

КОЛЕСНИЦЫ ЕВРАЗИЙСКИХ СТЕПЕЙ ЭПОХИ БРОНЗЫ¹

И.В. Чечушков

Статья посвящена изучению проблемы колесниц бронзового века Северной Евразии. Автор подробно анализирует источниковую базу, приводя статистические характеристики погребений с остатками колесниц. Кроме того, сделана попытка реконструкции модели древней колесницы и предложена гипотеза происхождения этого вида колесного транспорта в степном регионе Евразии.

Изобретение колесницы, бронзовый век, одомашнивание лошади, псалии.

Введение

Образ конной колесницы является одним из древнейших архетипов, прочно укоренившимся в мифологии, религии и искусстве индоевропейских народов. В мифологии с колесничной упряжкой ассоциируются небесные боги и солнце. Ярким примером использования образа в мировых религиях являются поучения Будды Шакьямуни, три цикла которых названы колесницами — Малой, Великой и Алмазной,— что сделало образ чрезвычайно сильным и узнаваемым. В искусстве колесницы призваны демонстрировать силу, величие и триумф. Эта традиция начинается свою историю от шумерской и египетской иконографии, в качестве примеров могут быть названы «Штандарт из Ура», рельеф Ашшурназирпала II из Нимруда, рельефное панно из Абу-Симбела, представляющее битву при Кадеше.

Не менее важную роль повозки вообще и колесницы в частности играли в погребальном обряде древних народов. Традиция их помещения в могилы существовала в Северной Евразии еще в IV–III тыс. до н.э. в среде населения, оставившего ямную и катакомбную КИО. На Ближнем Востоке традиция известна начиная с III тыс. до н.э. в погребениях Древнего Шумера: в царском могильнике династии III Ура повозки с монолитными колесами были погребены с упряжными ослами. Идея размещения в погребении колесницы появляется во II тыс. до н.э.: она хорошо известна в Новом Царстве Египта, памятниках царства Шан в Китае. В более позднее время традиция сохраняется в западно-европейской кельтской культуре *la ten*. Семантическая нагрузка этой детали обряда, вероятно, может быть истолкована как отражение загробного путешествия души.

Свидетельства существования колесниц в степях и лесостепях Евразии в эпоху бронзы не столь яркие и сохранились благодаря универсальной традиции использования колесного транспорта в погребальном обряде. Известная совокупность фактов позволяет говорить о сложном историческом явлении, которое вслед за М.В. Гореликом [1985] вполне оправданно называть «колесничным комплексом».

В историческом смысле колесничный комплекс — это запряженная лошадьми колесница и набор вооружения воина-колесничего. В археологических источниках он представлен остатками колесниц, жертвами — упряжными лошадьми, псалиями, а также дистанционным оружием и средствами ведения ближнего боя. Данная статья посвящена рассмотрению основной его составляющей — колесницы и источников, позволяющих сделать вывод об ее изобретении, существовании, конструкции и истории в степях Евразии в эпоху бронзы². В нашем понимании колесница — это запряженная взызданными лошадьми, дышловая, снабженная двумя колесами со спицами повозка с открытым трехбортным кузовом, используемая для войны, охоты, спортивных мероприятий, ритуальных церемоний, а также в качестве маркера социального статуса владельца.

Статистика

Первые находки остатков колесниц в Северной Евразии были сделаны при изучении Синташтинского комплекса погребальных памятников на юге Челябинской области в 70-х гг. XX в. [Генинг и др., 1992], а последующие 40 лет исследований расширили ареал на весь Урало-Казахстанский регион. В конце 1970-х гг. Урало-Казахстанской археологической экспедицией

¹ Работа выполнена при поддержке РФФИ (проект 09-06-91330-ННИО_а) и РГНФ (проект № 08-01-85118а/У).

² Историография данного вопроса частично приведена в работе А.К. Нефедкина [2001].

под рук. Г.Б. Здановича [1978, 1985, 1988] исследовались памятники петровской культуры в Приишимье. Здесь в могильниках Берлик II (курганы 2 и 10) и Улубай (курганы 1 и 4) были сделаны еще четыре находки колесных ямок в сопровождении псалиев и лошадей. Кроме того, в Казахстане изучены свидетельства колесниц в могильниках Кенес (к. 5, я. 1) и Сатан I [Новоже-нов, 1994]. Следующая серия находок пришлась на конец 1980-х — 1990-е гг., когда исследова-лись могильники Кривое Озеро, Каменный Амбар-5, Солнце II, Николаевка II [Виноградов, 2003; Епимахов, 1996, 2004, 2005]. Они происходят из синташтинских (18 случаев), петровских (6 слу-чаев) и алакульских (1 случай) памятников Южного Урала, Северного и Центрального Казах-стана, где к настоящему времени известно 25 колесниц. Единственной находкой в Приуралье являются две параллельные полосы из абашевского могильника Ветлянка IV (к. 14, п. 6) [Гор-бунов и др., 1990].

Отдельно следует рассматривать единичные случаи находок двухколесных повозок в по-гребениях катакомбного времени. Так, в 1989 г. появились данные о двуколке из памятника ка-такомбной КИО Тягунова Могила [Чередниченко, Пустовалов, 1989]. В 1998–1999 гг. исследо-вался Большой Ипатовский курган в Ставрополе, где в погребении 32 также было встречено дышлое транспортное средство с двумя колесами [Кореневский и др., 2007]. Таким образом, находки двухколесных повозок представляют собой солидную источниковую базу (28 случаев), которая вполне может быть подвергнута анализу.

