

ДРЕВНЯЯ ИСТОРИЯ И ТРАДИЦИОННАЯ КУЛЬТУРА

ДРЕВНЕЙШИЕ ИЗОБРАЖЕНИЯ ПОВОЗОК МИНУСИНСКОЙ КОТЛОВИНЫ

Ю. Н. Есин

УДК 903.27

Статья посвящена наскальным изображениям повозок второй половины III — начала II тыс. до н. э. из южной части бассейна р. Енисей. Представлены двухколесные и четырехколесные повозки с закрытым и открытым кузовом, с цельными и составными дисковыми колесами. Для них типично составное дышло из двух жердей. Все повозки предназначены для парной запряжки. Тягловыми животными были волы и коровы. Для контроля над животным использовались петля в носу, ошейник, ярмо особого типа. По способу показа кузова выделены три группы изображений: 1) проекция сбоку; 2) проекция сверху; 3) сочетание проекций сбоку и сверху. Изображения первой группы относятся к числу наиболее ранних. Обоснована связь изображений повозок, тягловых животных и возничих с ритуально-мифологической сферой культуры. В результате сравнительно-исторического анализа конструкции и приемов пространственного построения сделан вывод о связи древнейшего колесного транспорта Минусинской котловины с западными районами Центральной Азии. Предложена новая гипотеза генезиса конструкции составного дышла из двух жердей на основе трансформации древнейших вариантов запряжки с оглоблями.

Ключевые слова: повозка, вол, окуневская культура, афанасьевская культура, эпоха бронзы, Центральная Азия, Южная Сибирь, Минусинская котловина, наскальное искусство, археология.

Наскальные изображения повозок являются важным, а для некоторых эпох и регионов Евразии – единственным источником по истории развития колесного транспорта. Этот источник обладает своей спецификой и, конечно, требует критического анализа, что обусловлено рядом причин: 1) при создании изображений использовались отличные от современных приемы пространственных построений; 2) изображалась только часть из имевшихся у реальных повозок конструктивных элементов; 3) на некоторые особенности рисунков могла повлиять сложность нанесения изображений на камень и возможности использованной в конкретных случаях техники их нанесения; 4) на изображения влияла ритуально-мифологическая сфера культуры. Тем не менее опыт изучения различного рода изображений повозок тех территорий, где в ходе рас-

копок были найдены остатки подлинных транспортных средств, в большинстве случаев свидетельствует о достаточно точном воспроизведении ими общего облика прототипов [1, с. 20]. Наскальные изображения повозок позволяют изучать конструкцию, способы запряжки и использования повозок и колесниц, связанные с ними ритуально-мифологические представления. Традиционность некоторых технических решений и изобразительных приемов, сформировавшихся в рамках отдельных культурных центров, позволяют использовать сравнительный анализ колесного транспорта разных территорий для изучения направлений культурных связей древних народов и миграционных путей.

Одним из регионов, где достаточно рано появляются свидетельства знакомства с колесным транспортом, является Минус-

синская котловина на северо-восточной окраине Центральной Азии и евразийского степного пояса, в южной части бассейна р. Енисей. Здесь открыта серия изображений повозок, созданных на заре эпохи бронзы. Их колеса еще не имеют спиц, а в упряжке показаны быки. Они являются древнейшими изображениями колесного транспорта на территории всего Саяно-Алтая и пока важнейшим источником, способным пролить свет на первый этап использования здесь этого технического новшества. Кроме того, эти изображения чрезвычайно важны для анализа актуальных проблем расселения в евразийском степном поясе древних скотоводов, изучения связанных с повозкой мифологических представлений и обрядов.

История изучения. Первые изображения древних повозок в Минусинской котловине были найдены еще в XIX в. Это рисунок на южном склоне горы Тепсей [2, табл. 4, 4], упряжка быков на стеле из окрестностей с. Красный Камень [3, abb. 131] и Рисунок на стеле из с. Знаменка [4, табл. III, 21; 5]. Следующие открытия были сделаны во второй половине XX в. в период активного археологического изучения территории, в значительной мере обусловленного реализацией крупных экономических проектов. Среди них изображения из окрестностей с. Аскиз [6, с. 218], изображения на плитах из курганов окуневской культуры Разлив X [7, с. 83] и Черновая VIII [8, ill. 23; 9, рис. 12, 1, 2], попадавших в зону затопления Красноярского водохранилища, а также в с. Усть-Бурь [10, с. 274].

Расширение количества изображений обусловило появление работ, в которых предпринимался их специальный анализ. Среди повозок были выделены четырехколесные и двухколесные, открытые и закрытые [11, с. 66–69; 10, с. 178–179]. В. А. Новоженев предложил классификацию, учитывающую как особенности конструкции транспортного средства, так и особенности его изображения. Древнейшие изображения колесного транспорта из

Минусинской котловины включены им в группы показанных в профиль запряженных и распряженных четырехколесных фургонов и двуколок [12, с. 97–103]. Не умаляя значения последней работы, следует отметить некоторые противоречия в классификации материала, указывающие на необходимость продолжения исследований в этом направлении.

Первоначально древнейшие изображения повозок связывали с карасукской культурой эпохи поздней бронзы [13, с. 161; 14, с. 88; 15, с. 55, 59]. С открытием окуневской культуры второй половины III – начала II тыс. до н. э. рисунки повозок и каменные стелы, на которых они обнаружены, были отнесены к ней [11, с. 66–68; 16, с. 210; 17, с. 37]. В настоящее время эту позицию разделяет большинство исследователей. Выдвигались также гипотезы об их принадлежности к более древней афанасьевской культуре [18, с. 212–215; 12, с. 152; 19, с. 410] или даже к эпохе неолита [20, с. 273, 277; 10, с. 185], не получившие дальнейшего подтверждения. Имелось и компромиссное предположение, что часть рисунков повозок связана с афанасьевской культурой (вид в профиль), а часть – с окуневской (вид сверху) [21, с. 83].

Четырехколесные повозки по наиболее общим признакам сравнивались с повозками из Передней Азии, Центральной и Восточной Европы [10, с. 179–182; 22, с. 82; 23, с. 43], однако детальное сравнение по конструктивным особенностям не проводилось. Появление изображений повозок в Минусинской котловине на основе самых общих соображений обычно рассматривалось как составная часть процесса расселения в степях Евразии древних индоевропейцев, в частности – прототохаров [23, с. 43; 24, с. 169].

Изображения обычно связывались исследователями с мифологическим образом небесной повозки. При этом либо допускалась их солнечная символика [25, с. 176; 10, с. 199], либо они связывались с божеством ночного и грозового неба [10, с. 199; 26, с. 234]. Существует также мнение,

что изображены окуневские погребальные повозки [27, с. 93].

Новое, более тщательное копирование памятников окуневского наскального искусства, проведенное автором в последние годы, позволило существенно уточнить многие изображения повозок, выявить новые рисунки, устранить некоторые недоразумения. Обновление источниковой базы определяет актуальность нового специального анализа всей серии древнейших изображений повозок Минусинской котловины.

Источниковая база. Всего при подготовке статьи учтено 10 относительно хорошо сохранившихся изображений повозок из Минусинской котловины:

1. Стела из окуневского кургана в с. Усть-Бюрь, использованная в качестве перекрытия могилы 1 [28, № 177]. Хранится в МКМ. Изображение повозки расположено на лицевой плоскости над антропоморфным ликом и является частью первоначальной композиции (рис. 1).

2. Стела из с. Знаменка, использованная в качестве перекрытия могилы андроновской культуры [28, № 74]. Хранится в ККМ. Изображение повозки расположено на боко-

вой грани (с точки зрения первоначальной ориентировки окуневских стел на святилищах – южной). Является вторичным изображением. Среди вторичных рисунков, представленных в основном фигурами крупного рогатого скота, нанесено одним из первых (рис. 2).

3. Стела из окуневского могильника Черновая VIII, служившая стенкой могилы 2 в кургане 5 [28, № 119]. Хранится в ГЭ. Первоначальное изображение – антропоморфный лик без контура. Повозка является вторичным рисунком и частично перекры-

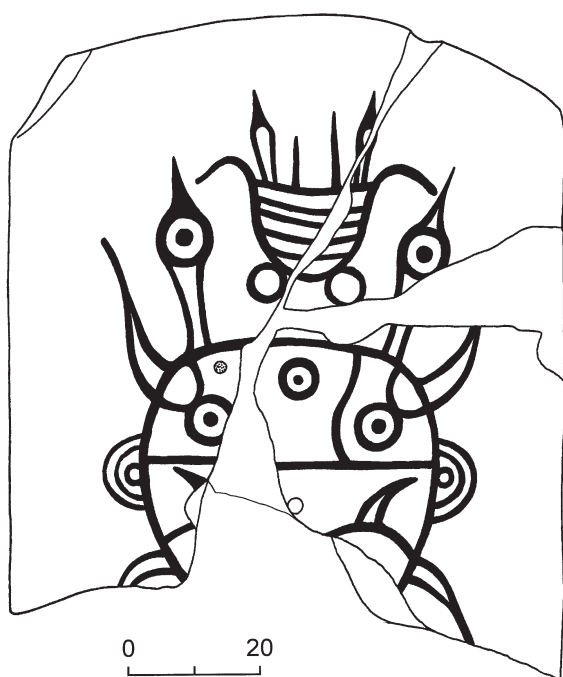


Рис. 1. Стела из с. Усть-Бюрь



Рис. 2. Стела из с. Знаменка

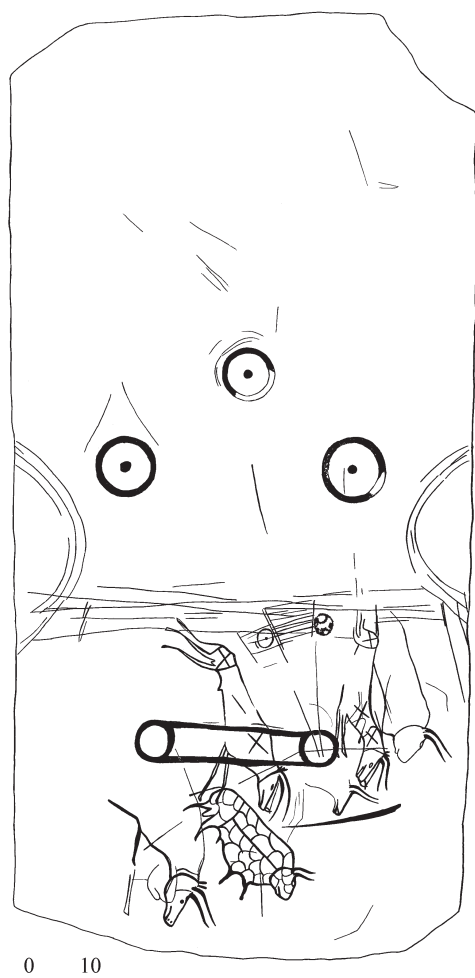


Рис. 3. Стела из могильника Черновая VIII

вает некоторые детали лика. Нанесена на лицевую плоскость перпендикулярно лику. Расположена в ряду разных по экстерьеру, но относительно синхронных фигур крупного рогатого скота (рис. 3).

4. Песчаниковая плитка из окуневского могильника Черновая VIII. Найдена на поле возле курганов. Хранится в ГЭ. На одной широкой плоскости тонкими резными линиями изображены возникшие на двух повозках (рис. 4).

5. Фрагмент верхней части стелы из окрестностей с. Аскиз, использованный для сооружения ограды кургана тагарской культуры [28, № 188]. Хранится в МКМ. Первоначальное изображение – антропоморфный лик без контура. Изображены две повозки на лицевой плоскости. Одна расположена вертикально вдоль левого края камня и частично перекрывает некоторые детали лика. Очевидно, она нанесена позднее расположенных правее фигур крупного рогатого скота. Вторая повозка меньше по размеру и хуже сохранилась. Расположена наклонно в правой нижней части плоскости (рис. 5).

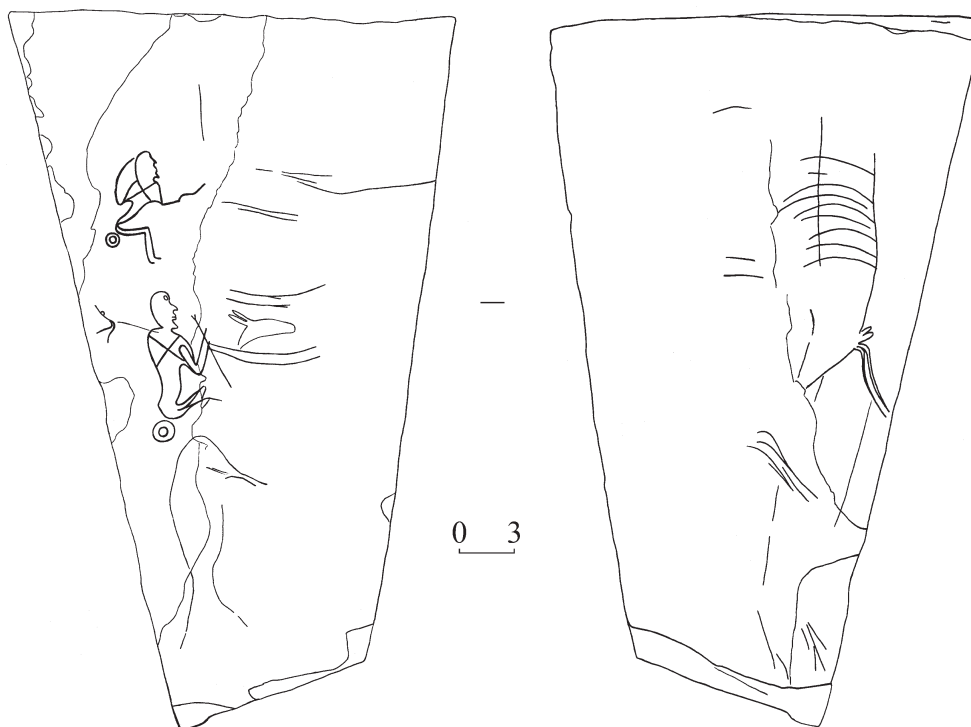


Рис. 4. Плитка из могильника Черновая VIII

6. Стела из окуневского могильника Разлив X, использованная в качестве перекрытия могилы 9 [28, № 222]. Хранится в ГЭ. Рисунок повозки вырезан горизонтально в средней части задней стороны стелы среди фигур крупного рогатого скота (см. рис. 8, 2).

7. Стела со средневекового могильника в окрестностях с. Красный Камень [28, № 80]. Изображение известно только по рисунку 1887 г., тщательно выполненному экспедицией И. Р. Аспелина. Ныне, видимо, не существует. Первоначальное изображение стелы – антропоморфный лик без контура. Повозка принадлежит к числу вторичных рисунков. Изображена горизонтально в верхней части лицевой грани стелы (см. рис. 7, 2).

8. Южный склон горы Тепсей, памятник Усть-Туба II. Сложное изображение, включающее кузов четырехколесной повозки, выбито одиночно на вертикальной скальной плоскости в устье лога, обращено на юго-восток, в сторону р. Туба (см. рис. 7, 3).

Наличие двух окуневских изображений повозок на горе Тунчух, неоднократно фигурировавших в литературе [29, рис. 6, 7; 16, рис. 10в; 30, abb. 1,3], в ходе нового обследования не подтвердилось.

Все объекты, на которые нанесены рисунки повозок, можно разделить на две основные группы: 1) стелы и плиты (9 изображений); 2) скальные обнажения гор (1 изображение). Среди изображений на стелах можно выделить принадлежащие к первоначальному изобразительному тексту (1 изображение) и вторичные, нанесенные на их поверхность в ходе последующего ритуального использования (6 изображений). Изображения выполнены при помощи выбивки (2 изображения), гравировки (7 изображений), выбивки с последующей шлифовкой линий (1 изображение). Пять повозок изображено на стелах и плитах, найденных в курганах окуневской культуры (Усть-Бюрь – 1 изображение; Разлив X – 1 изображение; Черновая VIII – 3 изображения).

