

Дискусии

Discussions

Discuții

Е. Избицер

Колесница с тормозом, или реконструкции без тормозов

E. V. Izbitser.

The Chariot with the Brake, or Reconstructions off the Handle.

Excavated in 1976, the remains of a wagon from a catacomb grave of the Tyagunova Mogila kurgan have been reconstructed as a war chariot having a brake on its side. Several decades later, S. Zh. Pustovalov, the author of the reconstructions, continues to defend his view on the ancient vehicle from the steppes as being a war chariot and sees other instances of findings of the chariots in the catacomb graves of the 3rd millennium BC. However, the remains preserved in the Tyagunova Mogila grave were too insufficient to be a basis for the reconstruction of any vehicle, and the parallels intended to support the author's view turned out to be the misinterpreted images.

E. V. Izbitser.

Carul cu o frână, sau reconstrucții fără frâne.

În 1976, în mormântul în catacombele gorganului Tiagunova Moghila, au fost descoperite rămășițele unui car. Autorii descoperirii au interpretat acesta ca un car de luptă și au propus câteva variante de reconstrucție a aspectului exterior al acestuia. De mai multe decenii, S. J. Pustovalov, unul dintre autorii săpăturilor și reconstrucțiilor, continuă să dezvolte și să apere ideea existenței carelor de luptă în stepele din mileniul al III-lea î. Hr. La categoria carelor de luptă el atribuie și căruțe din alte morminte din catacombă. Cu toate acestea, starea proastă a lemnului din Tiagunova Moghila nu poate constitui o bază pentru reconstrucția oricărui vehicul, iar paralele, la care se referă autorul pentru reconstrucții, nu au nici o legătură cu construcția carului acesta.

E. B. Избицер.

Колесница с тормозом, или реконструкции без тормозов.

В 1976 г. в катакомбном погребении кургана Тягунова Могила были открыты остатки повозки. Авторы находки интерпретировали ее как боевую колесницу и предложили несколько вариантов реконструкции ее внешнего вида. На протяжении нескольких десятилетий С. Ж. Пустовалов, один из авторов раскопок и реконструкций, продолжает развивать и защищать идею существования боевых колесниц в степях 3 тыс. до н.э. К боевым колесницам он относит и повозки из других катакомбных погребений. Однако плохое состояние сохранившегося в Тягуновой Могиле дерева не может служить основанием для реконструкции какого-либо транспортного средства, а параллели, привлекаемые автором для реконструкций колесницы, отношения к конструкции рассматриваемой колесницы не имеют.

Keywords: Tyagunova Mogila, wheeled vehicles, chariot reconstructions, 3rd millennia BC, Sintashta.

Cuvinte cheie: Tiagunova Moghila, care cu roți, reconstrucțiile carelor, mileniu al III-lea î. Hr., Sintașta.

Ключевые слова: Тягунова Могила, колесные повозки, реконструкции колесниц, III тыс. до н.э., Синташта.

Редкие находки порой оказывают столь сильное впечатление на обнаруживших их археологов, что бывает трудно отказаться от первоначально предложенной интерпретации, даже когда ситуация меняется и находка становится массовой, а интерпретация явно ошибочной. Колесница из кургана Тягунова Могила — один из примеров.

В 1976 г. Верхнетарасовской экспедицией Института археологии Украины в кургане Тягунова Могила было раскопано, а в 1991 г. Н. Н. Чередниченко и С. Ж. Пустоваловым впервые опубликовано катакомбное погребение 27 с повозкой (рис. 1: 1) (Чередниченко и др. 1976; Чередниченко, Пустовалов 1991). В своей статье авторы

