проблем и подходов к тематике, не получившие развития в трудах других специалистов, да и в этой работе.

Литература

Балабина В. И. Глиняные модели саней культуры Триполье-Кукутень и тема пути // Памятники археологии и древнего искусства Евразии. Сборник статей памяти В. В. Волкова. – М.: ИА РАН, 2004. – С. 180–213.

Бюхер К. Работа и ритм. – М.: Новая Москва, 1923. – 340 с.

Вийрес А. О. Принципы типологии европейских крестьянских телег (на основе материала Советской Прибалтики) // Типология основных элементов традиционной культуры. – М.: Наука, 1984. – С. 91–105.

Вулли Л. Ур халдеев. – М.: Изд-во Восточной литературы, 1961. – 255 с.

Гамкрелидзе Т. В., Иванов В. В. Индоевропейский язык и индоевропейцы. – Тбилиси: Изд-во Тбилисского ун-та, 1984. –1330 с.

Гей А. Н. Новотиторовская культура. – М.: Старый сад, 2000. – 224 с.

Генинг В. Ф., Зданович Г. Б., Генинг В. В. Синташта. Археологические памятники арийских племён Урало-казахстанских степей. – Ч.1. – Челябинск: Южно-Уральское кн. изд-во, 1992. – 408 с.

Гребнер Ф. Метод этнологии. – М.: Наука, 1976. – 322 с

Гусев С. А. К вопросу о транспортных средствах трипольской культуры // РА. – 1998. – №1. – С. 15–28.

Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. – СПб.; М.: Издание книгопродавца-типографа М.О. Вольфа, 1882. – Т. 4. – 704 с.

Дубова Н. А. Могильник и царский некрополь на берегах большого бассейна Северного Гонура // У истоков цивилизации. Сборник статей к 75-летию В.И. Сарианиди. – М.: Старый сад, 2004. – С. 254–281.

Есаян С. А. Скульптура древней Армении. – Ереван: Изд-во АН Армянской ССР, 1980. – 76 с.

Есин Ю. Н. Древнейшие изображения повозок Минусинской котловины // Научное обозрение Саяно-Алтая. – 2012. – № 1 (3). – С. 14–47.

Иессен А. А. К вопросу о памятниках VIII–VII вв. до н.э. на Юге Европейской части СССР (Новочеркасский клад 1939 г.) // СА. – 1953. – Т. 18. – С. 49–110.

Избицер Е. В. Колесница с тормозом, или реконструкции без тормозов // Stratum plus. – 2010. – №1. – С. 187–194.

Кларк Дж. Г. Д. Доисторическая Европа. Экономический очерк. – М.: Изд-во иностранной лит-ры, 1953. – 332с.

Кожин П. М. О глиняных моделях колёс из Балановского могильника // СА. – 1966. – № 4. – С. 176–178.

Кожин П. М. Рец.: Ю.П. Аверкиева. Индейское кочевое общество XVIII–XIX вв. –М., 1970 // СА. – 1972. – № 4. – С. 285–289.

Кожин П. М. Об иньских колесницах // Ранняя этническая история народов Восточной Азии. – М.: Наука, 1977. – С. 278–287.

Кожин П. М. Проблемы историко-культурных и этнических контактов населения Евразии с IV тыс. до н.э. по первые века н.э. (происхождение и древняя история колесного транспорта). – М., 1982. – 273 с. (Депонирована в ИНИОН АН СССР, № 13481 от 30.06.1983 г.).

Кожин П. М. Типология древней материальной культуры Евразии (Неолит – Железный век) // Типология основных элементов традиционной культуры. – М.: Наука, 1984. – С. 201–220.

Кожин П. М. К проблеме происхождения колёсного транспорта // Древняя Анатолия. – М.: Наука, 1985. – С. 169–182.

Кожин П. М. Первые повозки // Вопросы истории. – 1986. – №7. – С. 185–189.

Кожин П. М. Распространение лошади и этнокультурные перемены в Северной Америке в XVI–XIX вв. // Америка после Колумба. Взаимодействие двух миров. – М.: Наука, 1992. – С. 93–102.

Кожин П. М. Колесный транспорт Кавказа // Арутюнов С.А., Сергеева Г.А., Кобычев В.П. Народы Кавказа. Кн. 4: Материальная культура. Пища и жилище. – М.: ИЭА РАН; КМЦ, 1995. – С. 246–286.