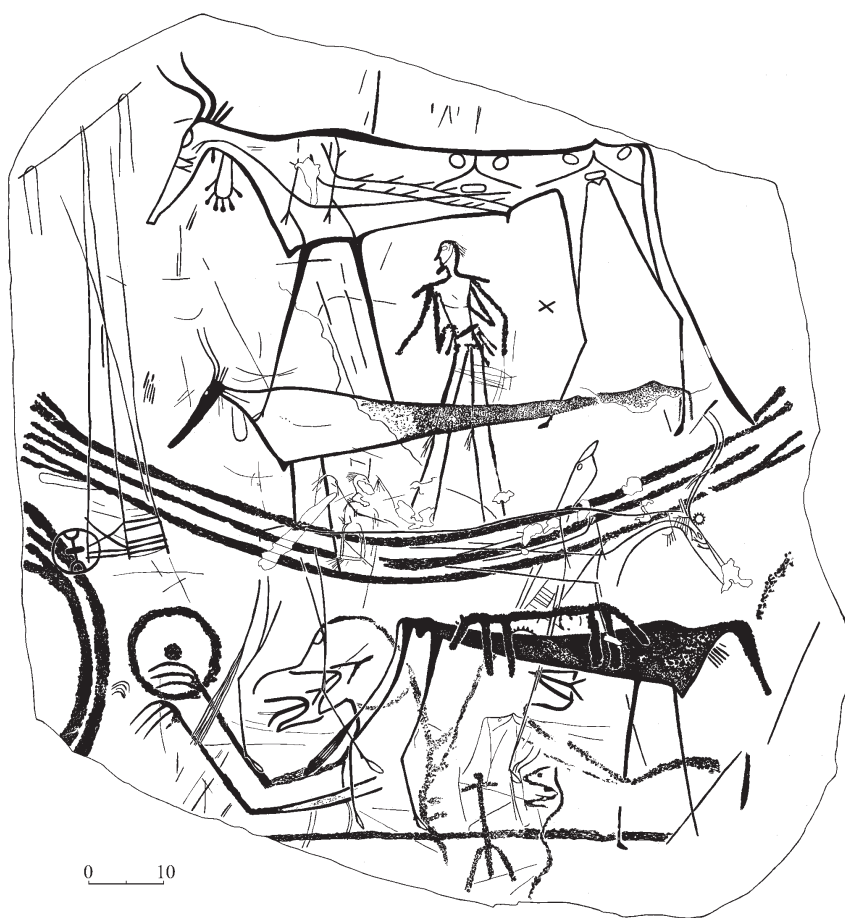


Рис. 5. Фрагмент стелы из с. Аскиз

Конструкция кузова, дышла и способы их изображения. При сравнительном анализе конструкции выделяются две группы повозок: 1) двухколесные открытые (6 шт.); 2) четырехколесные (3 шт.), среди которых имеются как открытые, так и закрытые. У одного рисунка повозки кузов не сохранился.

Четыре двухколесные повозки имеют раму в виде вытянутого треугольника или трапеции (рис. 7, 1; 8). Ее широкая часть является кузовом, а узкая – дышлом. В широкой части этой рамы закреплены поперечные доски, образующие дно кузова. На конце узкой части расположено ярмо. По бокам кузова этих повозок показаны невысокие борта из продольных жердей, которые приподняты над кузовом несколькими вертикальными брусками и распорками в виде

косого креста. Длина бортов равна длине боковых жердей рамы. Жерди бортов соединяются с жердями рамы в месте крепления ярма, что повышает общую прочность конструкции. Перевод древних приемов просторных построек в современные позволил выполнить графическую реконструкцию облика такого транспортного средства из кургана Разлив X (при неизбежной гипотетичности некоторых технических решений) (см. рис. 9).

У четырехколесных повозок кузов имел прямоугольную в плане форму. В одном случае он поделен поперечной перегородкой на два отсека (рис. 7, 3). У повозки на знаменской стеле ранее тоже предполагалось наличие перегородки [31, с. 231] или сиденья [12, с. 148]. Однако после уточнения рисунка обнаружена не одна, а две вертикальные

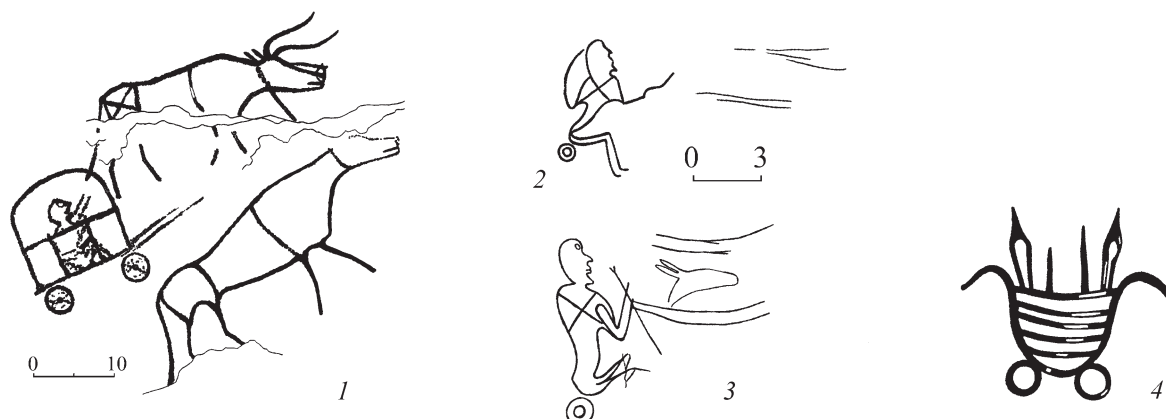


Рис. 6. Изображения повозок в проекции сбоку:
1 – Знаменка; 2, 3 – Черновая VIII; 4 – Усть-Бюрь

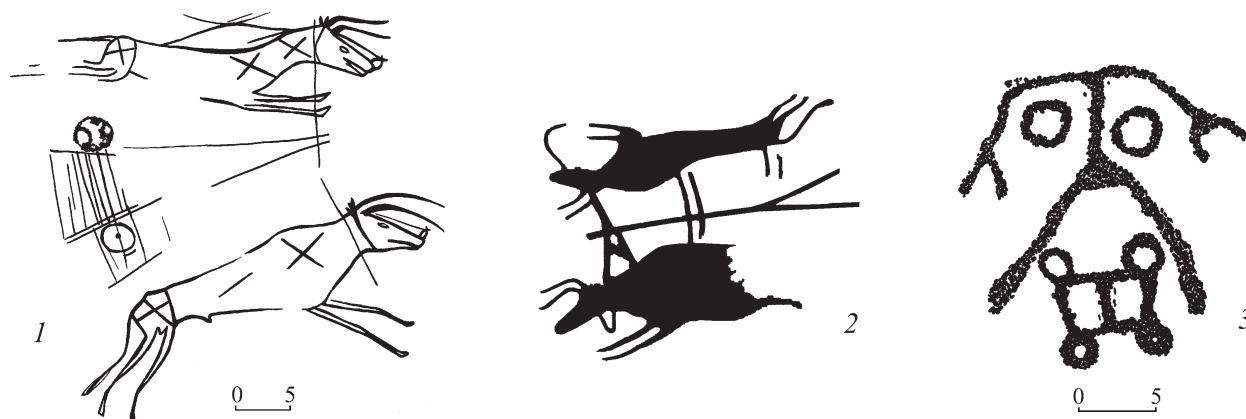


Рис. 7. Изображения повозок в проекции сверху:
1 – Черновая VIII; 2 – Красный Камень; 3 – Тепсей

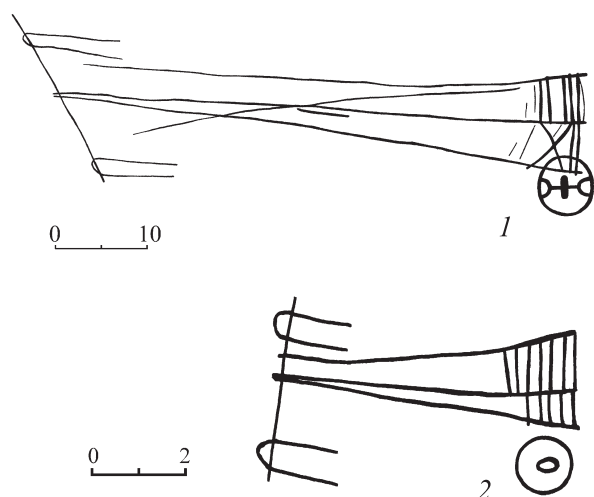


Рис. 8. Изображения повозок, сочетающие проекции сбоку и сверху:
1 – Аскиз; 2 – Разлив X

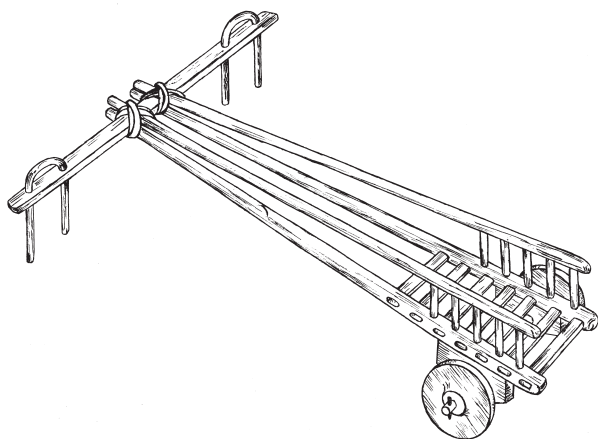


Рис. 9. Реконструкция двухколесной повозки по изображению из кургана Разлив X

линии на кузове (рис. 6, 1), которые более правомерно считать элементами конструкции его бортов, как у моделей повозок с Алтын-депе [32, рис. 4].

Дышло знаменской повозки состояло из двух жердей. Видимо, оно было треугольной или трапецевидной в плане формы как у двухколесных повозок. Но при этом очевидно, имело подвижное крепление к кузову, при котором его передний конец мог подниматься и опускаться. Это очень важное техническое решение, необходимое при движении по пересеченной местности [33, р. 238–239; 34, с. 153]. Другой вариант дышла представлен только одним изображением: оно имеет форму рогатки («Y-роль»), при этом

рогатка направлена в сторону кузова, который, к сожалению, не сохранился (рис. 7, 2).

По способу изображения кузова можно выделить три основные группы: 1) проекция сбоку (4 изображения) (рис. 6); 2) проекция сверху (3 изображения) (рис. 7); 3) сочетание проекций сбоку и сверху (3 изображения) (рис. 8).

Третья группа выделена впервые, так как до сих пор считалось, что древние рисунки повозок Евразии представлены только двумя ракурсами – «план», т. е. вид сверху с развернутыми в той же плоскости колесами («split-representation»), и «профиль» [18, с. 202–203; 21, с. 80–83]. Ранее изображения третьей группы относились к числу профильных [18, с. 214; 12, с. 103]. Выделенное в третью группу сочетание проекций сверху и сбоку уникально и пока не имеет аналогов на других территориях. С точки зрения изучения генезиса этого изобразительного приема важным представляется выяснение последовательности нанесения на изобразительную поверхность отдельных элементов рисунка. Несомненно, что на стелах из Разлива X и Аскиза сначала изображалась боковая проекция кузова повозки, которая расположена точно по центру перекладки ярма, а уже затем добавлялся вид кузова сверху. Этот факт можно интерпретировать как свидетельство появления данного способа изображения повозки на основе развития вида в профиль. Важно отметить, что, несмотря на особый способ пространственного построения, конструкция показанных таким образом повозок идентична другим древнейшим повозкам Минусинской котловины. Например, существуют изображения повозки такой же конструкции в проекции сбоку и сверху (рис. 7, 1).

Специального комментария заслуживает способ изображения повозки с горы Тепсей, т.к. одни исследователи считали ее показанным в боковой проекции фургоном [10, с. 179; 12, рис. 62], другие – рисунком в плане [16, с. 210; 31, с. 231]. На самом деле кузов этой повозки показан в проекции сверху; по бокам изображены колеса, показанные в про-

екции сбоку, но развернутые на 90° относительно реального положения на оси.

Сверху изображенного в боковой проекции кузова знаменской повозки показано дугобразное перекрытие. Оно имеет четкие параллели в конструкции реальных повозок, найденных в памятниках различных культур [12, рис. 84]. Опираясь на них, можно сделать заключение, что, несмотря на профильную проекцию нижней части кузова, покрытие показано в проекции спереди, позволяющей лучше передать его форму. Этот прием в определенной мере сопоставим с пространственными построениями, использованными при изображении некоторых повозок из Передней Азии. Например, на «штандарте» из Ура, несмотря на боковую проекцию кузова в целом, передняя стенка повозок показана в проекции спереди (рис. 12, 3).

У всех двухколесных повозок и у четырехколесной повозки из с. Усть-Бюрь кузов открыт. При этом последний рисунок выделяется из остальной серии необычной трактовкой: дно кузова скругленное, стенки сверху расширяются и завершаются загнутыми в стороны линиями, внутри контура кузова нанесены горизонтальные линии (рис. 6, 4). Все эти признаки и сама позиция повозки на стеле обнаруживают точные соответствия среди изображений ритуальных сосудов того же времени (рис. 10). Обычно они именуются курильницами или светильнями, но фактически являются переносными алтарями, в которых сжигались приношения для богов [35, рис. 9, с. 67]. Нет никаких сомнений, что изображение на стеле из с. Усть-Бюрь сочетает признаки повозки и такого сосуда. Причины этого сочетания требуют особого анализа.

Колеса. Изображения колес представлены несколькими вариантами (рис. 11). Простейшие из них – показанные по контуру или силуэтом кружки, в середине которых, как правило, изображен еще один маленький кружок (рис. 11, 1–4). Такие рисунки могут быть соотнесены с дисковыми колесами, изготовленными из цельного куска дерева. У повозки со знаменской стелы на колесах

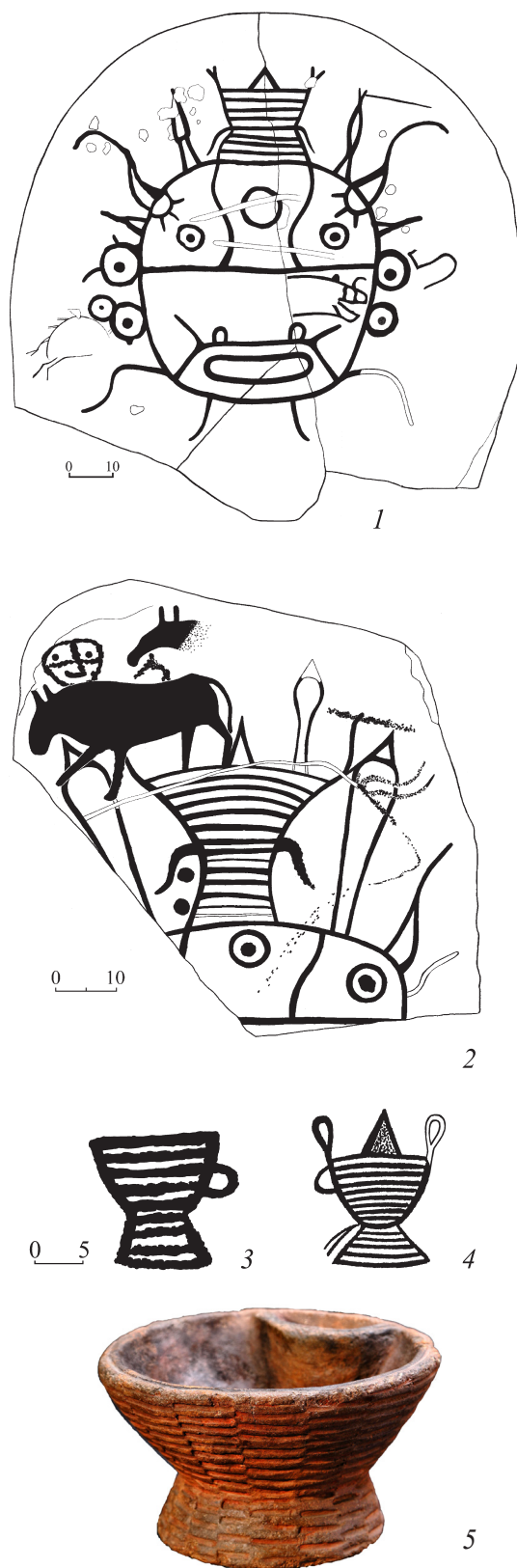


Рис. 10. Некоторые изображения алтарей (1–4) и оригинальное изделие такого типа (5):

- 1 – Ширинский район Хакасии;
- 2 – Итколь-2 (раскопки А. Полякова);
- 3 – Кызлас; 4 – Уйбат V [28, № 236];
- 5 – Тея (фонды ХНКМ)

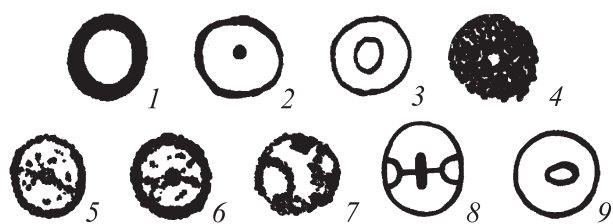


Рис. 11. Варианты изображения колес

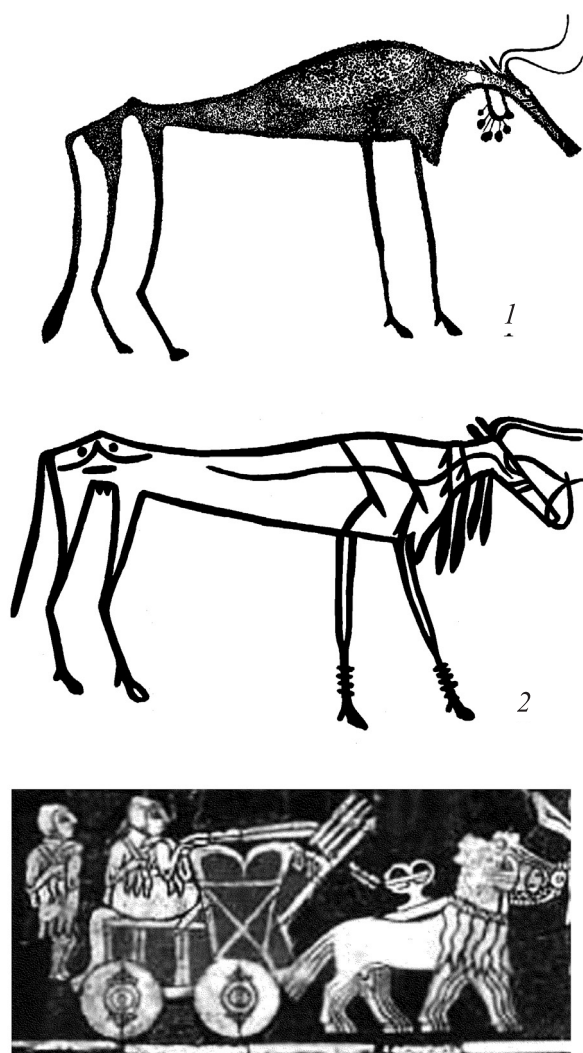


Рис. 12. Тягловые животные с ошейниками в окуневском искусстве (1–2) и на «Штандарте из Ура» (3)

имеются поперечные линии, делящие диск на две основные части (рис. 11, 5, 6). На две половины разделено колесо аскизской повозки (рис. 11, 8). Вероятно, это свидетельство того, что колесо сделано не из цельного куска дерева, а является составным. Возможность существования такой конструк-

ции подтверждают двухчастные колеса на шумерских повозках из Передней Азии (рис. 12, 3). Появление составных колес в истории развития повозок было обусловлено значительной трудоемкостью изготовления цельного диска большого диаметра. Но и после этого цельные колеса еще продолжали использоваться. Возможно, что в степях Енисея оба варианта конструкции какое-то время сосуществовали. Публиковавшаяся недавно информация о наличии у некоторых окуневских повозок колес со спицами [27, с. 93] является недоразумением, обусловленным использованием неточной копии.