Для устойчивости кузова колеса колесницы помещались в линзовидные углубления в дне могилы. Поэтому источниками изучения являются парные подпрямоугольные или овальные в плане, линзовидные в сечении углубления в дне могильной ямы (иногда с деревянными и ко-жаными деталями), которые принято называть «колесные ямки». Они выкапывались таким об-разом, что колеса оказывались углубленным от 1/4 до 1/3 своего диаметра. После установки колесницы колесные ямки, вероятно, присыпались землей. Иногда в пределах ямок видны отпе-чатки или даже сохранившиеся деревянные детали колес — ободья, спицы, кожаные шины, что и позволило интерпретировать ямки как вкопанные колеса двухколесной повозки — колесницы.

Средние арифметические размеры колесной ямки составляют: X = 28 (ширина); Y = 82 (дли-на); Z = 23 (глубина). В девяти случаях в разрезах хорошо видны некоторые детали колеса — обод, спицы, шины (например, мог. Кривое Озеро, к. 9, я. 1, мог. Синташтинский, п. 28, 30, и др.). Кроме того, в трех случаях удалось зафиксировать остатки ступиц, сохранность которых позволяет установить их устройство. Видимо, справедливо мнение тех исследователей, кото-рые считают практику вкапывания колес в дно ямы не безоговорочно обязательной, так как по-возка могла помещаться в погребение и в разобранном виде [Виноградов, 2001].

В 48 % от совокупности (13 случаев) могильные ямы со следами установки колесницы ока-зались потревожены или разрушены в результате ограбления, деятельности норных животных или в процессе естественной археологизации комплекса.

Анализ встречаемости колесниц и псалиев показал, что сопровождение одного дру-гим не являлось обязательным условием совершения погребального обряда. Псалии встрече-ны лишь в 9 из 28 учтенных случаев (33 %), в то время как их источниковая база пополняется каждый год: на сегодня найдено не менее 241 экз. в 79 археологических комплексах степной и лесостепной зоны Евразии. Сам по себе процент совпадения случаев встречаемости вряд ли ставит под сомнение наличие прямой взаимосвязи между колесницами и псалиями, а скорее демонстрирует действие принципа *pars pro toto*. Кроме того, среди 18 колесничных погребений без псалиев — девять потревожены. Тем не менее находки псалиев позволяют судить о приме-нении колесницы в качестве транспортного средства в повседневной жизни. Опорный пункт всей системы аргументации — утверждение, что псалии являются одним из средств управле-ния упряжными лошадьми, а их появление в составе оголовья связано с использованием лег-кой пароконной колесницы [Чечушков, 2007].

Квалифицированные определения пола и возраста погребенных выполнены лишь для мо-гильников Бестамак [Логвин, Шевнина, 2008], Каменный Амбар-5 [Епимахов, 2005], Кривое Озе-ро [Виноградов, 2003] и Тягунова Могила [Чередниченко, Пустовалов, 1989]. В 8 из 27 случаев костных останков людей не обнаружено. Одиночные захоронения совершены в девяти могиль-ных ямах, при этом только в двух случаях погребенные достоверно определены как взрослые мужчины (мог. Бестамак, я. 140; мог. Кривое Озеро, к. 2, я. 1). В пяти случаях на эту мысль на-водят только сами находки колесниц и вооружения среди сопроводительного инвентаря (мог. Кривое Озеро, к. 9, я. 1; мог. Синташтинский, п. 12, п. 16, п. 19, п. 30), а для двух интерпретиро-

Колесницы евразийских степей эпохи бронзы

вать пол невозможно (мог. Улубай, к. 1, я. 1, к. 4, я. 1). Девять погребений, т.е. 1/3 часть, представляют собой коллективные усыпальницы, половозрастной состав в которых смешан. Можно сделать вывод, что априорная связь колесниц с одиночными мужскими захоронениями не является однозначной, а встречаемость колесниц в коллективных усыпальницах не позволяет утверждать, что она являлась маркером социального статуса индивида.