Кожин П. М. Показатели кочевого быта культур Причерноморско-Прикаспийских степей эпохи бронзы // Труды Государственного Исторического музея. – Вып. 97: Степь и Кавказ (культурные традиции). – М.: Государственный Исторический Музей, 1997. – С. 47–61.

Кожин П. М. Цивилизация, утонувшая в песках великой пустыни // У истоков цивилизации. Сборник статей к 75-летию В.И. Сарианиди. – М.: Старый сад, 2004а. – С. 83–91.

Кожин П. М. Колёсный экипаж впервые преодолевает пустыни // У истоков цивилизации. Сборник статей к 75-летию В.И. Сарианиди. – М.: Старый сад, 2004б. – С. 282–289.

Кожин П. М. Иньские и чжоуские колесницы как палеокультурологическая проблема // 35-я научная конференция «Общество и государство в Китае». – М.: ИФ «Восточная литература» РАН, 2005. – С. 5–15.

Кожин П. М. Этнокультурные контакты населения Евразии в энеолите – раннем железном веке. Палеокультурология и колёсный транспорт. – Владивосток: Дальнаука, 2007а. – 428 с.

Кожин П. М. Место синьцзянских наскальных изображений колесниц в общей системе развития и распространения колёсного транспорта // Алтае-Саянская горная страна и соседние территории в древности. – Новосибирск: ИАЭ СО РАН, 2007б, с. 251–260.

Кожин П. М. Китай и Центральная Азия до эпохи Чингисхана. Проблемы палеокультурологии. – М.: ИД «Форум», 2011. – 468 с.

Культура ранних кочевников Казахстана: археологические коллекции. – Алматы: Центральный государственный музей Республики Казахстан, 2009. – 430 с.

Латышев В. В. Известия древних писателей греческих и латинских о Скифии и Кавказе. – Т. 1. Греческие писатели. – СПб., 1890–1900. – 946 с.

Лурье И., Ляпунова К., Матье М., Пиотровский Б., Флиттнер Н. Очерки по истории техники Древнего Востока. – М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1940. – 352 с.

Люди и ландшафты Бразилии. – М.: Изд-во иностранной литературы, 1958. – 280 с.

Мерперт Н. Я. К 100-летию со дня рождения В.Г. Чайлда. Письмо советским археологам от 16 декабря 1956 г. // РА. – 1992. – № 4. – С. 184–196.

Мир этрусков. – М.: ГМИИ им. А.С. Пушкина, 2004. – 261 с.

Мнацаканян А. О. Раскопки курганов на побережье оз. Севан в 1956 г. (предварительное сообщение) // СА. – 1957. – №2. – С. 146–153.

Нефедкин А. К. Боевые колесницы и колесничие древних греков (XVI – I вв. до н.э.). – СПб.: Петербургское Востоковедение, 2001. – 528 с.

Новоженов В. А. Чудо коммуникации и древнейший колёсный транспорт Евразии. – М.: ТАУС, 2012. – 500 с.

Псалии. Элементы упряжи и конского снаряжения в древности. Сборник статей. – Донецк: Донецкий областной краеведческий музей, 2004. – 170 с.

Сарианиди В. И. Статуэтка лошади с Алтын-депе // Кавказ и Восточная Европа в древности. – М.: Наука, 1973. – С. 113–117.

Сарианиди В. И., Дубова Н. А. Новые гробницы на территории царского некрополя Гонура (предварительное сообщение) // На пути открытия цивилизации. Сборник статей к 80-летию В.И. Сарианиди. – СПб: Алетейя, 2010. – С. 144–171.

Смирнов К. Ф. Археологические данные о древних всадниках Поволжско-Уральских степей // СА. – 1961. – №1. – С. 46–72.

Труды Маргианской археологической экспедиции. – М.: Старый сад, 2012. – Т. 4. –340 с.

Усачук А. Н. Древнейшие псалии (изготовление и использование). – Киев-Донецк: Аграр Медия Груп, 2013. – 304 с.

Цинь Шихуан лин эрхао тунчэма цинли цзяньбао (Пояснительный краткий отчет о Второй бронзовой колеснице (повозке) с конями из гробницы Цинь Шихуана) // Вэньу. – 1983. – № 7. – С. 1–16 (на кит. яз.).

Чайлд Г. У истоков европейской цивилизации. – М.: Изд-во иностранной литературы, 1952. – 468 с.