Дважды на колесах встречено изображение двух симметричных дуг (рис. 11, 7, 8). В одном из этих случаев на стеле из окрестностей с. Аскиз дуги соединены линией. Рисунок, напоминающий аналогичное колесо, зафиксирован также на стеле с р. Тея [36, рис. 29a]. Н. В. Леонтьев объяснял дуги на колесе повозки из окрестностей с. Аскиз как декор [11, с. 68], а В. А. Новоженков считал, что так изображены выемки на составном колесе, уменьшавшие его вес [12, с. 103]. Однако сравнение дуг на колесе из Аскиза с выемками на известных составных колесах [12, рис. 1, 2] демонстрирует их отличие по месту расположения на колесе. Выемки на двухчастном колесе в месте стыка его половин у повозки на стеле из Аскиза (рис. 11, 8) могли бы быть только в случае наличия достаточно широкого «обода» по краю. Однако на рисунках его нет. Форма окуневских дуг допускает также сопоставление с дугообразными планками, использовавшимися для скрепления частей составного колеса. Вместе с тем против такого объяснения свидетельствует то, что у той же аскизской повозки линия, делящая колесо на две половины, с внешней стороны дуг не показана. С учетом этого не исключена интерпретация симметричных дугообразных элементов на рисунках колес не как отверстий или соединительных планок, а как деревянных частей. Они могли способствовать большей прочности колеса в процессе движения повозки, уменьшая давление на место стыка двух наиболее крупных

деталей. Исторические примеры, которые могли бы подтвердить это предположение, автору не известны. Вместе с тем, возможно, близкую функцию имели две симметричные клиновидные детали, показанные на колесах повозки конца III тыс. до н. э. Бактрийско-Маргианского археологического комплекса (БМАК) из Афганистана [21, fig. 4], хотя сама конструкция этих колес более сложная.

В отличие от аскизской повозки, дуги на изображении колеса из могильника Черновая VIII крупнее. Кроме того, здесь между дугами нет соединительной линии, в результате чего колесо выглядит как изготовленное из трех фигурных досок (рис. 11, 7). Теоретически, наверное, это возможно, хотя исторические примеры составных колес из досок такой формы не известны. Вместе с тем на колесе из Черновой VIII не показана такая существенная деталь, как втулка. Это позволяет предположить, что и некоторые другие особенности реального колеса на этом изображении могли быть «пропущены». Следовательно, данное изображение нельзя рассматривать как достоверно передающее конструкцию колеса. Но является ли такой рисунок следствием простой «небрежности»?

Наличие симметричных дугообразных элементов можно считать важной особенностью конструкции некоторых окуневских колес, но одновременно необходимо допускать возможность объяснения ряда элементов рисунков не только с точки зрения точной передачи реалий. В пользу этого имеется следующий аргумент: в окуневском искусстве изображения двух противопоставленных дуг встречаются и в других контекстах — на днищах сосудов [37, табл. XXVIII, 15], на ликах божеств (рис. 3; и др.), что свидетельствует о наличии у них самостоятельного значения, которое не связано с конструкцией колеса. С учетом этого их акцентирование и значение на колесе, как и в названных выше композициях, тоже могло иметь объяснение в контексте мифологии и ритуала. Заслуживает специального внимания различие во внутренней структуре изображений колес, расположенных на противоположных кон-

цах одной оси (рис. 7, 1), которое дополняется различием техники их исполнения. Это еще один аргумент в пользу наличия у данных изображений определенного мифологического контекста.

Обычно в середине колеса показан контурный или силуэтный кружок, который можно соотнести со втулкой, в которую вставлялась ось колеса (рис. 11, 1–4). Как правило, такую форму втулки имели колеса, независимо вращавшиеся на неподвижной оси (хотя есть и примеры колес с круглой втулкой, вращавшихся вместе с осью). В середине колеса у двух повозок изображен не круг, а короткая линия и овал (рис. 11, 8, 9). В контексте конструкции реальных повозок вертикальную короткую линию можно сравнить с чекой на конце оси, удерживавшей колесо от смещения. Однако для горизонтального овала такое объяснение вряд ли подходит. Если это не погрешность рисунка на камне, так мог быть изображен вставленный в колесо край оси, которая при движении вращалась вместе с колесом. В этом случае торцевым краем такой же оси могла быть и вертикальная короткая линия. Кстати, уже упомянутые выше шумерские двухчастные колеса тоже вращались вместе с осью. Она располагалась в специальных пазах, вырезанных в продольных брусках под основанием кузова и фиксировалась снизу кожаными ремнями [38, с. 186]. Типологически такая ось архаичнее неподвижной, однако она не исчезла с ее появлением и до сих пор используется у традиционных повозок Центральной Азии (в частности в Туве и Монголии).

Судя по соотношению размера колес и кузова, диаметр реальных колес был не очень большим. Например, если допустить, что длина кузова прототипа знаменской повозки составляла около 1,8 м, а длина прототипа повозки из Разлива X — около 3,5 м (принятые для вычислений цифры основаны на размерах конструктивно сопоставимых и хорошо сохранившихся повозок могильника Лчашен в Закавказье [39, с. 142–146]), то диаметр их колес мог быть около 0,5–0,6 м.

Способ запряжки и тягловые животные. Имеющиеся изображения свидетельствуют об использовании только парной запряжки. В частности, три повозки показаны с парой быков (рис. 6, 1; 7, 1, 2). Две другие изображены без животных, но имеют перекадины с ярмом для парной упряжки (рис. 8). Впереди еще двух повозок прочерчено по две пары ремней или веревок для управления парной упряжкой (рис. 6, 2, 3).

Тягловые животные независимо от проекции кузова повозок всегда изображены в профиль. У повозок с профильным ракурсом кузова из Знаменки и плановым ракурсом из Черновой VIII использовался сдвиг тягловых животных по вертикали, в результате чего одно животное расположено над другим, а ноги обоих направлены вниз (рис. 6, 1; 7, 1). Аналогичным образом по вертикали друг относительно друга сдвинуты повозки у двух повозок без тягловых животных из Черновой VIII (рис. 6, 2, 3). У повозки в плановом ракурсе из Красного Камня, в результате использования поворота плоскости проекции, фигуры тягловых животных изображены ногами в противоположные от дышла стороны (рис. 7, 2). На одном рисунке животные идут шагом, а на двух других движутся в стремительном галопе.

Для запряжки животных в повозку использовалось шейное ярмо, что зафиксировано тремя случаями изображения перекадины ярма именно в области шеи (рис. 6, 1; 7, 1, 2). Наиболее детально само ярмо показано у двухколесных повозок без тягловых животных. У них оно изображено в проекции спереди и повернуто на 90° относительно реального положения на дышле (рис. 8, 9). Ярмо состоит из перекадины с двумя дугообразными «рогатками» для закрепления на шее тягловых животных. Менее вероятно, что дугообразные линии передают кожаные ремни, продернутые через отверстия в перекадине, хотя подобное объяснение и допускает рисунок на стеле из с. Аскиз (рис. 8, 1). «Рогатки» скорее всего изготавливались из изогнутого ствола тонкого дерева и вставлялись концами в отверстия на пере-

кадине. При этом, судя по рисунку из кургана Разлив X, сверху перекадины могли быть оставлены небольшие петли. Их могли использовать для пропуска и распределения поводьев. Эту же функцию у повозок из Передней Азии III – начала II тыс. до н. э. выполняла пара специальных металлических колец, закрепленных на дышле при помощи штыря (рис. 12, 3), либо пара отверстий в передней стенке кузова [40, с. 186; 41, рл. 156, 165, 166].

На стеле из окрестностей с. Красный Камень у одного из тягловых животных изображен ошейник, свисающий в виде петли (рис. 7, 2). Разные варианты таких же ошейников, часто дополненных различными декоративными элементами, изображались на шее распряженных животных (рис. 12, 1, 2; 14, 1, 2). Это еще один атрибут домашнего животного. Он мог использоваться двояко: 1) для привязывания распряженного животного, один из возможных способов которого существовал в относительно недавнее время у тувинцев [42, с. 219]; 2) для закрепления на шее животного ярма, как это практиковалось в древности на Ближнем Востоке. Ближневосточные ошейники делались из кожи или ткани, часто были плетеными и, подобно окуневским, украшались свисающими фестонами или несколькими кистями из шерсти [40, с. 189]. У боевых повозок эти подвески выполняли функцию защиты груди животных (рис. 12, 3). Судя по рисунку из окрестностей с. Красный Камень, дышло, крепившееся посредством ярма на шее животных, дополнительно фиксировалось ремнями на спинах в области лопаток (возможно, чтобы уменьшить давление груженой повозки на шею). Схожий элемент упряжи представлен в одиночной бычьей запряжке у тувинцев [42, фото на с. 261].

У некоторых тягловых животных в носу отчетливо показана петля с перекрещенными концами, которая могла быть выполнена из изогнутого металлического стержня или деревянного прута. От точки пересечения концов петли в сторону рогов

тянется веревка для управления животным. Вероятно, она связывала между собой перекрещенные концы петли, а затем могла пропускаться между рогов или обвязываться вокруг их основания (рис. 6, 1 и 7, 1). Петля в носу – древнейший способ управления тягловыми животными, представленный на многих древних изображениях, но сохранившийся и до настоящего времени [43, с. 490; 42, с. 220]. При этом форма окуневского приспособления, вставлявшегося в нос животных, отличается от известных в других древних культурах [44, с. 20]. Среди имеющихся находок окуневским петлям ближе всего металлические стержни с перекрещенными концами, известные в материалах майкопской культуры, а также среди изображений и находок из Месопотамии и Элама [45, с. 49–50]. Однако если концы окуневских петель обычно пересекаются под острым углом, то у данных изделий они загнуты под углом около 180° [46, рис. 106, 14, 21–23 и др.]. В окуневском искусстве, помимо запряженных животных, имеется большая серия тягловых животных с петлями в носу, показанных без повозок (порой, петля показана одновременно с ошейником) (рис. 12, 2).

У всех тягловых животных поджарое туловище с развитой грудной частью, длинные ноги, узкая и вытянутая морда. Такой экстерьер, особенно его наиболее стилизованные варианты, которые получили название разливского стиля (по находкам в кургане РазливХ), не находит точных соответствий у реальных животных. Скорее это изображение идеального тяглового животного, важнейшие особенности которого акцентированы и преувеличены. По экстерьеру эта группа животных резко отличается от имеющихся в окуневском искусстве изображений тучных быков (рис. 3). Это различие дополняется различием в признаках пола: у поджарых животных признаки пола между задних ног и на животе имеют меньший размер либо вообще не показаны. Вероятно, так изображены кастрированные животные – волы, у которых на месте мошонки остается лишь небольшой мешочек. Кроме того, среди

изображений поджарых копытных с петлей в носу имеются животные, между задних ног которых выгравирован элемент, напоминающий вымя с сосками (рис. 12, 2). Это весомый аргумент в пользу предположения, что кроме волов в качестве тягловых животных окуневцы могли использовать и коров. Такой вариант вполне вероятен, учитывая их большую в сравнении с быком покладистость [38, с. 186]. В целом, различия между двумя группами окуневских изображений крупного рогатого скота, вероятно, основаны на естественных различиях в экстерьере животных разного пола и разного хозяйственного назначения. При этом они существенно акцентированы, отражают существовавшее в культуре противопоставление между образами быка-производителя, с одной стороны, и коровы, вола, с другой [47, с. 31]. В рамках такого деления тягловые животные древнейших повозок Минусинской котловины принадлежат к группе волов и коров.

На плитке из могильника Черновая VIII, между поводыев повозки, изображена голова копытного без рогов (рис. 6, 2). Возможно, она тоже символизировала тягловое животное, поскольку других изображений копытных на этой поверхности плитки перед повозками нет и, вероятно, не было (главным объектом изображения здесь были сами возничие). По форме морды и ушей эта голова напоминает животных семейства лошадиных. Любопытны и поводыя этой повозки (а также соседней): для управления каждым животным здесь используется пара ремней. Двойные поводыя для управления каждым животным в парной бычьей запряжке известны по этнографическим материалам [48, с. 118]. Однако среди древних изображений повозок из Передней и Центральной Азии для управления каждым волом используется только один ремень, привязанный к кольцу в носу, а двойные поводыя связаны с появившейся позднее колесницей, лошадиной запряжкой и уздой. Какой-то переходный вариант упряжи с двумя поводыями, при сохранении кольца в носу животного, представлен на оттиске печати XX – XIX вв. до н. э.



Рис. 13. Поперечные линии на мордах лошади и лося Сулекского комплекса памятников наскального искусства

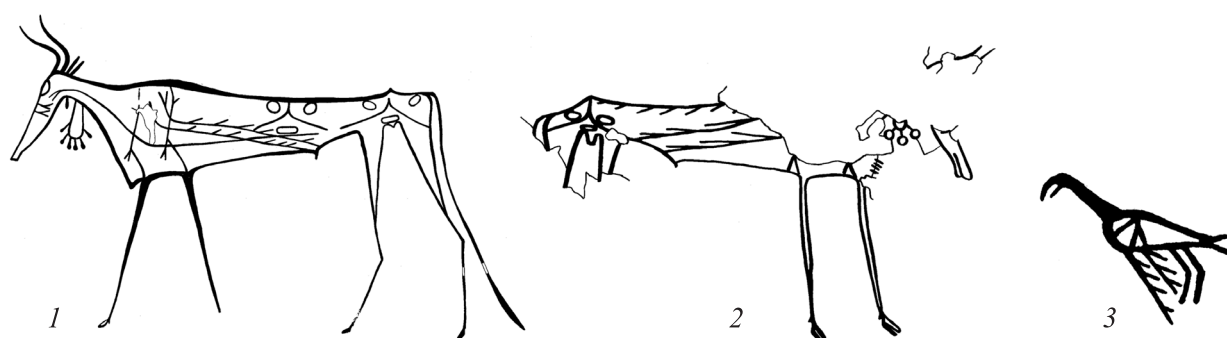


Рис. 14. Изображения крыльев у фигур волов и птицы:
1 – Аскиз; 2 – Сулекский комплекс; 3 – Бутрахты

из Малой Азии: один конец ремня здесь привязан к носовому кольцу животного, а другой находится в средней части ярма двухколесной повозки [49, fig. 28]. Подобная упряжь представлена и на двухколесной повозке эпохи бронзы из Саймалы-Таш [18, рис. 107, 7]. Возможная функция такой усложненной упряжи – обеспечение более быстрых поворотов повозки. Примечательно, что в качестве тягловых животных и на печати, и, возможно, в Саймалы-Таш изображены эквиды. Косвенным указанием на то, что кроме волов окуневцы могли запрягать в относительно легкие двухколесные повозки и лошадей, может служить вырезанная на стеле из окуневского могильника Лебяжье одиночная фигура лошади с ошейником. Несколько изображений лошадей с петлями в носу, уздой или недоуздом на морде выделила в окуневском искусстве Е. А. Миклашевич [50, рис. 2а, 3а, 4]. Правда, в двух случаях, судя по форме шеи и головы, животные являются все же

волами: отсутствие изображения рогов у одного животного объясняется его комолостью (там же, рис. 3а), а у другого рога, возможно, просто не сохранились из-за повреждения плиты (там же, рис. 4). Имеющиеся материалы не позволяют пока прийти к твердому выводу об использовании окуневцами эквидов в качестве тягловых животных, но не исключают такую возможность.