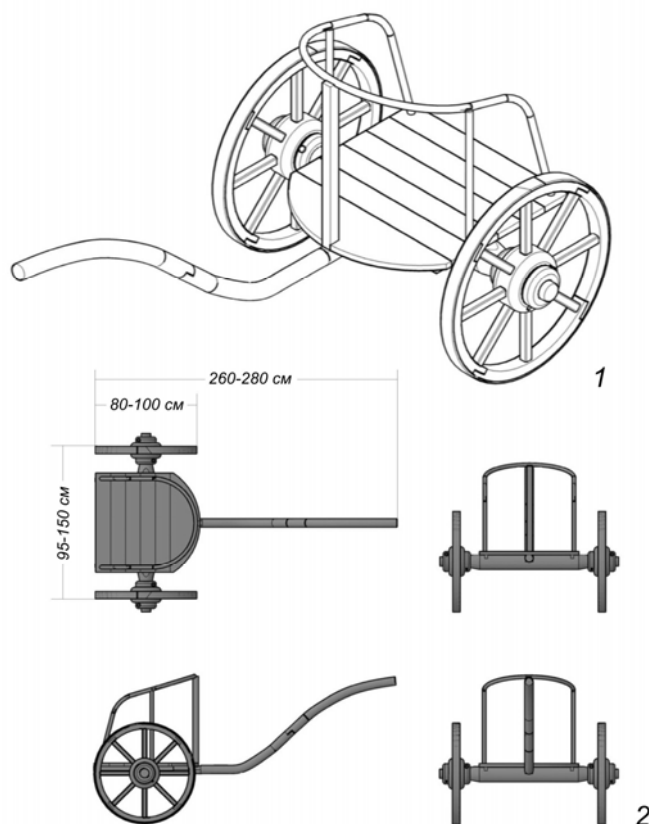


Рис. 1. Реконструкция основных характеристик евразийской степной колесницы. Проект:
1 — общий вид; 2 — виды

Жертвоприношениями лошадей погребения с колесницами сопровождаются в 20 случаях, при этом их общее число в погребальных памятниках эпохи бронзы Урало-Казахстанских степей превышает 65 случаев. Только в 10 из 20 случаев число погребенных животных четно. В семи погребениях количество голов лошадей нечетно, а в трех случаях удается лишь достоверно установить факт их наличия. Преобладание четности в жертвоприношениях, на наш взгляд, является важным фактом, поскольку отражает дышловою конструкцию колесницы. Наиболее ярким, хотя и косвенным свидетельством этого являются петровские комплексы могильников Аксайман, Берлик II, Графские Развалины, Новоникольское, Нуртай в Казахстане, где пары лошадей погребены на подкурганной площадке, имитируя запряжку. Прямым же указанием на использование в эпоху бронзы двух лошадей в упряжке и дышла как средства передачи тягового усилия являются петроглифы (к этому времени можно отнести изображения в Каратау в Казахстане, Самайлы-Тац в Киргизии и др. [Чередниченко, 1976]).

Значительный интерес представляет статистика взаимовстречаемости колесниц с оружием. Вооружение ближнего боя и инсигнии власти (топоры, копья, ножи-кинжалы и булавы) встречаются в одних комплексах с колесницами только в памятниках синташтинского типа, в которых известно шесть таких случаев (мог. Бестамак, я. 140; мог. Каменный Амбар 5, к. 2, я. 8; мог. Кривое Озеро, к. 2, я. 1, к. 9, я. 1; мог. Синташтинский, п. 30; мог. Синташта III). Так, к настоящему времени известно девять наконечников копий, два из которых встречено вместе с колесницами. Совместно с колесницами найдено всего три булавы, причем две из них — в одной и той же могильной яме (Каменный Амбар 5, к. 2, я. 8), в то время как общее количество

булав, например, в синташтинской культуре — 14. Ножей-кинжалов разного типа в синташтинское и петровское время известно более 44 экз., однако с повозкой подобный встречен лишь единожды (мог. Кривое Озеро, к. 2, я. 1). Что касается оружия дистанционного боя, то для памятников синташтинского типа Южного Урала нам известно не менее 46 случаев нахождения колчаных наборов или наконечников в пределах погребальных комплексов. В погребениях с колесницами наконечники стрел или дротиков встречены в 12 могильных ямах. Есть также вполне убедительные свидетельства использования композитного лука в синташтинское время [Берсенев и др., 2008], что является одним из аргументов в пользу боевого применения колесниц. Однако из 12 колесничных погребений без всякого вооружения — 8 потревожено. Таким образом, более чем в 50 % случаев колесницы сопровождаются находками того или иного вида оружия с явным преобладанием дистанционного. Значительная доля ограбленных среди безоружейных могильных ям позволяет предположить изначально больший процент этих предметов, а следовательно, более сильную связь колесниц с инвентарем военной направленности.

Реконструкция

Реконструкция технических характеристик евразийской степной колесницы, на наш взгляд, остается не решенной в полном объеме задачей, поскольку в предпринятых попытках внимание всегда сосредоточивалось на каждой находке в отдельности либо приводились аналогии без обращения к источникам. Представляется, что особенности источниковой базы позволяют прежде всего говорить об общих параметрах повозки. Поэтому мы избрали путь теоретической реконструкции модели древней колесницы, пытаюсь привести к одному знаменателю данные всех открытых комплексов эпохи бронзы [Епимахов, Чечушков, 2006].

В рассматриваемый исторический период колесо прошло несколько этапов в своем развитии: цельное дисковое сменилось трехчастным композитным. Позже возникло колесо со спицами [Piggott, 1983, p. 23–28]. При этом облегченное колесо со спицами, по словам английского исследователя S. Piggott, являлось не просто новым типом, пришедшим на смену старому, а инновационной технологией, использовавшейся в иных целях. А именно — для постройки легких двухколесных повозок — колесниц.

Принципиально любое колесо рассматриваемого типа состоит из трех главных компонентов: ступицы, спиц и обода. Наличие всех этих деталей у урало-казахстанских колес проиллюстрировано конкретными находками. Колесо, вероятно, имело не менее 9–12 спиц, прямых, прямоугольных в сечении. Крепились они в специальные пазы, обеспечивая таким образом необходимую жесткость конструкции. Для амортизации и увеличения проходимости, вероятно, применялись кожаные шины, о чем говорит находка в могильнике Сатан I в Казахстане. Диаметр колеса во всех известных случаях укладывается в промежуток 80–100 см (колеса катакомбных повозок имели диаметр 50–60 см).