Чайлд Г. Арийцы. Основатели европейской цивилизации. – М.: Центрполиграф, 2010. – 269 с.

Черемисин Д. В. Проблемы изучения наскальных изображений колесниц (на материалах петроглифов Алтая) // Алтае-Саянская горная страна и соседние территории в древности. – Новосибирск: ИАЭ СО РАН, 2007. – С. 261–274.

Bondár M. Prehistoric Wagon Models in the Carpathian Basin (3500–1500 BC). – Budapest: Archaeolingua, 2012. – 143 pp.

Childe V. G. The First Waggons and Carts from Tigris to Severn // Proceedings of Prehistoric Society – 1951. – Vol. 17. – Pp. 177–194.

Childe V. G. Diffusion of Wheeled Vehicles // Ethnographisch-Archaeologische Forschungen. – Berlin, 1954. – Bd. 2. – S. 1–17.

Childe V. G. Rotary Motion // A History of Technology. – Vol. I. – Oxford: Oxford University Press, 1955. – Pp. 187 –215.

Dewall M. von. Pferd und Wagen im fruehen China. – Bonn: R. Habelt Verlag, 1964. – 280 s., 24 taf.

Galhano F. O carro de bois em Portugal. – Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1973. – 162 pp.

Haudricourt H.-G. Contribution a la georaphie et a l'ethnologie de la voiture // Revue de geographie et l'ethnologie. – 1948. – №1. – Pp. 54–64.

Kammenhuber A. Hippologia hethitica. – Wiesbaden: Harrassowitz, 1960. – 375 c.

Koşay H. Z., Akok M. Ausgrabungen von Alaca Höyük: vorbericht über die Forschungen und Entdeckungen. – Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1966. – 281 s.

Littauer M. A., Crouwel J. Evidence for Horse Bits from Grave IV at Mycenae? // Praehistorische Zeitschrift. – Bd. 48. – 1973. – Pp. 207–213.

Mallory J. P., Mair V. H. The Tarim Mummies. Ancient China and the Mystery of Earliest Peoples from the West. – L.: Thames and Hudson, 2000. – 352 p., 190 ill.

Maran J. Badener Kultur und ihre Räderfahrzeuge // Rad und Wagen. Der Ursprung einer Innovation, Wagen im Vorderen Orient und Europa. – Mainz am Rhein: Ph. von Zabern Verlag, 2004. – S. 165–182.

Nagel W. Mesopotamische Streitwagen und seine Entwicklung im ostmediterranen Bereich. – Berlin: Hessling, 1966. – 96 s., 78 ill.

Quibell J. E. Tomb of Yuaa and Thuiu. – Le Caire: Impr. de l'Institut français d'archéologie orientale, 1908. – 228 pp. (Catalogue général des antiquités égyptiennes du Musée du Caire, № 51001–51191).

Stead I. M. Celtic Chariot // Antiquity. – 1965. – Vol. 39. – Iss. 156. – Pp. 259–265.

ANCIENT WHEELED TRANSPORT: condition of problems and working hypotheses

P. M. Kozhin

Harnessing of bulls to a plow, harrow or threshing unit was an important prerequisite for the appearance of vehicles. The source area was the Middle East. Due to strengthening of different contacts the types of wheeled vehicles, which had been developed here, spread across the region and beyond its limits where there were new stabilizations – local development of an alien culture, including transport, on the newly developed territory. Migration waves in the late Neolithic – early Copper-Bronze Age rushed to the Balkans (the 1st stabilization). Later they turned to the Caucasus (the 2nd stabilization) and to the North-Pontic steppes (the 3rd stabilization). In Central Asia, where Bactrian camel had been developed, a distinctive type of transport appeared (the 4th stabilization). In Harappa the initial Western-Eurasian type of a wagon is approved (the 5th stabilization). In the middle of the IInd millennium B.C. the horse-drawn carriage, which attained a high level of technical perfection, appeared in China. Improvement and development of specific functional types of carts, search of animal species fit for transport usage were simultaneously performed. By the beginning of the IInd millennium B.C. different species of bulls and tame species were gradually giving way to a sustainable triad of draft animals: very few breeds of bulls, horses and camels (the latter had a local usage). Language environment of the population, where a horse was spread, was not homogeneous – there were too complex processes of communication, mixtures and confrontations took place in the low-latitude region of Eurasia during this long period.