У некоторых волов и лошадей на морде изображены поперечные линии, которые порой напоминают детали намордника/недоуздки, применявшегося для фиксации повода и управления животным [42, с. 220; 48, рис. 1]. Использование окуневцами такого приспособления, наряду с другими способами контроля, вполне вероятно. Однако похожие линии встречаются и на мордах лосей (рис. 13), что затрудняет их однозначную интерпретацию. Необходимо также учитывать, что поперечные линии у тягловых животных часто имеются не только на морде,

но и на туловище. С их помощью голова отделена от шеи, а туловище разделено на две или три части. Кроме поперечных линий, на туловище изображались косые кресты (рис. 6, 1; 7, 1). В частности, характерен один крест на задней части крупа. У двух волов еще по два креста изображены ближе к голове. По три креста на туловище встречены у двух самостоятельных изображений волов [28, рис. 22, 3]. У некоторых фигур распряженных животных на крупе бывают одновременно показаны один или два антропоморфных лика, элементы анатомического строения, а на морде – пара поперечных линий (иногда с развилками на концах) (рис. 14, 1; 12, 2). Некоторые из поперечных линий на морде допускают сравнение не только с деталями намордника, но и с поперечными линиями на ликах окуневских божеств (в первую очередь это касается линий с развилками на концах) (рис. 5). Поскольку поперечные линии, показанные на ликах божеств окуневских стел, воспроизводились в ритуальной раскраске лиц людей того времени [51, с. 37], можно предполагать, что туловище и морда реальных тягловых животных тоже могли расписываться краской, воспроизводя элементы, известные нам по наскальному искусству.

Еще одно важное обстоятельство, которое следует отметить, заключается в том, что между животными в рамках каждой упряжки имеются различия по размеру корпуса, наличию половых признаков, изображениям на туловище, позе и др. Видимо, это не случайность, а очень важное и намеренное противопоставление, как и в случае с колесами.

Возничие. С четырьмя повозками изображены антропоморфные фигуры. В трех случаях они показаны сидящими в боковой проекции (рис. 6, 1–3). В одном случае фигура изображена стоящей анфас (рис. 7, 3). У одной профильной фигуры на туловище изображен косой крест, у другой – пояс. Их руки согнуты в локтях и направлены вверх. В двух случаях к ним идут линии, изображающие поводья. Одна фигура держит перед грудью в правой руке копье или стрекало,

наконечник которого показан в виде раздвоенного языка змеи. У другой в левой руке показана извилистая линия – изображение хлыста или змеи; какой-то изогнутый предмет, возможно, хлыст, имеется и в поднятой вверх правой руке. Головы всех профильных фигур имеют высокую и узкую форму, крупный нос, большие глаза, что можно оценить как европеоидные признаки.

Поза сидящих возничих немного различается положением ног: у фигуры внутри четырехколесной повозки они согнуты в коленях и стоят на полу кузова; у фигур двухколесных повозок они тоже согнуты в коленях, но стопы опущены ниже бедер, как если бы возничий свесил их ниже пола кузова (для этого у повозки должен отсутствовать передний борт). Поза сидящих возничих обнаруживает аналогии среди других материалов окуневского искусства. Одна из них – скульптурная мужская фигура на фрагменте жезла из красной яшмы (рис. 15, 1). Параллель явно не случайная, т.к. на конце других таких жезлов изображена голова быка [51, с. 45, рис. 5]. Еще одна параллель – изображение зооантропоморфного божества из Черемушного лога, у которого, кроме сходной позы, имеется еще косой крест и пояс на туловище. У этого изображения показана голова хищного зверя с рогами быка (рис. 15, 2).

В отличие от профильных изображений возничих, фигура с горы Тепсей, показанная анфас, трактована очень схематично. Ее руки заканчиваются схематичным изображением раскрытой пасти змеи, что имеет параллели у других образов окуневского искусства [52, рис. 8] и, вероятно, указывает на смертельность прикосновения. У фигуры нет головы, но при этом весь данный рисунок одновременно ассоциируется с одним из типов антропоморфных ликов окуневского искусства. Глазами этого лика являются кружки, расположенные по бокам «туловища» ниже «плеч», а повозка занимает позицию рта [28, рис. 9]. Не исключено еще одно объяснение этого же изображения: повозка находится внутри схематично показанной раскрытой пасти рогатой змеи; пасть составлена из

двух профилей ее верхних половин с глазами-кружками – прием, зафиксированный в окуневском искусстве у более реалистичных голов хищников и змей [28, № 79, 111]; рога заканчиваются развилкой в виде раскрытой пасти или змеиного языка, чему есть немало параллелей в окуневском искусстве [28, рис. 16, с. 32, 38].

Относительная хронология. Прежде чем перейти к вопросу об относительном возрасте отдельных изображений повозок в рамках рассматриваемой серии, необходимо еще раз специально отметить, что никаких оснований относить какие-либо из них к афанасьевской культуре или эпохе неолита нет. Основные аргументы противников окуневской атрибуции таких изображений были следующие: 1) вторичное использование плит и стел с изображениями в окуневских курганах, что интерпретировалось как свидетельство чуждости этих объектов и их изображений для окуневцев; 2) противоречие между изображениями повозок и первоначальной моделью окуневской культуры как культуры пришедших с севера «таежных охотников». Однако в настоящее время гипотеза «таежных охотников» не подтверждается фактами и имеет лишь историографический интерес [53, с. 52–53; 54, с. 38–40; 55, с. 3–5]. Еще важнее, что с обособлением стел от окуневской культуры не позволяет согласиться постоянно расширяющаяся серия аналогий с раскраской на черепахах окуневцев, с изображениями на керамике, гребнях, различных подвесках-амулетах, жезлах и других предметах из погребений и поселений окуневской культуры. Следовательно, причины вторичного использования стел связаны не с их принадлежностью к иной культуре, а с особенностями ритуальной практики окуневской культуры. В то же время связь всех рассматриваемых изображений с окуневской культурой не исключает, конечно, что какие-то традиции в сфере колесного транспорта, которые, по-видимому, имелись у афанасьевцев, могли сохраниться и получить дальнейшее развитие в окуневское время.

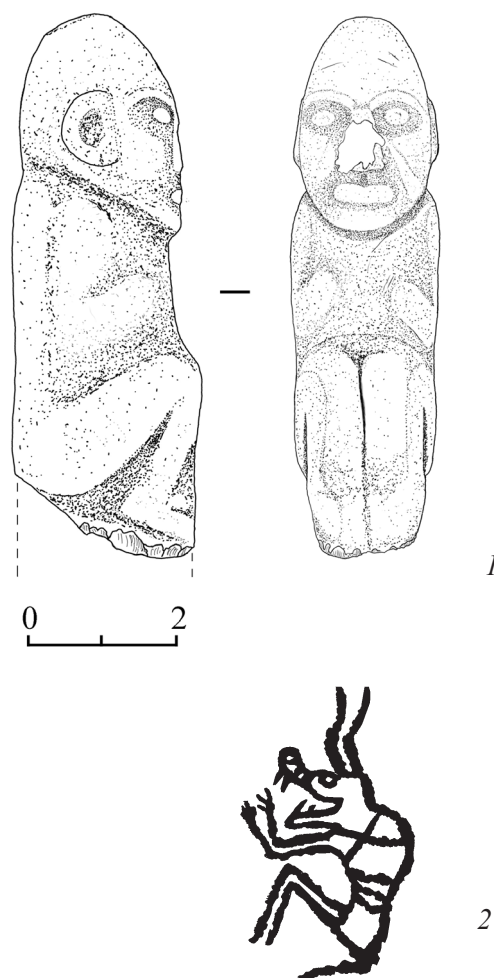


Рис. 15. Самостоятельные изображения в позе возничего:
1 – Калы (фонды МКМ); 2 – Черемушный лог

Уже давно отмечена зависимость между стилистическими особенностями петроглифов из окуневских курганов и возрастом самих курганов, где они обнаружены [56, с. 89–97]. Данный факт свидетельствует о непродолжительном времени, которое проходило обычно между созданием изображения и его попаданием в окуневский курган. Поскольку несколько изображений повозок обнаружено на стелах и плитах из трех разных окуневских курганов, хронологическое соотношение этих погребальных комплексов можно использовать для изучения относительной хронологии изображений повозок, а также их конструкции и используемых изобразительных приемов. При этом целесообразно опереться на современные типологические разработки по погребальному обряду

и материальной культуре окуневцев [54, с. 36–38]. С этой точки зрения самое раннее изображение – повозка в проекции сбоку из раннеокуневского кургана в с. Усть-Бюрь, а изображения из курганов Черновая VIII и Разлив X – более поздние. Кроме этого, следует учесть, с какими рисунками изображения повозок соседствуют. Три повозки – из Аскиза, Красного Камня, Черновой VIII – являются вторичными рисунками на стелах со схожими первоначальными ликами. В двух случаях – на стелах из Аскиза и кургана Разлив X – рисунки повозок относительно синхронны самостоятельным рисункам гипертрофированно поджарых волов в так называемом разливском стиле. Пик популярности этого образа и наибольшее количество рисунков такого стиля связаны со второй половиной периода существования окуневской культуры. Еще одна повозка – из Знаменки – является вторичным изображением на стеле с другим типом сложного лика. Он более ранний, чем лики богов на стелах из Аскиза, Красного Камня и Черновой VIII. Наличие полукружий над кружками глаз (важный в хронологическом плане признак) сближает его с изображением лика на стеле из кургана Усть-Бюрь. Датировка этого лика будет для изображения знаменской повозки нижним хронологическим рубежом. Верхним рубежом будет появление на этом же камне изображений поджарых животных в разливском стиле. Следовательно, изображение повозки на знаменской стеле более раннее, чем рисунки повозок на стелах из Аскиза и Разлива X. Таким образом, к числу наиболее ранних можно отнести профильные рисунки из кургана Усть-Бюрь и со знаменской стелы. К числу наиболее поздних – рисунки на стелах из окрестностей с. Аскиз и кургана Разлив X, сочетающие сразу две проекции кузова. Относительно синхронно им изображение в плановой проекции с Красного Камня. Может быть, чуть старше профильный и плановый рисунок из могильника Черновая VIII. Относительная датировка рисунка в проекции сверху с горы Тепсей пока неясна ввиду его уникальности и оди-

ночного расположения на плоскости. Заслуживает внимания еще один факт: небольшой рисунок повозки в правой нижней четверти фрагмента стелы из окрестностей с. Аскиз, сочетающий проекции сбоку и сверху, перекрыт выбитым рисунком лошади эпохи поздней бронзы (рис. 5).

В целом, анализ относительной хронологии изображений позволяет сделать следующие выводы: 1) повозки разной конструкции (четырехколесные и двухколесные, открытые и закрытые) использовались параллельно, что, вероятно, обусловлено их разным назначением; 2) в эпоху ранней бронзы в Минусинской котловине параллельно существовали и развивались разные приемы изображения повозок, но с тенденцией постепенного отказа от профильного ракурса кузова (исторически наиболее раннего для региона) в пользу других, более информативных, вариантов; 3) различие в приемах изображения повозок в большинстве случаев не связано с различием их конструкции, т.к. для всех вариантов визуальной передачи повозки характерно составное дышло из двух жердей, одинаковые колеса и способ запряжки; кроме того, все изображения объединяют одни и те же стилистические признаки тягловых животных.

Наиболее существенно по конструкции в рамках всей серии, а также друг от друга обособляются два изображения: а) «сосуд-повозка», входящий в число наиболее ранних; б) упряжка с дышлом в виде одиночной жерди с развилкой в проекции сверху, принадлежащая к числу наиболее поздних; от других рисунков она также отличается способом размещения тягловых животных спинами друг к другу, хотя стилистически они находятся в рамках окуневской традиции. Для «сосуда-повозки» на стеле из с. Усть-Бюрь не исключена определенная связь с наследием афанасьевской культуры. Дело в том, что этот образ связан с группой изображений ритуальных сосудов, наиболее ранние из которых передают конструкцию «курильниц» афанасьевской культуры с ручкой на боку [35, с. 63–68] (рис. 10, 3, 4). Однако

транслирует ли он в визуальной форме представления, имевшиеся у афанасьевцев, или является результатом осмысления такого сосуда в новой (окуневской) культурной среде, сказать сложно. Возможно также, что на развитие колесного транспорта и приемов его изображения могли оказывать влияние контакты с соседними территориями или инновации, попадавшие на Енисей в результате миграции новых групп скотоводов уже в период существования окуневской культуры. Вполне вероятно, что именно эта причина стоит за особенностями изображения упряжки на стеле из окрестностей с. Красный Камень.

Ритуальное и мифологическое содержание изображений. Образы повозок, как и другие изображения окуневских стел, связаны с ритуальной практикой древнего населения региона. Это перекликается с ритуальной функцией моделей повозок в культурах западных областей Евразии, мифологическим контекстом изображений повозок на печатях Передней Азии [1, с. 19, 20], мифологическим значением всех повозок, упоминаемых в Ригведе [57, с. 490, 508]. Поэтому передача конструктивных особенностей транспортного средства не была единственной и главной целью рисунка. Это не могло не отразиться на внутренней структуре изображений и их использовании в изобразительных текстах. Можно уверенно говорить, что в изображениях, наряду с техническими особенностями, получил визуальное воплощение ряд устойчивых метафорических отождествлений и эпитетов, которые, очевидно, употреблялись при описании повозок в существовавших параллельно обрядовых текстах устной традиции. Например, обращают на себя внимание разные колеса у повозки в плановой проекции из Черновой VIII (рис. 7, 1). У двух других повозок из того же могильника вообще не показаны ни платформа, ни дышло: изображены только двойные кружки под возничими и поводья (рис. 6, 2, 3). При этом двойные кружки сопоставимы не только с формой архаичных дисковых колес, но и со знаками, используемыми в качестве глаз

ликов окуневских божеств. То есть один и тот же знак в одном контексте имеет значение «колесо», а в другом – «глаз». Типологически это явление аналогично метафорическому использованию образов, хорошо изученному в филологии. В его основе ассоциативное отождествление разных объектов по какому-либо признаку [52, с. 44–47]. Выявление такого признака – ключевое условие для понимания метафоры. Что же общего может быть между «колесом» и «глазом»? Каким может быть собственное (моделируемое внутренней структурой) значение изобразительного знака, использованного в обоих контекстах? Единственное собственное значение, возможное для данного знака, которое бы не противоречило обоим контекстным значениям, связано с моделированием формы светила (рис. 16). Такое объяснение является допустимым как для окуневской знаковой системы, так и фиксируется большим числом примеров из древних ритуальных текстов: в мифологических традициях многих древних народов именно со светилами отождествляются и глаза богов [РВ, I, 72:10], и колеса способных передвигаться по небу повозок и колесниц [РВ, VII, 63:2; 58, с. 84]. Разные колеса у повозки в плановой проекции могут в этом случае отождествляться с разными светилами: круг с точкой в центре – с солнцем, круг с двумя симметричными дугами внутри – с луной (дуги внутри круга могут символизировать цикличные изменения формы лунного диска). Возможно, аналогичным образом объясняется противопоставление по способу изображения левых и правых колес у четырехколесной повозки с горы Тепсей: два колеса показаны тонким контуром, два других выбиты силуэтно (оставлены лишь небольшие кружки в области втулки). Противопоставление контур–силуэт здесь могло быть равнозначно оппозиции светлый–темный.