Ступица — это центральная часть колеса, имеющая сквозное отверстие для посадки на ось. Среди изучаемых нами источников ее удалось зафиксировать четыре раза. Повозка из мог. Тягунова Могила (к. 11, я. 27) имела цельные дисковые колеса и монолитную ступицу, в полном соответствии с традициями четырехколесного транспорта ямно-катакомбного мира. По всей видимости, по этому типологическому признаку она не является аналогией остальным рассматриваемым колесницам, а должна, как и другие схожие находки, быть признана прототипом.

Обод колеса имел прямоугольное сечение и, вероятно, также являлся композитным, но установить количество частей и вариант монтажа вряд ли возможно. Аналогии демонстрируют различные модификации. У колесниц Аньяна обод состоял из двух гнутых частей [Wagner, Leube, 2004], у египетских насчитывается от 1 до 6 сегментов [Spruytte, 1977, p. 25–28]. Колесо кельтской островной колесницы начала новой эры состояло из 6 выгнутых сегментов и имело 10–12 спиц. Колеса повозок из Западной Европы раннего железного века состояли из одного сегмента [Piggot, 1983, p. 162–165, 215–216]. Предположим, что евразийское колесо состояло из 4–6 сегментов, скрепленных спицами и обмотанных кожей для фиксации и амортизации, а наиболее близким аналогом является кельтское колесо со спицами.

Ширина колеи колесницы по внешнему краю колеса укладывалась в промежуток 95–150 см, общие же габариты по ширине увеличивались за счет выступающих ступиц и концов осей еще как минимум на 50 см. Схожее значение (длина оси 115 см) зафиксировано для двухколесной повозки из катакомбного памятника Тягунова Могила. Длина осей колесниц, найденных при раскопках Киша и Ура, составляет от 70 до 90 см [Горелик, 1985, с. 185]. Ведические колесни-

Колесницы евразийских степей эпохи бронзы

цы, которые Е.Е. Кузьминой признаются аналогом степных, имели общую длину оси 200 см, т.е. колесная база составляла около 150 см [Кузьмина, 1994, с. 170]. Парадная египетская колесница из гробницы Тутанхамона имела ширину колеи 165 см [Spruytte, 1977, p. 39].

Колесо крепилось на ось, на которой устанавливался кузов, где находился экипаж колесницы. Размеры дна кузова реконструируются следующим образом: ширина его была обусловлена шириной колеи, а длина вряд ли превосходила диаметр колеса (как правило, колесные ямки расположены практически вплотную к одной из коротких стенок могилы). Таким образом, размеры кузова по дну составляли 110–130×80–100 см. Высота переднего борта должна соответствовать уровню пояса человека, так как главное его назначение — препятствовать движению колесничего вперед по инерции в случае резкого торможения, но при этом борт не должен мешать управлению лошадьми и закрывать обзор. Полагаем, что соответствующим этим требованиям параметром можно считать высоту в 80–90 см.

Использование дерева в качестве материала для изготовления каркаса кузова — общепринятое технологическое решение в Евразии во II тыс. до н.э., однако в Египте, Сиро-Палестине, Греции, Китае активно применялись кожа и металл для изготовления бортов, ступиц, осей и ободьев колес. Авторы раскопок Большого Ипатовского кургана в Ставрополье уделили особое внимание определению породы дерева, избранного мастерами для изготовления повозок. Среди многообразия пород дерева в колесах был определен дуб обыкновенный, а для трех колес — дуб скальный. В степи это дерево не произрастало, а ближайшей к Ипатовскому кургану территорией его распространения являются предгорья Кавказа [Корневский и др., 2007, с. 109].

Таким образом, габариты колесницы без учета средств передачи тягового усилия составляют 110–200 см (ширина) × 80–100 см (длина) × 120–140 см (высота). Реконструированная J. Spruytte повозка, в полном соответствии с колесницей Тутанхамона, имела общую длину 286 см, высоту переднего борта 125 см от земли, глубину кузова 50 см, ширину колеи 165 см [1977, p. 39]. Китайские колесницы Аньяна имели следующие размеры: ширина колеи 200–210 см, размеры кузова 150×110 (120×80) см, высота бортов от земли 100–120 см, длина дышла 190 см [Wagner, Leube, 2004, S. 110–111]. Сравнивая размерные характеристики евразийских степных колесниц с приведенными аналогами, можем заключить, что в целом они схожи, за исключением ширины колеи повозки, которая в степях не превышает 140 см. Именно это обстоятельство (правда, с предположением, что ширина не превышала 115–130 см) стало базовым аргументом для критики со стороны M.A. Littauer & J.H. Crouwel [1996, p. 939].

Реконструкция типа запряжки для колесниц эпохи бронзы осуществляется на основании следующих фактов. Во-первых, известны находки двух пар псалиев в пределах одной могилы с колесницей (мог. Каменный Амбар-5, к. 2, я. 8; мог. Синташтинский, п. 5; мог. Кривое Озеро, к. 9, я. 1) или без таковой. Во-вторых, как уже говорилось, в ряде случаев количество жертв-лошадей четно (пара, четверка, шестерка). В-третьих, петроглифы и рисунки на сосудах всегда демонстрирует дышловою запряжку. Таким образом, колесницы эпохи бронзы евразийских степей имели именно дышловою запряжку.