Key words: Eurasia, cart, chariot, harness, draft animals

КАРАСУКСКИЕ КИНЖАЛЫ – ИХ ПРОИСХОЖДЕНИЕ И РАСПРОСТРАНЕНИЕ

Кэйта Мацумото

УДК 902.63

Изучение процесса и предпосылок формирования и распространения «карасукского феномена» открывает путь к решению многих актуальных проблем конца бронзового – раннего железного веков в евразийских степях. В данной статье рассматриваются изогнутые кинжалы и карасукские кинжалы, найденные на территории от Северного Причерноморья до Великой Китайской стены. На основе анализа мы приходим к следующим выводам: 1) при объяснении «карасукского феномена» необходимо учитывать взаимодействие между северо-западным и юго-восточным регионами евразийского степного пояса; 2) традиция юго-восточного региона, заключающаяся в приоритетности изогнутой формы бронзовых кинжалов, играла важную роль для «карасукского феномена» на стадии 1, однако данная традиция исчезла с появлением иных типов кинжалов из северо-западного региона на стадии 2; 3) звериный стиль, унаследованный скифо-сибирскими культурами, был обнаружен на стадии 3, а не на стадии 1.

Ключевые слова: карасукские кинжалы, изогнутые кинжалы, Минусинская котловина, регион Великой Китайской стены, бронзовый век, звериный стиль

Введение

В начале I тыс. до н.э. в степном поясе Евразии произошло очень значимое культурное событие – появление первых кочевых культур. Мы можем наблюдать его влияние на артефакты с декором в «зверином стиле». Однако за сотни лет до этого времени в самой восточной части степей имело место другое культурное явление – распространение бронзовых артефактов карасукского облика. Один из них представлен так называемыми карасукскими кинжалами. Несмотря на то, что большинство этих кинжалов было найдено в Южной Сибири, на территории распространения карасукской культуры, их ареал простирается от региона Великой Китайской стены до Украины [Членова, 1972]. Некоторые исследователи связывают их распространение с киммерийской культурой [Тереножкин, 1976], которая предшествует скифской. Мы полагаем, что изучение процесса и предпосылок распространения элементов карасукской культуры будет способствовать решению многих вопросов конца бронзового и раннего железного века в евразийских степях.

Существуют две модели, объясняющие зарождение этого культурного явления (рис. 1).

Модель «X»: происхождение карасукской культуры Южной Сибири связано с местной или более западной культурой (предположительно, Луристан), затем получившей развитие на месте [Членова, 1972; 1976; Максименков, 1975]. С. Легран также отмечала преемственность между андроновской

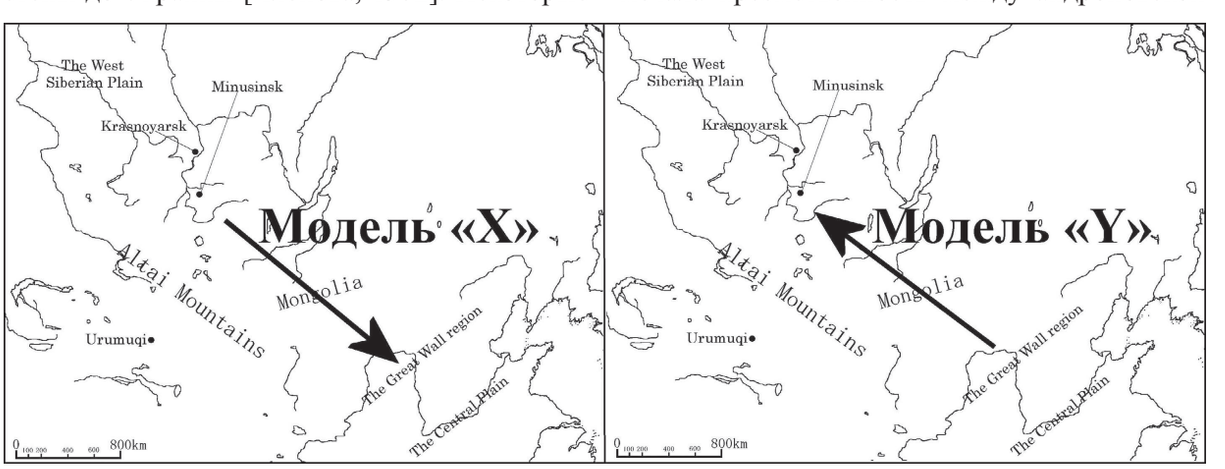

Рис. 1. Две модели карасукского феномена.