В ритуальном контексте с какими-либо объектами мира могли отождествляться не только колеса, но и другие части повозки. На аскизской стеле распряженная двухколесная повозка изображена вертикально (рис. 5). Ее

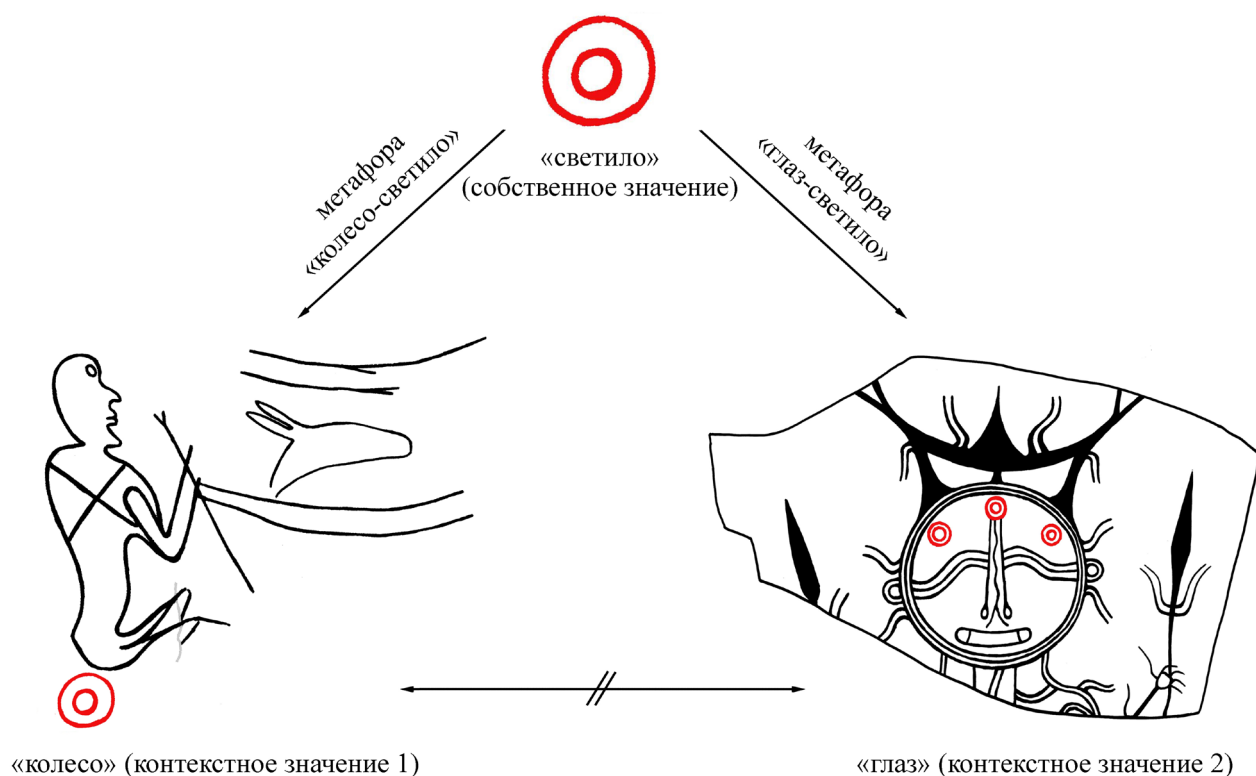


Рис. 16. Схема взаимосвязи двух изобразительных метафор

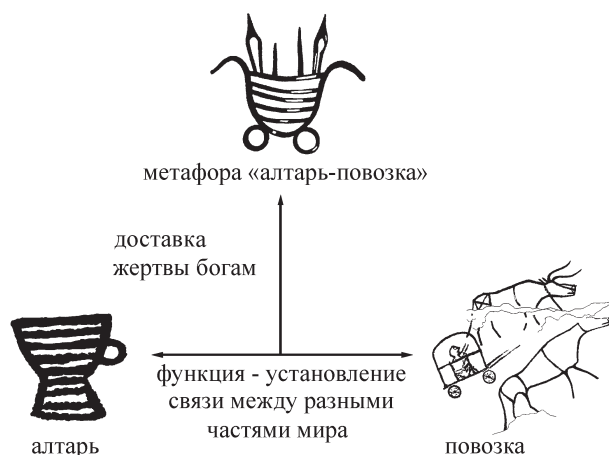


Рис. 17. Структура изобразительной метафоры «алтарь-повозка»

преувеличенно длинное треугольное дышло напоминает важный в окуневской ритуально-мифологической системе образ Мировой горы или столпа, а косой крест в нижней части – символ четырех сторон света. Смысл метафоры «дышло повозки – гора/столп» мог заключаться в том, что одна из функций образа такой горы и ее ритуального эквивалента – обеспечение связи между Нижним и Верхним мирами – аналогична основной роли повозки в мифах. Стоит отметить, что

вертикальные рисунки повозок и волокуш с треугольной рамой-дышлом, потенциально допускающие сходные метафорические отождествления, кроме окуневского искусства, представлены и в некоторых других изобразительных традициях Евразии. Кузов четырехколесной знаменской повозки с дугообразной крышей имеет сходство с окуневскими изображениями в виде полуовала, моделирующими представления о форме небосвода в вертикальной проекции [59, с. 120]. Возможно, что дугообразная крыша этой повозки тоже могла метафорически соотноситься с куполом небосвода. Сопоставимое отождествление крыши повозки и неба зафиксировано в текстах Ригведы [РВ, X, 85:10], реконструировано для модели повозки эпохи Чжоу из Яньчэна в Китае [60, с. 61].

Совмещение в изображении из с. Усть-Бюрь признаков повозки и переносного алтаря, в котором сжигались приношения для богов, тоже следует рассматривать в контексте широкого использования в древно-

сти в обрядовой сфере метафорических отождествлений и эпитетов, которые находили отражение не только в устных текстах, но и в искусстве. Для понимания данного изображения, исходя из принципов интерпретации метафоры, разработанных в филологии, необходимо найти сходство в некоторых признаках двух несовместимых объектов – алтаря и мифической повозки. Наиболее вероятный общий признак связан с их функцией, направленной на установление связей между разными частями мира. Возможно, данное метафорическое отождествление отражало мифопоэтическую формулу, рассказывавшую о том, что алтарь подобно повозке обеспечивает быструю и надежную доставку жертвы богам (рис. 17). Схожие представления о том, что жертвоприношение и молитва людей к богам «отправляются путем колесницы», зафиксированы в Ригведе [58, с. 84], а сам огонь, в котором сжигались приношения, постоянно именуется возничим [РВ, I, 44:2; I, 72:7; I, 74:6–7; I, 77:3].

Для интерпретации рисунка на горе Тепсей важно учесть возможность отождествления позиции повозки со ртом – органом для уничтожения и проглатывания. Эта образительная метафора раскрывает ее осмысление как средства перемещения в потусторонний мир [28, с. 26–28], что перекликается с использованием повозок в погребальных обрядах различных народов [58, с. 85]. В окуневских курганах захоронений с повозками пока не найдено. Правда, высказывалась идея, что декор в виде косой сетки на внутренних стенках одной из окуневских каменных гробниц может передавать плетеный кузов повозки [61, с. 33]. Однако следует учитывать, что это не единственное возможное его объяснение. Еще одним воплощением той же идеи могли быть четыре дисковидных каменных терочника на борту центральной могилы окуневского кургана с ручья Тирик [62, с. 28]. Они вполне могли символизировать колеса повозки. Кроме того, и сами терочники как орудия для дробления, разрушения связаны с темой перехода из одного состояния в другое. Сходное значение, воз-

можно, имела функционально сопоставимая находка из погребения елунинской культуры эпохи бронзы Приобья. Найденный здесь фигурный каменный оселок [63, рис. 124,1] имеет форму кузова двухколесной повозки или колесницы, показанного в проекции сверху. Рядом положен нож с изображением головы лошади на рукояти, которая могла символизировать тягловое животное [64]. Форма кузова, вид тяглового животного и его стилистические признаки обнаруживают комплексные соответствия среди наскальных изображений колесниц с дышлом из одинарной жерди и парной лошадиной запряжкой в сейминско-турбинском стиле из Восточного Казахстана и Российского Алтая [65, рис. 2, 16, 17].

Если на горе Тепсей образ повозки связан с Нижним миром, то на стеле с Красного Камня повозка показана мчащейся по небу: она была изображена в самом верху плоскости камня, над тремя горизонтальными дугами, обозначающими область неба под куполом небосвода. Повозка из с. Знаменка выбита в средней части стелы и показана поднимающейся вверх. С передвижением по небу хорошо согласуется отождествление колес повозок со светилами, а также наличие у нескольких упряжных животных птичьих крыльев [28, с. 55]. Они показаны на туловище животных в виде пары наклонных линий с короткими параллельными черточками вдоль одного края. В рамках окуневского искусства такой знак полностью аналогичен крыльям птиц на стеле из улуса Бутрахты (рис. 14).

Особенности изображения тягловых животных окуневских повозок позволяют сделать вывод об их отождествлении с мифологическими образами. При этом важно, что правое и левое животные в упряжке противопоставлены друг другу по определенным признакам. Среди имеющих инокультурных параллелей этому факту можно отметить противопоставление священных быков из упряжки бога грозы Тешуба (хурритская и хетто-хурритская мифология), имена которых означают

«Утро» и «Вечер». С противоположными частями суток (день и ночь) соотносились также упряжные животные в колеснице Ашвинов (индоарийская мифология). Сравнимой с окуневской, но другой формой реализации подобного рода противопоставлений являются так называемые «чудесные» упряжки из Саймалы-Таш в Киргизии, запряженные животными разных видов [18, с. 281–285].

Наличие в окуневском искусстве отдельных (рис. 12, 1, 2; 14, 1, 2) либо парных изображений тягловых животных (см., например, фигуры двух волов, выбитых по контуру и силуэтно над повозкой на стеле из с. Знаменка – рис. 2), показанных без повозок, свидетельствует о самостоятельном значении этих персонажей и об особом их почитании. Свидетельством сопоставимого почитания священных тягловых быков являются их самостоятельные изображения конца III — II тыс. до н. э. из Анатолии [66, fig. 21, 71]. Деление туловища окуневских тягловых животных на три части и некоторые другие элементы изображений можно рассматривать в рамках системы метафорического отождествления частей тела животного с элементами модели мира [67]. В рамках этой системы три креста на туловищах некоторых волов подобны трем знакам в виде круга с четырьмя лучами на стелах, которые соотносились с тремя ярусами мира по вертикали. Змеевидная линия на месте пищевода подобна вертикальному изображению змеи на стелах, соединяющему их разные ярусы. Структура лика на задней части крупы некоторых самостоятельных изображений аналогична структуре некоторых ликов верхней части стел [28, с. 55]. С образами двух противопоставленных гор связаны треугольный выступ вершиной вверх на задней части крупы и треугольник вершиной вниз на груди животного. Наличие такого рода космологических отождествлений – признак сакрального, мифологического характера персонажа.

Возникшие окуневских повозок, как и возникшие на печатях из Передней Азии [1, с. 20], в гимнах Ригведы являются божествами.

Три рисунка возникших имеют вполне реалистичный человеческий облик. Один персонаж, показанный без повозки, но в позе возничего, наделен головой и когтями хищного зверя, рогами быка. Несмотря на устрашающий полужвериный облик, у него на туловище показан такой же косой крест и пояс, как у реалистичных изображений. Сложную для понимания многозначную изобразительную структуру имеет фигура с горы Тепсей. Это изображение сочетает сразу три плана содержания: 1) фигура грозного антропоморфного божества без головы на повозке, которую можно рассматривать как ее хозяйина и возничего; 2) лик божества с повозкой на месте рта; 3) пасть рогатой змеи, заглатывающей или выпускающей повозку. Принципиально важно, что совмещение нескольких образов – не случайность, а принцип построения многих окуневских изображений [59, с. 125]. По своей сути это явление аналогично так называемым «загадочным картинкам» с «зооморфными превращениями» в искусстве скифского круга, когда один элемент является частью сразу двух или более образов разного характера [68, с. 374–378]. И в скифском искусстве, и в окуневском эти разные образы неразрывно связаны и принадлежат единому тексту. Несколько уровней содержания окуневского изображения можно рассматривать как взаимодополняющие, позволяющие полнее раскрыть одну тему.

Двое возникших вооружены, но оружие это особое: копье или стрекало с наконечником в виде языка змеи и бич в форме змеи или сама змея. Это свидетельство особой смертоносности, грозности оружия. Копья показаны и внутри повозки-жертвенника на стеле из с. Усть-Бюрь. Но это тоже особое оружие [28, с. 39]. Более крупно и детально два аналогичных копья изображены сверху лика божества на той же стеле (рис. 1). Они включают в себя двойной кружок возле острия, возможная связь которого с солнцем и сиянием отмечалась выше. Видимо, это означает, что показаны небесные, огненные, копья. По занимаемому месту эти два копья напоминают два пучка золотых стрел на передней стороне

мужского головного убора из сакского кургана Иссык [69, табл. 1]. Кстати, еще на одной окуневской стеле те же два копыя имеют на острие наконечников развилку в виде языка змеи (рис. 10, 1).

Не исключено, что две повозки с возничими на одной плитке из Черновой VIII являются единой композицией. В этом случае ее можно сравнить с образом двух возничих – Ашвинов – из гимнов Ригведы. Правда, у Ашвинов в упряжке лошади, а в окуневском искусстве тягловыми животными изображались волю. Но Ригведа связана с более поздним временем и отразила новые достижения в развитии колесного транспорта. Два божества связаны с колесным транспортом с бычьей запряжкой и в хурритской мифологии. Это бог грозы Тешуб и его брат и спутник Ташмишу. Две повозки с парной бычьей запряжкой изображены на более близком окуневскому времени серебряном сосуде из Афганистана, причем в одной из них сидят сразу два мужских персонажа [21, fig. 4]. Две человеческие фигуры показаны в кузове либо по бокам от него у конструктивно близких четырехколесных повозок с парной бычьей запряжкой на памятнике Сюник в Закавказье (рис. 18, 4) и Кульжабасы в Казахстане [70, рис. 1, 3] (рис. 19, 5).

В целом, наличие ритуально-мифологического контекста у окуневских изображений повозок, тягловых животных и возничих вполне очевидно. Сложнее реконструировать цели создания тех или иных изображений, их функцию в ритуале. Вероятно, так же как и у других наскальных изображений окуневского искусства, эта цель была связана с магическим воздействием на мифологический образ с целью получения определенных благ. В этом контексте роль повозки могла быть связана с ее посреднической функцией как инструмента доставки жертвы и просьб от людей богам и определенных благ от богов людям. Это предположение перекликается с целью обращения к Ашвинам в Ригведе: у них просят самые разные дары – богатство,

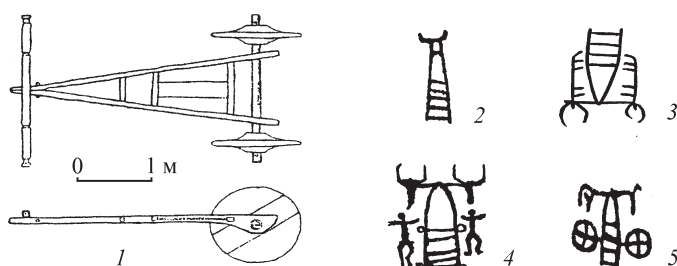


Рис. 18. Повозка из могильника Лчашен (1) и петроглифы Сюника (2–5), Закавказье [73, р. 76; 83, табл. 96,4, 52,1, 48,2, 45,1].

скот, свет, потомство, защиту от врагов, исцеление, жизненную силу и др. [РВ, I, 116–120]. Конкретное содержание просьбы зависело от конкретной ситуации. Окуневские ритуалы, для которых создавались изображения повозок, тоже были различны. Изображение повозки из с. Усть-Бюрь принадлежит к первоначальной композиции стелы, созданной, видимо, для использования в каком-то важном сезонном обряде. Вторичные изображения на стелах и рисунки на плитах, исполнение которых менее трудоемко (часто просто тонкие прочерченные линии), созданы в рамках каких-то менее значимых ритуалов.

Сравнительно-исторический анализ.

Окуневская культура, с которой связаны древнейшие изображения повозок Минусинской котловины, складывается в результате миграции в середине III тыс. до н.э. европеоидного населения со скотоводческим хозяйством. В этой связи поиск инокультурных аналогий окуневским повозкам приобретает особое значение для выявления истоков и путей миграции. Для целей такого сравнительно-исторического анализа особенно важны самые специфические признаки окуневских изображений: с точки зрения способа изображения – профильный ракурс наиболее ранних рисунков; с точки зрения конструкции – составное дышло из двух сходящихся под углом жердей, которые у двухколесных повозок одновременно образуют каркас кузова.

Профильный ракурс кузова наиболее ранних окуневских изображений повозок резко выделяется на фоне плановой проек-

ции, типичной для эпохи бронзы Центральной Азии. Профильная манера изображения характерна для искусства Передней Азии. Там же у некоторых повозок показаны двухчастные колеса, не идентичные, но все же сопоставимые с составными двухчастными колесами у изображений из Минусинской котловины (рис. 12). Вместе с тем найти среди изображений колесных повозок из Передней Азии аналогичную окуневской конструкцию дышла и ярма не удастся. Схожая ситуация и с переднеазиатскими моделями повозок. С окуневской конструкцией дышла может быть сопоставлена только одна терракотовая четырехколесная модель с тентом III тыс. до н. э. из Северной Месопотамии (Тепе Гавра) [71, fig. 2]. Она отличается от прочих моделей повозок региона двумя вертикальными петлями по бокам передней части кузова. По мнению С. Пиггота и П. М. Кожина [34, с. 164], петли могли служить для крепления составного треугольного дышла, подобного находкам из погребений на территории Закавказья. По другой, более убедительной гипотезе, опирающейся на сравнение с некоторыми металлическими моделями повозок III тыс. до н. э. из Сирии и Анатолии, дышло было все же одинарным, крепившимся к поперечной оси, вставленной в эти петли [71, р. 391].