По нашему мнению, реконструировать длину дышла возможно только с учетом данных об экстерьере упряжных лошадей и их аллюре. Для лошадей степей Евразии эпохи бронзы, на наш взгляд, резонно предполагать экстерьер, близкий диким предкам — лошадиным видам *Equus ferus* (например, проживавшим в восточно-европейской степи тарпанам). Для всех подвидов *Equus ferus* характерно преобладание степной функциональности над эстетикой домашних пород. Они имеют средний рост в холке 120–140 см, короткую оленью шею, низкую широкую холку, прямую спину. Эти данные хорошо согласуются с палеозоологическими исследованиями костяков лошадей, найденных в памятниках синташтинского типа [Косинцев, 2000, с. 39]. Исходя из этого мы предполагаем, что длина туловища была не меньше 125–145 см, так как прямоугольный формат наиболее типичен для не подверженных селекции и упряжных лошадей.

Предположим, что основным рабочим аллюром колесничных лошадей являлся галоп. При галопе вынос конечностей лошади достигает максимума, а следовательно, необходим определенный запас между крупом лошади и передним бортом колесницы — не менее 50 см. Таким образом, минимальная длина дышла колесницы составляет 180 см. Предполагаемый нами показатель проиллюстрирован находкой из Ипатовского кургана, п. 32 (185 см от переднего борта), а также близок к таковым по хорошо изученным колесницам Китая эпохи Шан — 190 см [Wagner, Leube, 2004, S. 110–111].

Вероятно, на конце дышла было закреплено ярмо, имеющее прямую или изогнутую форму. На ярме слева и справа от дышла фиксировались «рогатки», схожие с теми, что известны в Египте [Littauer, 1968, p. 27–28], на китайских колесницах Аньяна [Wagner, Leube, 2004, S. 112–113]. Тяговое усилие передавалось посредством широкого нагрудного ремня, прикрепленного к рогатке и зафиксированного на лошади при помощи подпруги. По способу передачи усилия лошади эта конструкция схожа с современными хомутами, поэтому, как нам представляется, точным наименованием для этой детали будет «хомут-рогатка».

Несущая ось колесницы, вероятно, приходилась на центр кузова или была лишь слегка смещена к его задней части. Аналогичные технологические решения известны у колесниц Ура и Киша [Горелик, 1985, с. 185].

Нам уже приходилось говорить о том, что все находки можно разделить на две группы: подлинные колесницы, установленные в могилу (всего 11), и их символы-имитации [Епимахов, Чечушков, 2006, с. 176–177]. Также можно указать признаки, позволяющие еще в полевых условиях интерпретировать находку тем или иным образом (высота погребальной камеры, «длина дышла», параллельность колесных ямок, соотношение длины и глубины колесных ямок).

Кроме того, установка колесницы в могилу может иллюстрироваться особенностями конструкции деревянных погребальных камер. Так, для предотвращения падения перекрытия оно подпиралось столбами, один из которых располагался в центре могильной ямы. Это техническое решение восемь раз встречается в погребениях с колесницами, причем всегда есть некоторое смещение столба в сторону от центральной оси колесницы и могильной ямы. Этот факт с успехом был объяснен В.Ф. Генингом с соавторами как оставление пространства для размещения дышла колесницы [Генинг и др., 1992].

Возможно, в случаях имитации колесница находилась в могиле лишь во время совершения погребального обряда, после чего извлекалась, а на дне оставались колесные ямки (девять находок). Когда размеры погребальной ямы заведомо больше, а комплекс содержит псалии и лошадей, колесница могла быть установлена без углубления колес в дно либо в разобранном виде, как это предполагается для петровской и покровско-абашевской традиций [Виноградов, 2001]. По мнению Д.Г. Здановича и Е.В. Куприяновой, за редким исключением, в могилу помещали не всю колесницу, а только ось с колесами [2008, с. 193].

В целом все известные колесные ямки имеют сходные параметрические характеристики, благодаря чему установлены их средние размеры. С одной стороны, это говорит о реальности устанавливаемых в ямки колес, с другой — демонстрирует определенную стандартность в их изготовлении. Измерение соотношения глубины ямки с ее длиной является еще одним из критериев выявления подлинных колесниц, установленных в могилу, в отличие от имитаций таковых. Так, если колесо диаметром 100 см вкопано на 20 см (Z), длина ямки должна составлять примерно 80 см (Y). Соответственно чем менее глубока ямка, тем она короче. Исходя из этого устанавливаем, что отношение глубины колесной ямки к ее длине должно быть примерно 1:3 или 1:4. Вероятно, находки, не соответствующие этому критерию, следует также считать имитацией.

Таким образом, можно с уверенностью говорить о существовании в эпоху бронзы *модели, «стандарта»* построения колесниц. Источники позволяют реконструировать внешний вид и технические особенности колесницы. Колесница — это двухколесная дышловая повозка, габариты которой составляют не менее 95–200 (ширина) × 260–280 (длина) × 130–150 (высота) см. Колеса имели 9–12 спиц, кожаные шины, крепились ступицей и вращались на расположенной по центру кузова оси. Диаметр их составлял 80–100 см. Кузов был деревянный, сплетенный из ветвей или сбитый из досок, с использованием кожи для монтажа деревянных конструкций.

История

Колесничный комплекс — одно из наиболее масштабных исторических явлений, географически простирающееся на гигантских территориях Евразии, а хронологически охватившее значительную часть периода бронзового века. Его историческая судьба представляется такой.

В финале эпохи средней бронзы пришлое западное (катакомбное?) население начинает активное освоение богатой медными рудниками территории Урало-Казахстанских степей. В результате на рубеже III–II тыс. до н.э. здесь складывается новая историческая система, оставившая яркие памятники синташтинского типа. Для осуществления быстрой и эффективной экспансии значительной массы населения на маленькую, но стратегически важную территорию уральских медных рудников возникла необходимость в консолидации общества, а также потре-

Колесницы евразийских степей эпохи бронзы

бывалось быстрое освоение пучка технологических новаций. К ним относятся наиболее важное на первом этапе колесничное дело³, а в дальнейшем — металлургия и поселенческая архитектура. Очевидно, что освоение этих навыков происходило путем активного, творческого развития неместных, уже известных ранее идей. В результате в период экспансии начинается формирование управленческих структур и выделение социальной элиты. Под ее управлением в короткие сроки были освоены территории степей Южного Урала, где была сформирована эффективная скотоводческая экономика, которая давала достаточное количество прибавочного продукта. На этой экономической базе возникла сеть укрепленных поселений и сложилась яркая материальная культура, проявившаяся в пышной погребальной обрядности. Далее началась фаза стабильного существования общества, которая может быть соотнесена с последними этапами синташтинской и петровской археологических культур Урало-Казахстанских степей. В это время социальная стратификация достигла апогея своего развития, однако отличительными признаками элиты оставались только возложенные на нее военно-консолидирующие функции, отразившиеся в погребальном обряде.

Ко времени существования исторических систем, оставивших памятники алакульской культуры, срубной и андроновской культурно-исторических общностей, освоение территорий и природных ресурсов повело общества по экстенсивному пути развития, так как основой хозяйства было животноводство. В результате необходимость в прежней мощной консолидации отпала и началось постепенное уменьшение социальной стратификации, сглаживание вертикальных социальных структур. Вследствие этого в колесницах как средстве ведения войны необходимость отпала, но следы их использования и связь с лидерами общества сохраняются. Социум продолжал поддерживать заведомо сложную технологию, расходовать ресурсы и труд на ее создание, поскольку колесничный комплекс окончательно становится маркером социального статуса, атрибутом элиты и памятью о славном прошлом. Но это не сразу повлекло за собой исчезновение технологии. Закрепление за колесницей мощного идеологического значения вело к сохранению и поддержанию всего комплекса. В конце I тыс. до н.э. сама технология колесниц становится явно избыточной, вследствие чего, вероятно, исчезает страта носителей идеи, а это повлекло за собой сворачивание технологии. Параллельно шел процесс перехода к массовому верховому использованию лошади и старые средства управления приспособлялись к новым нуждам.

Вопрос о месте и времени изобретения колесницы, конской запряжки, сбруи и средств управления лошадьми до настоящего времени остается весьма дискуссионным. Системность и большая степень сложности колесничного комплекса степей и лесостепей Евразии, данные о прототипах для которого фактически отсутствуют, заставляет обратиться к другим центрам колесничества.

Наиболее ранние свидетельства использования двухколесных повозок встречены на Ближнем Востоке и датируются III тыс. до н.э. Однако шумерские изобразительные источники иллюстрируют использование дисковых или кроссбарных колес и полуослов и онагров (*Equus hemionus*) в качестве тягловой силы (модель квадриги из Тель-Аграба, «Штандарт из Ура» и др.). Первые свидетельства использования колес со спицами относятся к XIX–XVII вв. до н.э., это изображения на сирийских печатях и месопотамские модели. Наиболее ярко и полно на Ближнем Востоке колесничный комплекс проявился только в XVIII–XVI вв. до н.э. — в период гиксокского завоевания Египта. Заметим, что египетские и сирийско-палестинские боевые колесницы и конская сбруя представлены в виде уже сложившегося комплекса предметов и технологий. В Греции колесничный комплекс появляется сравнительно поздно, не ранее XVI в. до н.э. Основные свидетельства происхождения связаны с IV Шахтовой гробницей в Микенах и не очень многочисленными иконографическими источниками этого времени из Тиринфа. Китайские древности в провинции Аньян свидетельствуют о знакомстве с колесницами уже в эпоху Шан, однако сегодня исследователи говорят об их отнесении к самому финалу этого царства, т.е. к XIV–XIII вв. до н.э.

Одной из ключевых для понимания процесса генезиса колесницы сегодня является радиоуглеродная дата сооружения 32 погребения Большого Ипатьевского кургана — XXIII век до н.э. как наиболее вероятная. Этот факт позволяет говорить о включении круга маньчжских катакомбных памятников в область формирования прототипа колесницы [Корневский и др., 2007, с. 111].