Подлинные повозки, конструкция кузова и дышла которых сопоставима с окуневскими, найдены в погребениях II тыс. до н. э. на территории Закавказья – могильник Триалети (курган 5) и могильник Лчашен. Среди них имеются как двухколесные (рис. 18, 1), так и четырехколесные. Двухколесные повозки из Лчашена имели неподвижную колесную ось, составные дисковые колеса более метра в диаметре, треугольную раму, являющуюся одновременно кузовом и дышлом, которая соединялась с ярмом при помощи ремня или веревки [72, с. 143, 144; 73, fig. 37; 12, рис. 83, 2, 84, 1, 3]. Исходя из конфигурации рамы, они получили название А-образных («A-frame cart»). Четырехколесные повозки имели подвижное в вертикальной плоскости дышло из двух сходящихся

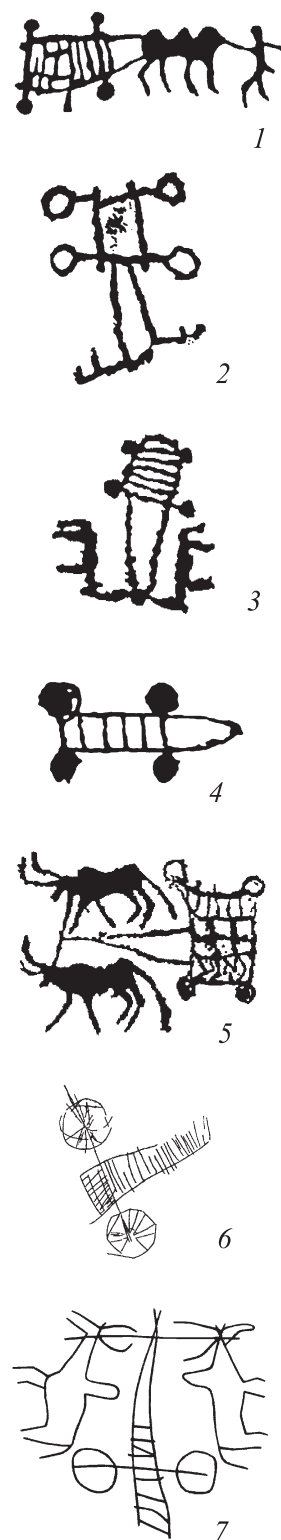


Рис. 19. Повозки с оглоблями и дышлом в виде двух сходящихся под углом брусьев:
1 – Арпаузен, Казахстан [78, рис. 21, 4];
2 – Верхний Иртыш, Казахстан [120, fig. 102];
3 – Нуратау, Узбекистан [121, fig. 12, 4];
4 – Сауыскандык, Казахстан [81, рис. 37];
5 – Кульжабасы, Казахстан [122, рис. 8];
6 – р. Чаган, Российский Алтай [90, рис. 5];
7 – Инамгаон, Центральная Индия [95, fig. 1]

под острым углом брусьев [72, рис.1, 8–11; 73, fig. 34]. Вместе с тем повозки из Лчашена не идентичны окуневским и представляют несколько иную конструкцию. У двухколесных повозок отсутствуют подобные окуневским борта, иное ярмо, площадка для транспортировки находится не в самой широкой части треугольной рамы, а ближе к середине. Окуневскую конструкцию скорее можно назвать Δ -образной. Несколько ближе окуневским повозкам варианты двухколесных повозок с треугольной рамой и четырехколесных повозок с составным треугольным дышлом среди петроглифов Сюника в Закавказье (рис. 18, 4, 5). Правда, у рисунков двухколесных повозок здесь уже показаны спицы, к тому же все повозки изображены в проекции сверху. Схожая конструкция двухколесной повозки с треугольной рамой, составными колесами без спиц на подвижной оси, парной бычьей запряжкой использовалась в сельских районах Армении вплоть до XX в. [74, рис. 5–7; 75, с. 84, рис. 2, 5]. Изображения двухколесных (колеса имеют по шесть спиц) повозок того же типа с треугольной или прямоугольной рамой в проекции сверху открыты также в Дагестане [76, рис. 138, 2].

Раньше повозки с составным дышлом из Закавказья предлагалось считать особым региональным типом горных повозок [77, с. 174], но в последнее время география находок подобной конструкции значительно расширилась. В сравнительном плане очень интересна конструкция повозок древнеземледельческих центров на юге современного Туркменистана (Алтын-депе, Анау и др.). Первые свидетельства знакомства с колесным транспортом появляются здесь в середине – второй половине IV тыс. до н. э. Этим временем датируются, в частности, глиняные модели двухколесных повозок с одинарным дышлом для парной бычьей запряжки и вращающейся осью. Однако модели двухколесных и четырехколесных повозок второй половины III тыс. до н. э. (периоды Намазга IV и V) демонстрируют уже иную конструкцию: в передней части у них имеются отверстия для двух жердей.

Предполагается, что в такую повозку при помощи оглобелей запрягалось одно животное (верблюд или бык), что подтверждают некоторые модели с головой только одного животного на передке [32, с. 28–30]. Изображение повозки аналогичной конструкции на дисковых колесах имеется в петроглифах эпохи бронзы Южного Казахстана (хребет Каратау, памятник Арпаузен) (рис. 19, 1). Пока не известно, как на плоскости изображали повозки жители древнеземледельческих центров, но в Арпаузене кузов показан в проекции сверху. Впрочем, среди более поздних рисунков подобных повозок на колесах с четырьмя спицами из Южного Казахстана есть также профильное изображение [78, рис. 21, 2]. Меньше ясности с тем, как в повозки подобной конструкции запрягали пару тягловых животных, поскольку это тоже практиковалось. Вполне вероятно, в этом случае на конец жердей-оглобелей крепилась перекладина ярма, что означает появление составного дышла, подобного окуневскому. Важным аргументом в пользу этой гипотезы служит наскальное изображение тяжелой четырехколесной повозки с дышлом из двух почти параллельных жердей, на конце которых закреплено ярмо. Оно открыто в петроглифах Восточного Казахстана (рис. 19, 2). Реальная четырехколесная повозка (диск каждого колеса диаметром 1 м собран из трех досок) с дышлом подобной конструкции недавно найдена в погребении № 3900 на «царском некрополе» Гонура. Возле переднего края ее кузова обнаружены остатки двух длинных округлых жердей (1,32 м и 1 м). При описании находки они были названы оглоблями [79, с. 146–149; 80, план на с. 49]. Однако это скорее составное дышло подтреугольной формы. В пользу этого можно привести два аргумента: 1) концы жердей по мере удаления от кузова сходятся; 2) две пары копытных животных – ослы и верблюды, которых наиболее разумно считать сменными упряжками, размещены по бокам от жердей как при запряжке дышлового типа (запряжка оглобельного

типа предполагает расположение животных между жердей). Однако конструкция составного подтреугольного дышла для БМАК, видимо, не была единственной: на уже упоминавшемся серебряном сосуде с территории Афганистана у повозок изображено дышло в форме рогатки. Очень важно, что кузов этих повозок изображен в проекции сбоку – в канонах переднеазиатской традиции, что расширяет ареал бытования профильной изобразительной манеры.

Как влияние культуры ближайших древнеземледельческих центров эпохи бронзы на периферию можно рассматривать серию изображений повозок с составным дышлом из двух сходящихся или параллельных брусьев, которые открыты на скалах Казахстана и Узбекистана. Все они пока только четырехколесные и показаны в проекции сверху (рис. 19). Помимо конструкции повозок, влияние культуры передовых центров заметно и в других образах петроглифов этих территорий [81, с. 27–30; 70, с. 89–96; 82, с. 91]. Среди петроглифов Каратау особый интерес представляет рисунок повозки с составным треугольным дышлом с памятника Кульжабасы. При изображении кузова здесь использован редкий прием пространственного построения: помимо дна повозки, показанного в проекции сверху, изображены два высоких продольных борта, показанных в проекции сбоку (изнутри кузова), но развернутых в той же плоскости, что и дно (рис. 19, 5). Аналогичный прием известен у четырехколесной повозки с одинарным дышлом в петроглифах Сюника [83, табл. 5, 1]. Стилистически повозка из Кульжабасы (включая тягловых животных) сильно отличается от повозок БМАК, изображенных на сосуде с территории Афганистана. С точки зрения конструкции, у сравниваемых изображений сходное устройство кузова и бортов, но разное дышло. Аналогичная конструкция кузова с высокими бортами по бокам отличается один из типов повозок с Алтын-депе [84, табл. XIX, 1; 32, с. 29].

Дышло в виде одинарной жерди с развилкой на конце, подобное дышлу повозок

на сосуде БМАК из Афганистана, зафиксировано у нескольких четырехколесных повозок с парной бычьей запряжкой с памятника Сауыскандык в северной части хребта Каратау [85, с. 32; 81]. По мнению И. Н. Швеца, эти рисунки связаны с окуневской традицией и датируются концом III – началом II тыс. до н. э. [86, с. 134–137]. С предложенной датой можно согласиться, т.к. и конструкция повозок, и способ управления животными, «ажурный стиль» некоторых фигур хронологически близки окуневским. Привлекает также внимание композиция из трех кружков на туловищах двух волов [85, рис. на с. 32], что напоминает число косых крестов на туловище окуневских тягловых животных. Сами кружки на крупе быков находят параллели в петроглифах ранней и средней бронзы Российского Алтая и Тувы (Калбак-Таш, Бижикиг-Хая). Вместе с тем форма дышла сопоставима только с одним рисунком из Минусинской котловины, форма носового кольца иная [85, рис. на с. 32; 87, рис. 3, 1], да и стиль изображения тягловых животных от окуневских рисунков сильно отличен. Это не позволяет объединять данные изображения с окуневской изобразительной традицией, хотя и не исключает их определенную близость. При этом стоит обратить внимание на сходство изображений животных Сауыскандыка, с одной стороны, со стилистическими особенностями изображений животных Зеравшанского варианта БМАК [88], а с другой стороны, с петроглифами и изображениями из бронзы сейминско-турбинской традиции. На самом памятнике Сауыскандык упомянутые повозки и вола, несомненно, входят в одну стилистическую группу с изображенными на тех же плоскостях фигурами лошадей в сейминском стиле. Важнейший аргумент в пользу этого – идентичность в форме и положении ног животных. Вероятно, с сейминской традицией эта группа изображений Сауыскандыка имеет самую тесную связь.

Территориально к Минусинской котловине ближе всего двухколесная повозка с подтреугольной рамой в проекции сверху, предназначенная для парной запряжки,



Рис. 20. Изображения Монт Бего, Альпы [98, abb. 9, 2; 123, s. 62]

которая вырезана в эпоху бронзы на скале в долине р. Чаган в Республике Алтай [89, с. 143, 145]. Правда, в отличие от окуневских рисунков, ее колеса уже имеют спицы, что указывает на несколько более позднее время (рис. 19, 6). Подобно некоторым окуневским рисункам, алтайская повозка показана распряженной, но рядом имеются выполненные в такой же технике фигуры быков. Не исключено, что между этими рисунками существовала смысловая связь, и повозка предназначалась для бычьей запряжки. Изображения относительно синхронных повозке быков и антропоморфных фигур с той же плоскости отнесены к «кругу каракольско-окуневских древностей» [90, с. 61, 63, рис. 5]. При этом антропоморфные фигуры, наделенные птичьими головами с косами, палицами, напоминают изображения с памятника Байконур в Центральном Казахстане [91, табл. 31, 14.4–14.5] и, отчасти, птицеголовых божеств, представленных в искусстве БМАК. Изображение повозки на двух колесах со спицами, близкое по конструкции повозке с р. Чаган, известно на территории Синьцзяна [92, табл. I, 7].

Аналогии окуневским повозкам можно найти не только среди изображений, материалов погребений и поселений, но и в древних текстах. В частности, сходную с окуневской конструкцию можно предполагать для двухколесной повозки *ápas-*, фигурирующей в текстах Ригведы. Она имела дышло из двух сходящихся впереди жердей и запрягалась двумя быками [57, с. 490; 93, с. 256; 94, с. 169]. Возможно, рисунок аналогичной повозки представлен на сосуде раннего этапа культуры Джорве эпохи поздней бронзы из Центральной Индии [95, р. 8; 96, рис. 39, 2] (рис. 19, 7). Дальнейшее развитие такой конструкции в

эпоху железа представляют терракотовая и бронзовая модели двухколесных повозок из Чарсада и Брахмапури. У одной из них имеются два отверстия для составного дышла [93, с. 263]. У другой, имевшей колеса со спицами и крытый верх, дышло состоит сразу из трех брусьев. Два из них являются продолжением боковых брусьев кузова, а третье расположено между ними. Все они стянуты ремнями перед ярмом [93, рис. 25, 1].

Помимо Азии, повозка с рамой, образующей одновременно кузов и дышло, и парной запряжкой представлена в Европе. Например, составное дышло из двух стянутых между собой почти у самого кузова жердей зафиксировано у известняковых моделей колесниц с Кипра [41, pl. 37, 95]. Однако они более поздние, да и от окуневских повозок эта конструкция сильно отличается. Гораздо интереснее параллели конструкции древнейших повозок Минусинской котловины, которые имеются среди сопоставимых с ними по возрасту петроглифов эпохи бронзы в Альпийском регионе, в частности на памятнике Монт Бего (рис. 20). Похожую с повозками из Монт Бего конструкцию, но более молодой возраст имеют также некоторые рисунки повозок и волокуш из Южной Испании [97, abb. 6]. По конструкции транспортного средства и его передаче в проекции сверху альпийские петроглифы близки петроглифам Сюника. К северу от Альпийских гор найдены остатки подлинных транспортных средств с треугольной рамой, датированные первой половиной IV тыс. до н. э. и началом III тыс. до н. э. [98, abb. 10, 11]. Изображения из Альп отличает такая особенность, как показ тягловых животных в проекции сверху. Последний признак очень специфичен и позволяет выделить особый европейский ареал древнейших изображений транспортных средств [99; 100]. Некоторые изображения тягловых животных из Сюника (рис. 18, 2, 4) переданы в похожей манере и могут рассматриваться как юго-восточная периферия этого ареала.

Чем объясняется сходство в конструкции, а отчасти и в приеме изображения

повозок Минусинской котловины и Западной Европы? В настоящее время на этот вопрос сложно дать однозначный ответ, тем не менее маловероятно, чтобы повозки из Альпийского региона и Германии были прототипом окуневских, т. к. их разделяет очень большое пространство. Более актуальна проблема сходства окуневских повозок с закавказскими. Однако решение вопроса о происхождении последних само представляет серьезную проблему. К тому же нет пока достаточной ясности с механизмом и местом возникновения повозки с составным дышлом из двух жердей, которая, безусловно, представляет особый вариант конструкции колесного транспорта. По одной гипотезе, повозки с составным дышлом могли появиться на основе волокуши (в англоязычной литературе – *travois* или *slide car*). Считалось, что все этапы этой предполагаемой эволюции представлены именно в наскальном искусстве Закавказья (рис. 18), откуда затем такие повозки распространились на другие территории [73, р. 76; 12, с. 111]. Однако повозки с составным дышлом из курганов Лчашена и Триалети не имеют прототипов на территории Закавказья среди находок предшествующей эпохи: модели повозок из памятников более ранней куро-аракской культуры демонстрируют иную конструкцию с дышлом из одиночной жерди [75, рис. 2, 3–4]. Это позволяет выдвинуть гипотезу, что возникновение повозок с составным дышлом вообще не связано с Закавказьем, а упомянутые волокуши и конструктивно близкие им повозки, изображенные на скалах, могли появиться и использоваться здесь одновременно. Так, например, армяне в XIX в. параллельно использовали и повозки А-образного типа, и транспорт скользящего типа (волокуши и сани) с близкой по форме рамой и составным дышлом [101, рис. 4, 1, 2]. Согласно одному мнению, конструкция повозок с составным дышлом могла проникнуть в Закавказье во II тыс. до н. э. с севера [49, р. 10]. В ее пользу могут свидетельствовать отмеченное выше сходство некоторых петроглифов Сюника с европейскими и находки в Западной Европе

остатков древних повозок такой конструкции. Однако свидетельств использования подобных повозок или волокуш в III – II тыс. до н. э. на промежуточной территории – в степях Восточной Европы – нет. По другой гипотезе, появление в Закавказье данных курганов с повозками связано с миграцией нового населения с более южных территорий и с распространением в Закавказье печатей митаннийского стиля [102]. Но и эта гипотеза не дает ответа на вопрос: откуда был привнесен такой тип колесного транспорта? Во всяком случае, как уже отмечалось выше, на территории Передней Азии древних колесных повозок с составным дышлом не известно.