³ По нашему мнению, единственной сферой, в которой могут быть востребованы такие качества колесницы, как быстрота и маневренность, является *военная*, хотя вряд ли следует живописать батальные полотна с использованием десятков колесниц и столкновений между ними. Скорее, функция колесничих заключалась в оперативном управлении пехотой в битве, психологическом воздействии на противника и преследовании отступающих. При этом исключительно военным функционалом колесницы обладали только на этапе захвата новых территорий.

Синташтинский интервал датировок приходится на 1970–1770 (2030–1750) гг. до н.э. [Епимахов, Чечушков, 2008]. Таким образом, серия радиоуглеродных дат сводит к одному хронологическому отрезку колесничный комплекс Северной Евразии с ранними повозками и колесницы Ближнего Востока (XXIII–XVIII вв. до н.э.). Однако эта точка зрения справедлива только при условии, что даты традиционной системы хронологии Ближнего Востока принципиально соотносимы с радиоуглеродной хронологией Северной Евразии. Вероятно, приоритет в изобретении двухколесной боевой повозки, в отличие от собственно колесницы, все же принадлежит народам Ближнего Востока, но вопрос о появлении идеи конской запряжки и колеса со спицами остается открытым.

На наш взгляд, в эпоху бронзы в Северной Евразии происходит первая в истории глобализация. Следками этих процессов далекого прошлого является наличие на огромных территориях Старого Света ряда культурных и технологических инноваций (колесничная технология, лошади, металлургия бронзы и др.), которые распространялись с достаточно большой скоростью во времени и пространстве, а также сходство многих идеологических стереотипов. В рассматриваемый исторический период в степной и лесостепной Евразии существовала глобальная, но при этом достаточно сбалансированная мир-система, обеспечивающая обмен информацией и ресурсами между удаленными территориями. И. Валлерстайн [Wallerstein, 1987], один из авторов концепции мир-системного анализа, не сформулировал для нее названия, однако она точно и емко описана в работе Е.Н. Черных [2008]. Исследователь употребляет термин «степной пояс скотоводческих культур», который вполне может быть использован в качестве ее наименования. Эта мир-система, объединявшая и включавшая в себя ранние комплексные общества Северной Евразии, была тесно связана с миром первичных цивилизаций Ближнего Востока через Кавказ и Средней Азии через Прикаспийский регион. Колесничный комплекс как надкультурное явление не только представляет собой одно из проявлений мир-системы «степного пояса скотоводческих культур», но и является ярким свидетельством культурно-экономической глобализации мира в конце III — первой половине II тыс. до н.э. Доказательства его существования в эпоху бронзы фиксируются на огромных территориях, указывая на наличие надкультурных связей.

Представляется, что в процессе прямых контактов на рубеже III и II тыс. до н.э. между населением евразийской степи и социальной элитой Ближнего Востока возникла идея совмещения боевой повозки как средства транспорта и лошади как упряжного животного. В евразийской степи лошадь была одомашнена еще в IV–III тыс. до н.э. и использовалась, видимо, в качестве верхового и тяглого животного, да и ближневосточные источники свидетельствуют о северном происхождении лошади — «осла гор». В результате потребовалось изобретение соответствующих средств управления лошадью (оголовья с псалиями) и облегченного колеса со спицами, что позволило реализовать преимущества этого животного перед другими эквидами. Таким образом, «изобретение» конной колесницы произошло в период между XXIII и XX вв. до н.э. в восточно-европейской степи и связано с населением, пришедшим на территорию Южного Урала с запада. При этом, говоря об «изобретении», вряд ли стоит представлять одномоментный творческий акт конкретного индивида, целью которого являлось создание нового технического решения и устройства. Скорее процесс этот был постепенным и достаточно сложным.

В дальнейшем традиция применения колесниц в военных и церемониальных целях, конечно, не была утрачена и этот вид транспорта без принципиальных изменений обнаруживается на огромных территориях Евразии и Северной Африки. Люди продолжают пользоваться колесницами в Древнем Египте, Греции, Риме, Индии, масса фактов иллюстрирует знакомство с ними народов, не создавших собственной государственности, таких как кельты и носители пазырыкских традиций. Очень быстро образ колесницы закрепился в массовом сознании и стал одним из ведущих сюжетов мифологии индоевропейских народов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Берсенев А.Г., Епимахов А.В., Зданович Д.Г. Синташтинский лук: Возможности реконструкции // VII исторические чтения памяти М.П. Грязнова. Омск, 2008. С. 150–154.

Виноградов Н.Б. Парадоксы Синташты // Бронзовый век Восточной Европы: Характеристика культур, хронология и периодизация. Самара: НТЦ, 2001. С. 189–193.

Виноградов Н.Б. Могилиник бронзового века Кривое Озеро в Южном Зауралье. Челябинск: Юж.-Урал. кн. изд-во, 2003. 362 с.

Генинг В.Ф., Зданович Г.Б., Генинг В.В. Синташта. Археологический памятник арийских племен Урало-Казахстанских степей. Челябинск: Юж.-Урал. кн. изд-во, 1992. 407 с.

Колесницы евразийских степей эпохи бронзы

Горбунов В.С., Денисов И.В., Исмагилов Р.Б. Новые материалы по эпохе бронзы Южного Приуралья. Уфа: Изд-во БашГПИ, 1990. 37 с.