В этой ситуации обращают на себя внимание двухколесные и четырехколесные повозки с двумя оглоблями второй половины III – начала II тыс. до н. э. из Туркмении, которые, вероятно, были также известны близкому в культурном отношении населению сопредельных территорий (рис. 21, 1). Данная конструкция вполне могла стать основой для генезиса составного дышла – достаточно было закрепить на конце оглобель перекладину ярма для более мощной парной запряжки. Пока еще не ясно, была ли повозка с оглоблями местным изобретением или заимствована в результате торговых контактов и миграций. Однако в любом случае оглобельный способ передачи тяглового усилия на определенном этапе получил широкое распространение у древних повозок на территории Туркмении и оказал заметное влияние на дальнейшую историю колесного транспорта восточной части Евразии.

Самый древний вариант запряжки с оглоблями известен среди материалов древнеземледельческих поселений Передней Азии второй половины IV тыс. до н. э. Однако здесь такое техническое решение использовалось не у повозок, а у саней: сохранились изображения саней, запряженных одним быком при помощи двух жердей-оглобель или ремней [103, fig. 1, 3; 104, р. 787]. Эти сани имели важное сельскохозяйственное и культовое значение. На одном из рисунков, судя по изогнутой форме и способу крепле-

ния, показана именно оглобля (рис. 21, 2). Правда, предлагалось и альтернативное объяснение деталей переднеазиатских рисунков: наклонная жердь на переднем плане вдоль корпуса животного – это не одна из оглобель одиночной запряжки, а одинарное дышло парной запряжки, которое при боковой проекции должно быть скрыто за корпусом ближайшего быка [49, р. 14]. Аргументы против оглобель приводились следующие: все известные ранние колесные повозки из Передней Азии, генезис которых предполагается на основе саней и плужной запряжки, имели дышло в виде одинарной жерди с ярмом для пары животных; после данных изображений саней повозки с оглоблями на территории Месопотамии не известны на протяжении почти 3000 лет. Однако если исходить не из косвенных соображений, а из изучения самих рисунков, то согласиться с данным объяснением нельзя: никаких признаков наличия в запряжке у саней второго животного нет; у хронологически близких профильных изображений колесных повозок той же традиции, наделенных одинарным дышлом, последнее всегда скрыто за крупом ближайшего животного – нет ни одного отступления от этого правила. Поэтому логичнее допустить сосуществование в Передней Азии на раннем этапе двух вариантов запряжки тягловых животных – оглобельного и дышлового. Первый из них не получил здесь дальнейшего развития, но мог получить развитие где-то на периферии этого очага древнейшей цивилизации. Потенциально генезис колесных повозок с оглоблями и составным дышлом вполне мог происходить на основе таких саней. Пока еще не вполне ясно, появились ли повозки с составным дышлом где-то в одном центре, откуда затем распространились по Евразии, или могли самостоятельно возникнуть на разных территориях. Этот вопрос требует дальнейшего изучения.

В Минусинской котловине конструкция двухколесной повозки с подтреугольной рамой, являющейся одновременно кузовом и дышлом, а также четырехколесной повозки

с треугольным дышлом продолжала использоваться в эпоху поздней бронзы и в скифское время. При этом меняется конструкция колеса (появляются спицы) и ярма [12, рис. 72, 64; 105, рис. 2, 3]. Примечательно, что параллельно с изображениями повозок, сохраняющими в основе окуневскую конструкцию, в конце II – начале I тыс. до н. э. на скалах котловины изображались и повозки совсем иной («карасукской») конструкции, технология изготовления которых была привнесена сюда более поздними мигрантами. Их отличает иная форма кузова и одинарное дышло [106, рис. 3, 1–8, 12, 13, 18]. Сосуществование двух типов колесных транспортных средств сопоставимо с исторической ситуацией, зафиксированной в Ригведе: в гимнах Ригведы, кроме повозки *ánas-*, фигурирует колесница *rátha-*, имевшая одинарное дышло и запрягавшаяся лошадьми. Факты параллельного использования повозок разной конструкции в эпоху раннего железа имели место и на Алтае. В частности, остатки реальных повозок, конструкция дышла которых, возможно, была близка окуневской, найдены в погребениях пазырыкской культуры [107, с. 231]. Такие повозки на цельных дисковых колесах малого диаметра, видимо, использовались пазырыкцами для перевозки грузов. Одновременно с ними использовались и повозки совсем иной конструкции с дышлом в виде одинарной жерди [107, с. 233].

Показанному без дышла изображению повозки с горы Тепсей по конструкции и стилистически наиболее близка архаичная повозка на четырех дисковых колесах с горы Алды-Мозага в Туве. Она тоже выбита в проекции сверху и с перегородкой внутри кузова [108, табл. 7, 27]. Предположительно, этот рисунок может датироваться первой половиной – серединой II тыс. до н. э. При этом на передней части кузова у повозки из Тувы изображена голова быка. Такая композиция очень необычна и напоминает глиняные модели повозок с головой животного на передке, найденные на древнеземледельческих поселениях Туркмении.

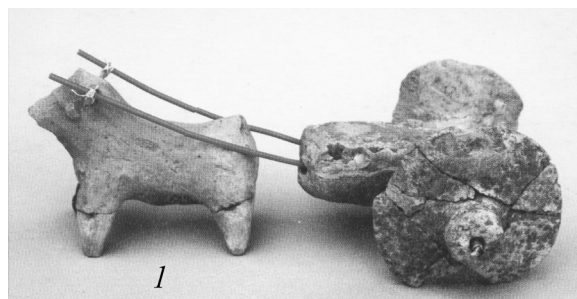


Рис. 21. Древнейшие изображения транспортных средств с оглоблями:

1 – Алтын-депе, Туркмения, 2400 лет до н.э. [32, рис. 7]; 2 – Арслан-тепе, юго-восточная Анатолия, период Урук [103, fig.1]

Проблема происхождения. Подводя итоги проведенного сравнительно-исторического анализа повозок, можно сделать определенные выводы о маршрутах появления древнейшего колесного транспорта в Минусинской котловине, провести переоценку существующих гипотез об истоках миграции его создателей. В частности, гипотеза о миграции населения на Енисей из Передней Азии [109, с. 56; и др.] на рассмотренном материале подтверждения не получает. Скорее здесь можно предполагать лишь опосредованные связи. Согласно еще одной гипотезе, истоки окуневской культуры связывались с Восточной Азией [110, с. 236; 111, с. 155]. Однако в III тыс. до н. э. повозки в Восточной Азии вообще не были известны. Это весомый факт, заставляющий отказаться от дальнейшего рассмотрения данной идеи. Высказывалась также гипотеза о контактах окуневской культуры и Хараппской цивилизации [27]. С позиций сравнения конструкции повозок подтверждения она тоже не находит, т. к. хараппские повозки имеют принципиально иную конструкцию с дышлом в виде одинарной жерди [112, taf. 721, 38; 723, 27–31; 728, 16–19]. Сходные с окуневскими повозки, уже рассмотренные выше, появляются в Индии лишь после арийского завоевания.

По наиболее аргументированной в последние годы гипотезе, истоки окуневской культуры следует искать в среде ямнотаканомбного населения Восточной Европы [54, с. 40; 113, с. 114]. Если это так, то можно было бы ожидать близкую конструкцию транспортных средств эпохи ранней бронзы

Минусинской котловины и степей Восточной Европы. Однако среди находок из Восточной Европы нет повозок с типичным для Минусинской котловины составным дышлом. Лишь в отношении одной повозки из ямного погребения высказывалось неподтвержденное предположение о возможном использовании составного дышла [34, с. 172]. Действительное сходство есть лишь между единичным рисунком дышла-рогатки на стеле из Красного Камня и формой дышла у повозок из Прикубанья [114, с. 21; 115, рис. 2, 2, 3; 53], а также у рисунков двухколесных повозок из Каменной Могилы [116, рис. 3, 1]. По другим конструктивным элементам (ярмо, кузов, колесо), несмотря на фрагментарность имеющихся материалов из степей Восточной Европы, также можно говорить скорее о различиях, чем о близком сходстве. Например, несмотря на большое число найденных здесь остатков колес, двухчастные дисковые колеса среди них пока не известны. Эти факты серьезно ослабляют данную гипотезу об истоках миграции окуневцев. В то же время в Европе в памятниках разных культур имеется серия находок сосудов-повозок, некоторые из которых могли выполнять ту же функцию, что и сосуды-жертвенники («курильницы») окуневской культуры [114, с. 23–24; 115, с. 148; 117, рис. 1, 1–4; 60, с. 56]. Их можно рассматривать как иное воплощение той же идеи, которая представлена изображением жертвенника-повозки на стеле из с. Усть-Бюрь. Однако придавать этому факту решающее значение в контексте происхождения окуневской культуры не стоит.

Идея отождествления сосуда-жертвенника с повозкой, тесно связанная с ритуалом, в эпоху бронзы могла иметь достаточно широкое распространение в степном поясе Евразии, подобно самим «курильницам», найденным уже не только в Восточной Европе и Минусинской котловине, но и на территории Узбекистана [118, рис. 2, 8], Синьцзяна [119, рис. 2, 8].

В целом, исходя из рассмотренных материалов, наиболее перспективен поиск аналогов окуневским повозкам, а значит и истоков окуневской культуры, в более западных или юго-западных по отношению к Минусинской котловине районах Центральной Азии. К сожалению, эпоха ранней бронзы этих территорий пока еще изучена слабо. Пути распространения повозок близкой конструкции по горным долинам и предгорьям указывают наскальные изображения на территории Российского Алтая, Верхнего Прииртышья, в горах Каратау. Теоретически, из западной части Центральной Азии к Саяно-Алтаю возможен еще один, более южный, путь: вдоль южных склонов Тянь-Шаня (Таримская впадина, Турфан и т. д.), но материалов оттуда пока недостаточно для какого-либо заключения. Вместе с тем южный путь мог бы лучше соответствовать особой роли антропоморфных ликов в окуневском наскальном искусстве, которые до сих пор не известны на территории Казахстана, но представлены в северо-западных районах КНР и в Монголии.

Что касается сложной проблемы языковой принадлежности мигрантов, то окуневские изображения дают возможность вместо общих теоретических рассуждений опереться на анализ связанных с самими транспортными средствами мифологических метафор. Они представлены в изобразительной форме, но, несомненно, отражают устойчивые мифопоэтические клише, существовавшие у населения Минусинской котловины. Сравнительный анализ набора таких метафор, с теми, что известны по дошедшим до нас текстам различных традиций, может помочь в изучении этого актуального вопроса. Выявленный набор мифологических метафор наиболее полные соответствия находит в индоевропейской мифологии. Но при этом конструкция повозок и профильная манера изображения указывают на связь традиции таких изображений не с Восточной Европой (степи которой многими учеными считаются источником расселения на восток индоевропейцев), а с западными районами Центральной Азии и, опосредованно, с Передней Азией. Думается, что это весьма важный факт для дальнейшего изучения путей миграции ранних скотоводов. Он требует более глубокого изучения роли в этих процессах древних культур западной части Центральной Азии.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кузьмина, Е. Е. Этапы развития колесного транспорта Средней Азии в эпоху энеолита и бронзы (к проблеме миграции индоиранских племен) // ВДИ. – 1980. – № 4. – С.11–35.
2. Спасский, Г. И. О достопримечательнейших памятниках сибирских древностей и сходстве некоторых из них с великорусскими // Записки РГО. – Кн. XII. – СПб., 1857. – С. 117–187.
3. Appeltgren-Kivalo, H. Alt-Altäische Kunstdenkmäler. Briefe und Bildermaterial von J.R. Aspelins Reisen in Sibirien und der Mongolei 1887-1889. – Helsingfors, 1931.
4. Грязнов, М. П., Шнейдер, Е. Р. Древние изваяния Минусинских степей // Материалы по этнографии. – Л., 1929. – Т. IV. – Вып. 2. – С. 63–93.
5. Ожередов, Ю. И. Некоторые дополнения к сюжетам двух памятников окуневского искусства // Окуневский сборник 2: культура и ее окружение. – СПб., 2006. – С. 212–218.

6. Максименков, Г. А., Флотский, А. М. Работы Минусинской экспедиции // Археологические открытия 1974 года. – М., 1975. – С. 218–219.
7. Пшеницына, М. Н., Пяткин, Б. Н. Курган Разлив Х – памятник окуневской культуры // Окуневский сборник 2: культура и ее окружение. – СПб., 2006. – С. 82–94.
8. Gruzanov, M. *Siberie du Sud*. – Geneve-Paris-Munich, 1969.
9. Вадецкая, Э. Б., Леонтьев, Н. В., Максименков, Г. А. Памятники окуневской культуры. – Л., 1980.
10. Кызласов, Л. Р. Древнейшая Хакасия. – М., 1986.
11. Леонтьев, Н. В. Колесный транспорт эпохи бронзы на Енисее // Вопросы археологии Хакасии. – Абакан, 1980.
12. Новожинов, В. А. Наскальные изображения повозок Средней и Центральной Азии. – Алматы, 1994.
13. Киселёв, С. В. Древняя история Южной Сибири. – М., 1951.
14. Грязнов, М. П. Писаница эпохи бронзы из дер. Знаменка // КСИИМК. – 1960. – Вып. 80. – С. 85–89.
15. Киселев, С. В. К изучению минусинских каменных изваяний // Историко-археологический сборник. – М., 1962. – С. 53–61.
16. Савинов, Д. Г. К вопросу о формировании окуневской изобразительной традиции // Окуневский сборник. – СПб., 1997. – С. 202–212.
17. Боковенко, Н. А. Отражение этапов развития транспорта в наскальном искусстве Енисея // Мир наскального искусства: сборник докладов междунар. конф. – М., 2005. – С. 37–40.
18. Шер, Я. А. Петроглифы Средней и Центральной Азии. – М., 1980.
19. Клейн, Л. С. Время кентавров. Степная прародина греков и ариев. – СПб., 2010.
20. Липский, А. Н. Новые данные по афанасьевской культуре // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. – Новосибирск, 1961. – С. 269–278.
21. Francfort, H. P. Images du char en Eurasie orientale des origines à la fin du 1er millenaire AV. J.-C. // Первобытная археология. Человек и искусство. – Новосибирск, 2002. – С. 80–89.
22. Пяткин, Б. Н. Происхождение окуневской культуры и истоки звериного стиля ранних кочевников // Исторические чтения памяти М. П. Грязнова. – Омск, 1987. – С. 79–83.
23. Шер, Я. А. Об одном из «великих переселений народов» // Палеодемография и миграционные процессы в Западной Сибири в древности и средневековье. – Барнаул, 1994. – С. 42–44.
24. Кузьмина, Е. Е. Предыстория великого Шелкового пути: контакты населения евразийских степей и Синьцзяна в эпоху бронзы // ВДИ. – 1999. – № 1. – С. 163–177.
25. Хлобыстина, М. Д. Древнейшие южносибирские мифы в памятниках окуневского искусства // Первобытное искусство. – Новосибирск, 1971. – С. 165–180.
26. Леонтьев, Н. В. Стела с реки Аскиз (образ мужского божества в окуневском изобразительном искусстве) // Окуневский сборник. – СПб., 1997. – С. 222–236.
27. Соколова, Л. А. Окунево и Хараппа – свидетельства контакта // Древние культуры Евразии: материалы Междунар. науч. конф., посвящ. 100-летию со дня рождения А. Н. Бернштама. – СПб., 2010. – С. 87–94.
28. Леонтьев, Н. В., Капелько, В. Ф., Есин, Ю. Н. Изваяния и стелы окуневской культуры. – Абакан, 2006.
29. Севастьянова, Э. А. Петроглифы горы Тунчух // Вопросы археологии Хакасии. – Абакан, 1980. – С. 103–107.
30. Devlet, M. A., Devlet, E. G. Felsbilder mit Wagentdarstellungen in Sibirien und Zentralasien // Rad und Wagen. Der Ursprung einer Innovation Wagen im Vorderen Orient und Europa. – Mainz am Rhein, 2004. – S. 237–246.
31. Есин, Ю. Н. Семантика изображений рт в окуневском искусстве // Пространство культуры в археолого-этнографическом измерении. Западная Сибирь и сопредельные территории. – Томск, 2001. – С. 229–232.
32. Кирчо, Л. Б. Древнейший колесный транспорт на юге Средней Азии (новые материалы Алтын-депе) // АЭАЕ. – 2009. – 1 (37). – С. 25–33.
33. Littauer, M. A., Crouwel, J. H. Chariots with Y-poles in the ancient Near East // Littauer M. A., Crouwel J. H. Selected writings on chariots and other early vehicles, riding and harness. – Leiden-Boston-Köln, 2002. – P. 238–245.

34. Кожин, П. М. Этнокультурные контакты населения Евразии в энеолите – раннем железном веке (палеокультурология и колесный транспорт). – Владивосток, 2007.
35. Есин, Ю. Н. Проблемы выделения изображений афанасьевской культуры в наскальном искусстве Минусинской котловины // Афанасьевский сборник: сборник научных статей. – Барнаул, 2010. – С. 53–73.
36. Миклашевич, Е. А. Изображения на курганных плитах и стелах Хакасии (некоторые проблемы изучения и музеефикации) // Древнее искусство в зеркале археологии. К 70-летию Д. Г. Савинова. – Кемерово, 2011. – С. 214–232.
37. Максименков, Г. А. Могильник Черновая VIII – эталонный памятник окуневской культуры // Вадецкая, Э. Б., Леонтьев, Н. В., Максименков, Г. А. Памятники окуневской культуры. – Л., 1980. – С. 3–26.
38. Кожин, П. М. Первые повозки // Вопросы истории. – 1986. – № 7. – С. 185–189.
39. Есаян, С. А. Из истории колесного транспорта древней Армении (по археологическим материалам) // Историко-филологический журнал. – Ереван, 1960. – № 3. – С. 141–151.
40. Горелик, М. В. Боевые колесницы Переднего Востока III – II тысячелетий до н.э. // Древняя Анатолия. – М., 1985. – С. 183–202.
41. Littauer, M. A., Crouwel, J. H. Selected writings on chariots and other early vehicles, riding and harness. – Leiden-Boston-Koln, 2002.
42. Даржа, В. К. Традиционные мужские занятия тувинцев. – Кызыл, 2009. – Т.1: Хозяйство, охота, рыбалка.
43. Радлов, В. В. Из Сибири: Страницы дневника. – М., 1989.
44. Миклашевич, Е. А. Некоторые дополнительные материалы в связи с публикацией плит из могильника Лебяжье // Вестник САИПИ. – 2003–2004. – Вып. 6–7. – С. 17–27.
45. Канторович, А. Р., Маслов, В. Е., Петренко, В. Г. Находка бронзовых элементов управления быками (носовых колец) в 2009 г. и проблема передневносточных связей майкопской культуры Северного Кавказа // Древность: историческое знание и специфика источника: материалы Междунар. науч. конф., посвящ. памяти Э. А. Грантовского и Д. С. Раевского. – М., 2009. – С. 49–51.
46. Кореневский, С. Н. Древнейшие земледельцы и скотоводы Предкавказья: Майкопско-новосвободненская общность, проблемы внутренней типологии. – М., 2004.
47. Леонтьев, Н. В. Гравированные изображения животных в могильнике Черновая VIII // Вадецкая, Э. Б., Леонтьев, Н. В., Максименков, Г. А. Памятники окуневской культуры. – Л., 1980. – С. 27–34.
48. Рогудеев, В. В. Происхождение и распространение колесничества в южнорусских степях // Археология Нижнего Поволжья: проблемы, поиски, открытия: материалы III Междунар. Нижневолжской археол. конф. (Астрахань, 18–21 октября 2010 г.). – Астрахань, 2010. – С. 116–121.
49. Littauer, M. A., Crouwel, J. H. Wheeled vehicles and ridden animals in the ancient Near East. – Leiden-Köln, 1979.
50. Миклашевич, Е. А. Окуневские лошади: к проблеме появления одомашненной лошади в Южной Сибири // Окуневский сборник 2: культура и ее окружение. – СПб., 2006. – С. 191–211.
51. Есин, Ю. Н. Тайна богов древней степи. – Абакан, 2010.
52. Есин, Ю. Н. Древнее искусство Сибири: самусьская культура. – Томск, 2009. (Труды Музея археологии и этнографии Сибири, Т. 2).
53. Лазаретов, И. П. К вопросу о компонентном составе окуневской культуры // Палеодемография и миграционные процессы в Западной Сибири в древности и средневековье. – Барнаул, 1994. – С. 52–53.
54. Лазаретов, И. П. Окуневские могильники в долине реки Уйбат // Окуневский сборник. – СПб., 1997. – С. 19–64.
55. Есин, Ю. Н. Окуневское искусство и проблема таежных охотников // Проблемы материальной и духовной культуры народов России и зарубежных стран: тезисы докладов Всероссийской науч. студен. конф. – Сыктывкар, 1995. – С. 3–5.
56. Леонтьев, Н. В. Антропоморфные изображения окуневской культуры (проблемы хронологии и семантики) // Сибирь, Центральная и Восточная Азия в древности: Неолит и эпоха металла. – Новосибирск, 1978. – С. 88–118.

57. Елизаренкова, Т. Я., Топоров, В. Н. Мир вещей по данным Ригведы // Ригведа Мандалы V–VIII. – М., 1999. – С. 487–525.
58. Кузьмина, Е. Е. Колесный транспорт и проблема этнической и социальной истории древнего населения южнорусских степей // ВДИ. – 1974. – № 4. – С. 68–87.
59. Есин, Ю. Н. О некоторых проблемах интерпретации изображений эпохи бронзы Центральной и Северной Азии // АЭАЕ. – 2005. – № 2 (22). – С. 114–128.
60. Евсюков, В. В., Комиссаров, С. А. Бронзовая модель колесницы эпохи Чуаньцун в свете сравнительного анализа колесничных мифов // Новое в археологии Китая. Исследования и проблемы. – Новосибирск, 1984. – С. 52–67.
61. Кубарев В. Д. Памятники каракольской культуры Алтая. – Новосибирск, 2009.
62. Леонтьев, Н. В. Два окуневских кургана долины реки Уйбат // Проблемы изучения окуневской культуры. – СПб., 1995. – С. 26–28.
63. Кирюшин, Ю. Ф. Энеолит и ранняя бронза юга Западной Сибири. – Барнаул, 2002.
64. Пяткин, Б. Н. Повозка – колесница – «скифский Арес» (трансформация семантики мотива) // Проблемы археологии степной Евразии: тез. докл. – Кемерово, 1987. – С. 125–127.
65. Пяткин, Б. Н., Миклашевич, Е. А. Сейминско-турбинская изобразительная традиция: пластика и петроглифы // Проблемы изучения наскальных изображений в СССР. – М., 1990. – С. 146–153.
66. Akurgal, E. The Hattian and Hittite Civilizations. – Ankara, 2001.
67. Есин, Ю. Н. Анатомический код в искусстве самусьской и окуневской культур // Сборник, посвящ. 80-летию юбилею М. Ф. Косарева и С. В. Студзицкой. – Томск, 2011. В печати.
68. Раевский, Д. С. Скифский звериный стиль: поэтика и прагматика // Древние цивилизации Евразии. История и культура: материалы Междунар. науч. конф., посвящ. 75-летию Б. А. Литвинского. – М., 2001. – С. 364–381.
69. Акишев, А. К. Искусство и мифология саков. – Алма-Ата, 1984.
70. Рогожинский, А. Е. Образы и реалии древнеземледельческой цивилизации Средней Азии в наскальном искусстве эпохи бронзы Южного Казахстана и Семиречья // Наскальное искусство в современном обществе. К 290-летию научного открытия Томской писаницы: материалы Междунар. науч. конф. – Кемерово, 2011. – Т. 2. – С. 87–99.
71. Littauer, M. A., Crouwel, J. H. Terracotta models as evidence for wheeled vehicles with tilts in the ancient Near East // Littauer M.A., Crouwel J.H. Selected writings on chariots and other early vehicles, riding and harness. – Leiden-Boston-Köln, 2002. – P. 380–402.
72. Мнацаканян, А. О. Древние повозки из курганов бронзового века на побережье оз. Севан // СА. – 1960. – № 2. – С. 139–152.
73. Piggott, S. The earliest wheeled transport from the Atlantic to the Caspian sea. – London, 1983.
74. Петросян, Л. Н. Страницы из истории развития транспортных средств в Армении // Историко-филологический журнал. – Ереван, 1966. – № 3. – С. 203–214 (на армянском языке).
75. Рогудеев, В. В. Комплексы с повозками позднетактачного времени и проблема колесничества // Происхождение и распространение колесничества. – Луганск, 2008. – С. 70–89.
76. Марковин, В. И. Наскальные изображения предгорий Дагестана. – М., 2006.
77. Кожин, П. М. К проблеме происхождения колесного транспорта // Древняя Анатолия. – М., 1985. – С. 169–182.
78. Кадырбаев, М. К., Марьяшев, А. Н. Петроглифы хребта Каратау. – Алматы, 2007.
79. Сарияниди, В. И., Дубова, Н. А. Новые гробницы на территории «царского некрополя» Гонура // На пути открытия цивилизации: сборник статей к 80-летию В. И. Сарияниди. – СПб., 2010. – С. 144–171.
80. Сарияниди, В. И. Задолго до Заратуштры (археологические доказательства протоэпоэизма в Бактрии и Маргиане). – М., 2010.
81. Мургабаев, С. С. Үлкен Каратау жартас суреттерін мерзімдеу маселесі // Известия Национальной академии наук Республики Казахстан. Серия общественных наук. – Алматы, 2011. – Вып. 3 (282). – С. 26–36 (на казахском языке).
82. Рогожинский, А. Е., Аубекеров, Б. Ж., Сала, Р. Памятники Казахстана // Памятники наскального искусства Центральной Азии. Общественное участие, менеджмент, консервация, документация. – Алматы, 2004. – С. 45–92.

83. Караханян, Г. О., Сафян, П. Г. Наскальные изображения Сюника. – Ереван, 1970.
84. Массон, В. М. Алтын-депе. – Л., 1981.
85. Самашев З. Петроглифы Казахстана. – Алматы, 2006.
86. Шве́ц, И. Н. Сюжеты окуневского изобразительного типа в наскальном искусстве Казахстана // Наскальное искусство в современном обществе. К 290-летию научного открытия Томской писаницы: материалы Междунар. науч. конф. – Кемерово, 2011. – Т.2. – С. 134–138.
87. Мургабаев, С. С. Үлкен Каратау жартас суретеріндегі ежелгі жылқы бейнелерін мерзімдеу // Алаш. – 2009. – № 3 (24). – С. 94–102 (на казахском языке).
88. Аванесова, Н. А. Анималистические находки эпохи бронзы Зеравшанской долины // Археология Южной Сибири. – Вып. 25. – Кемерово, 2011. – С. 111–120.
89. Окладникова, Е. А. Граффити Кара-Оюка, Восточный Алтай (характеристика изобразительных особенностей и хронология) // Материальная и духовная культура народов Сибири. – Л., 1988. – С. 140–158.
90. Черемисин, Д. В. Наскальная композиция с изображением колесницы и «танцоров» из Чаганки (Кара-Оюк), Алтай // АЭАЕ. – 2003. – 4 (16). – С. 57–63.
91. Новоженев, В. А. Петроглифы Сары-Арки. – Алматы, 2002.
92. Черемисин, Д. В., Борисова, О. В. Колесный транспорт в наскальных изображениях Синьцзяна и Внутренней Монголии // Евразия: культурное наследие древних цивилизаций. Вып. 2: Горизонты Евразии. – Новосибирск, 1999. – С. 129–134.
93. Щетенко, А. Я. Колесницы и повозки древней Индии // Происхождение и распространение колесничества. – Луганск, 2008. – С. 233–275.
94. Кузьмина, Е. Е. Откуда пришли индоарии? Материальная культура племен андроновской общности и происхождение индоиранцев. – М., 1994.
95. Sankalia, H., Ansari, Z., Dhavalikar, M. An Early Farmer's Village in Central India // Expedition. – 1975. – V. 17. – №2. – P. 2–11.
96. Щетенко, А. Я. Первобытный Индостан. – Л., 1979.
97. Züchner, Cr. Frühbronzezeitliche Wagen und Transportmittel in der Felskunst Süd- und Südwesteuropas // Rad und Wagen. Der Ursprung einer Innovation Wagen im Vorderen Orient und Europa. – Mainz am Rhein, 2004. – S. 399–408.
98. Shlichtherle, Y. Wagenfunde aus den Seeufersiedlungen im zirkumalpen Raum // Rad und Wagen. Der Ursprung einer Innovation Wagen im Vorderen Orient und Europa. – Mainz am Rhein, 2004. – S. 295–314.
99. Слободзян, М. Б. К вопросу о возникновении плановой проекции в изображении колесного транспорта // 60 лет кафедре археологии МГУ им. М. В. Ломоносова: тезисы докладов юбилейной конференции. – М., 1999. – С. 112–115.
100. Слободзян, М. Б. Изображения повозки и плуга в европейских петроглифах // Мировоззрение. Археология. Ритуал. Культура. – СПб., 2000. – С. 158–173.
101. Петросян, Л. Н. Армянские народные сухопутные средства передвижения // Кавказский этнографический сборник. – Вып. V. – М., 1972. – С. 98–118.
102. Погребова, М. Н. Печати митаннийского стиля из Закавказья как исторический источник // ВДИ. – 2000. – № 4. – С. 145–150.
103. Littauer, M. A., Crouwel, J. H. Ceremonial threshing in the ancient Near East // Littauer, M. A., Crouwel, J. H. Selected writings on chariots and other early vehicles, riding and harness. – Leiden-Boston-Koln, 2002. – P. 329–335.
104. Bakker, J. A., Kruk, J., Lanting, A. E., Milisauskas, S. The earliest evidence of wheeled vehicles in Europe and the Near East // Antiquity. – 1999. – №43. – P. 778–790.
105. Савинов, Д. Г. Изображение четырехколесной повозки на плите из могильника Есино V // Вестник Сибирской ассоциации исследователей первобытного искусства. – Кемерово, 2002. – Вып. 5. – С. 27–30.
106. Ковалева, О. В. Наскальные рисунки эпохи поздней бронзы Минусинской котловины. – Новосибирск, 2011.
107. Руденко, С. И. Культура населения Горного Алтая в скифское время. – М.-Л., 1953.
108. Дэвлет, М. А. Памятники на дне Саянского моря (гора Алды-Мозага). – М., 1998.
109. Бобров, В. В. К проблеме миграции европеоидного населения на территорию Южной Сибири в сейминскую эпоху // Палеодемография и миграционные процессы в Западной Сибири в

- древности и средневековье. – Барнаул, 1994. – С. 53–56.
110. Соколова, Л. А. Характеристика и типология окуневского керамического комплекса // Степи Евразии в древности и средневековье. – СПб., 2002. – Кн. I. – С. 230–236.
 111. Наглер, А. К вопросу о типе хозяйства носителей окуневской культуры // Первобытная археология. Человек и искусство. – Новосибирск, 2002. – С. 151–155.
 112. Muller-Karpe, H. Handbuch der Vorgeschichte. Bd.3. Kupferzeit. – Munchen, 1974.
 113. Подольский, М. Л. Феномен и парадоксы Минусинской степи (смена культурных доминант) // Культурно-экологические области: взаимодействие традиций и культурогенез: сборник научных статей. – СПб., 2007. – С. 113–128.
 114. Избицер, Е. В. Погребения с повозками степной полосы Восточной Европы и Северного Кавказа III–II тыс. до н. э.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – СПб., 1993.
 115. Гей, А. Н. Новотиторовская культура. – М., 2000.
 116. Пустовалов, С. Ж. Ямно-катакомбные транспортные средства и критерии выделения боевых колесниц эпохи бронзы // Происхождение и распространение колесничества. – Луганск, 2008. – С. 99–111.
 117. Мамонтов, В. И. Глиняные модели «транспортных средств» катакомбной культуры из Волгодонских степей // Древние культуры Евразии: Материалы Международной научной конференции, посвященной 100-летию со дня рождения А. Н. Бернштама. – СПб., 2010. – С. 68–71.
 118. Аванесова, Н. А., Джуракулова Д. М. Древнейшие кочевники Зеравшана // Культура кочевников Центральной Азии: Материалы международной конференции, Самарканд, 22–24 ноября 2007 г. – Самарканд, 2008. – С. 13–33.
 119. Ковалев, А. А. Великая чумовая миграция из Франции на Алтай в начале третьего тысячелетия до н. э. // Российский археологический ежегодник. – №1. – СПб., 2011. – С. 183–244.
 120. Samashev, Z. Petroglyphs of the East Kazakhstan as a historical sources. – Almaty, 1993.
 121. Rozwadowski, A. Symbols through Time: Interpreting the Rock Art of Central Asia. – Poznan, 2004.
 122. Байпаков, К.М., Марьяшев, А.Н. Петроглифы в горах Кульжабасы. – Алматы, 2004.
 123. Magail, J. Missions archeologiques au Mont Bego // Origin de l'Homme et Peuplement de la Terre. – Monaco, 2007. – S. 60–62.