Горелик М.В. Боевые колесницы Переднего Востока III–II тысячелетий до н.э. // Древняя Анатолия. М.: Гл. ред. вост. лит. изд-ва «Наука», 1985. С. 183–202.

Епимахов А.В. Курганный могильник Солнце II — некрополь укрепленного поселения Устье эпохи средней бронзы // Материалы по археологии и этнографии Южного Урала. Челябинск: Каменный пояс, 1996. С. 22–42.

Епимахов А. В. К вопросу о «деградации» колесничного комплекса в период поздней бронзы в Южном Зауралье (по материалам могильника Николаевка II) // Вестн. ЧГПУ. Челябинск, 2004. № 2. С. 105–111.

Епимахов А.В. Ранние комплексные общества севера Центральной Евразии (по материалам могильника Каменный Амбар-5). Челябинск: Челяб. дом печати, 2005. 192 с.

Епимахов А.В., Чечушков И.В. Евразийские колесницы: Конструктивные особенности и возможности функционирования // Археология Южного Урала. Степь. Челябинск: Рифей, 2006. С. 173–187.

Епимахов А.В., Чечушков И.В. «Горизонт колесничных культур» Северной Евразии: Поэтическая метафора и историческое содержание // Вестн. истории филологии и культуры. 2008. Вып. 22. С. 480–500.

Зданович Г.Б. Отчет об археологических исследованиях УКАЭ в 1977 г. Челябинск, 1978.

Зданович Г.Б. Щитковые псалии Среднего Поишимья // Энеолит и бронзовый век Урало-Иртышского междуречья. Челябинск: Изд-во БашГУ, 1985. С. 110–119.

Зданович Г.Б. Бронзовый век Урало-Казахстанских степей. Челябинск: Изд-во ЧелГУ, 1988. 177 с.

Зданович Д.Г., Куприянова Е.В. Парные жертвоприношения лошадей в бронзовом веке в Центральной Евразии: Археология, мифология и ритуал // Происхождение и распространение колесничества. Луганск: Глобус, 2008. С. 188–197.

Корневский С.Н., Белинский А.Б., Калмыков А.А. Большой Ипатовский курган на Ставрополье. М.: Наука, 2007. 229 с.

Косинцев П.А. Костные останки животных из укрепленного поселения Аркаим // Археологический источник и моделирование древних технологий. Челябинск: Центр «Аркаим»: ИИА, 2000. С. 17–44.

Кузьмина Е.Е. Откуда пришли индоарии? М.: Вост. лит., 1994. 463 с.

Логвин В.Н., Шевнина И.В. Элитное погребение синташтинско-петровского времени с могильника Бестамак // VII исторические чтения памяти М.П. Грязнова. Омск, 2008. С. 190–197.

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

Новоженков В.А. Наскальные изображения повозок Средней и Центральной Азии. Алматы: «Аргументы и факты — Казахстан», 1994. 322 с.

Чередниченко Н.Н. Колесницы Евразии эпохи поздней бронзы // Энеолит и бронзовый век Украины. Киев: Наук. думка, 1976. С. 135–150.

Чередниченко Н.Н., Пустовалов С.Ж. К вопросу о боевых колесницах и колесничих в обществе катакомбной культуры // Проблемы охраны и исследования памятников археологии в Донбассе. Донецк, 1989. С. 104–106.

Черных Е.Н. Формирование Евразийского «степного пояса» скотоводческих культур: Взгляд сквозь призму археометаллургии и радиоуглеродной хронологии // Археология, этнография и антропология Евразии. 2008. № 3 (35). С. 36–53.

Чечушков И.В. Оголовье колесничной лошади эпохи бронзы: Экспериментальное исследование // Проблемы истории, филологии и культуры. М.: Магнитогорск; Новосибирск, 2007. 17. С. 421–428.

Littauer M.A., Crouwel J. The origin of the true chariot. // Antiquity. 1996. Vol. 70. № 270. P. 934–939.

Littauer M.A. The function of the yoke saddle in ancient harnessing // Antiquity. 1968. Vol. 42. P. 27–31.

Piggott S. The Earliest Wheeled Transport: From the Atlantic Coast to the Caspian Sea. N. Y.: Thames and Hudson, 1983. 272 p.

Spruytte J. Études expérimentales sur l'attelage: Contribution à l'histoire du cheval. P.: Crepin-Leblond, 1977. 143 p.

Wagner M., Leube G. Wagenbestattungen im bronzzeitlichen China // Rad und Wagen. Der Ursprung einer Innovation Wagen im Vorderen Orient und Europa. Mainz am Rhein, 2004. S. 107–122.

Wallerstein I. World-Systems Analysis // Social Theory Today. Cambridge, 1987.

Челябинск
chivpost@gmail.com

The article is devoted to a question of correlating the Abashevo and Sintashta antiquities of Bronze Age. Resulting from using geoinformation technologies, subject to determination being distribution areas, generally confined to different ecological niches (forest-steppe and steppe ones), specifying contacting zones, marked by sites of a syncretic type. The work made it possible to draw arguments in favour of possible synchronization of these cultural types, outlining the most perspective directions of investigation.

Bronze Age, South Urals, the Abashevo culture, antiquities of Sintashta type, GIS.