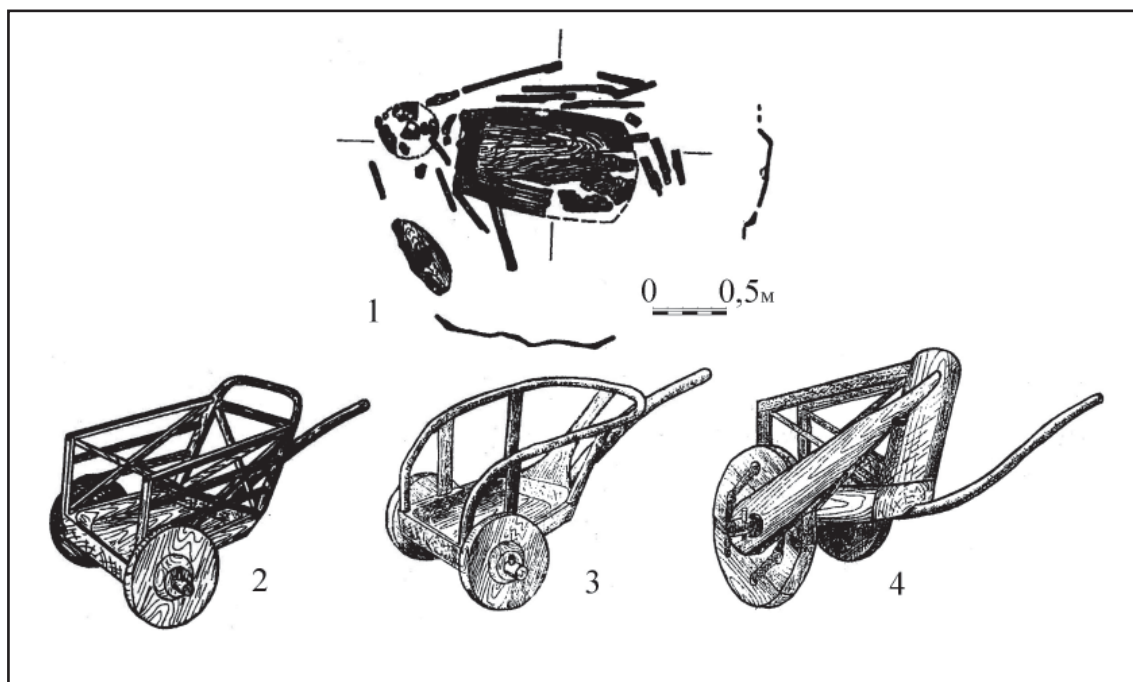


Рис. 1. Остатки повозки из кургана Тягунова Могила, п. 27 (1) и варианты реконструкции колесницы Н. Н. Чередниченко и С. Ж. Пустовалова (2—4) (1—3 — по Чередниченко, Пустовалов 1991, 4 — по Пустовалов 2005).

«на основе сохранившихся остатков и привлекаемых аналогий» определили повозку как одноосную боевую колесницу и предложили варианты ее реконструкции (рис. 1: 2—3). Сами погребения интерпретировались как захоронения колесничих-воинов, одновременно являвшихся и племенными вождями. К боевым колесницам были отнесены и четырехколесные повозки из двух других катакомбных погребений — из кургана возле г. Кривой Рог и у с. Болотное в Северном Крыму (Чередниченко, Пустовалов 1991: 212, рис. 3: 4).

В последующих публикациях С. Ж. Пустоваловым, с учетом конструкции колес из катакомбных погребений ингульской культуры, был предложен еще один вариант реконструкции колесницы — колесницы с тормозом — и расширен список катакомбных погребений с остатками предполагаемых колесниц (Пустовалов 1998; 2000; 2005; 2008).

Особенность работы С. Ж. Пустовалова — построение своих реконструкций на основе других реконструкций, а также доказательство недоказуемого на основе неверно понятых фактов. Для колесницы с тормозом были взяты реконструкции колесниц из могильника Синташта и египетская колесница. В отношении первых Пустовалов пишет: «Близкие по типу и аналогичные по назначению (боевому) ТС были исследованы и реконструированы в Синташте. ...Фактически, в полевых условиях были зафиксированы только

колеса. Внешний вид синташтинских колесниц восстановлен по косвенным, но весьма выразительным данным и по аналогиям. Реконструкции этих колесниц сделаны очень тщательно и достоверно» (Пустовалов 2000: 312). И дальше: «Обращает на себя внимание массивная деталь в реконструкциях колесниц из Синташты... По мнению авторов публикации, здесь крепилась добавочная стойка для закрепления оружия. Авторы публикации Синташты обратили внимание на то, что ось колесницы проходит асимметрично относительно кузова. Справа она выступала больше. Это и явилось основанием для реконструкции такой детали. Аналогичная асимметрия отмечена и для колесницы из Тягуновой Могилы» (Там же). Но, в отличие от авторов синташтинских реконструкций, Пустовалов считает, что нарисованная массивная стойка служила тормозом: «Для торможения необходимо, чтобы с внутренней стороны детали имелся выступ на ширину обода колеса, а оси вращения колеса и рычага тормоза не совпадали. Лучше всего, чтобы ось рычага тормоза была сдвинута вперед и вниз на несколько сантиметров по отношению к оси колеса. Чтобы затормозить, достаточно потянуть рычаг на себя и вверх, при этом выступ прижмет обод колеса» (Там же).

Колесницы из Синташты и Тягуновой Могилы действительно близки, но не по типу и назначению, а по отсутствию данных для реконструкций, когда, в лучшем случае, име-

№2. 2010

ется только одна достоверная деталь — колеса. От колесницы в п. 12 Синташтинского могильника сохранились тлен от колес на высоту 35 см и 25 см и «полоска древесного тлена, возможно, от детали колесницы» (рис. 2: 1—2) (Генинг и др. 1992: 163, рис. 78; 80). Основанием для реконструкции колесницы из п. 16 послужили два овальных углубления на дне могилы, что не помешало ее авторам воссоздать сплошные колеса, кузов и прочие детали (рис. 2: 3—4) (Там же: 149, рис. 69; 72).

Египетская аналогия описывается следующим образом: «На рисунке одной из колесниц Тутанхамона с правой стороны изображена деталь, также напоминающая тормоз... Видимо, в данном случае торможение осуществлялось прижиманием детали к колесу движением руки по направлению от кузова» (Пустовалов 2008: 108, рис. 3: 5). На рисунке воспроизведена так называемая Флорентийская колесница (рис. 3: 1). Она легко узнаваема по рогаткам, прикрепленным в неверном направлении при рестав-

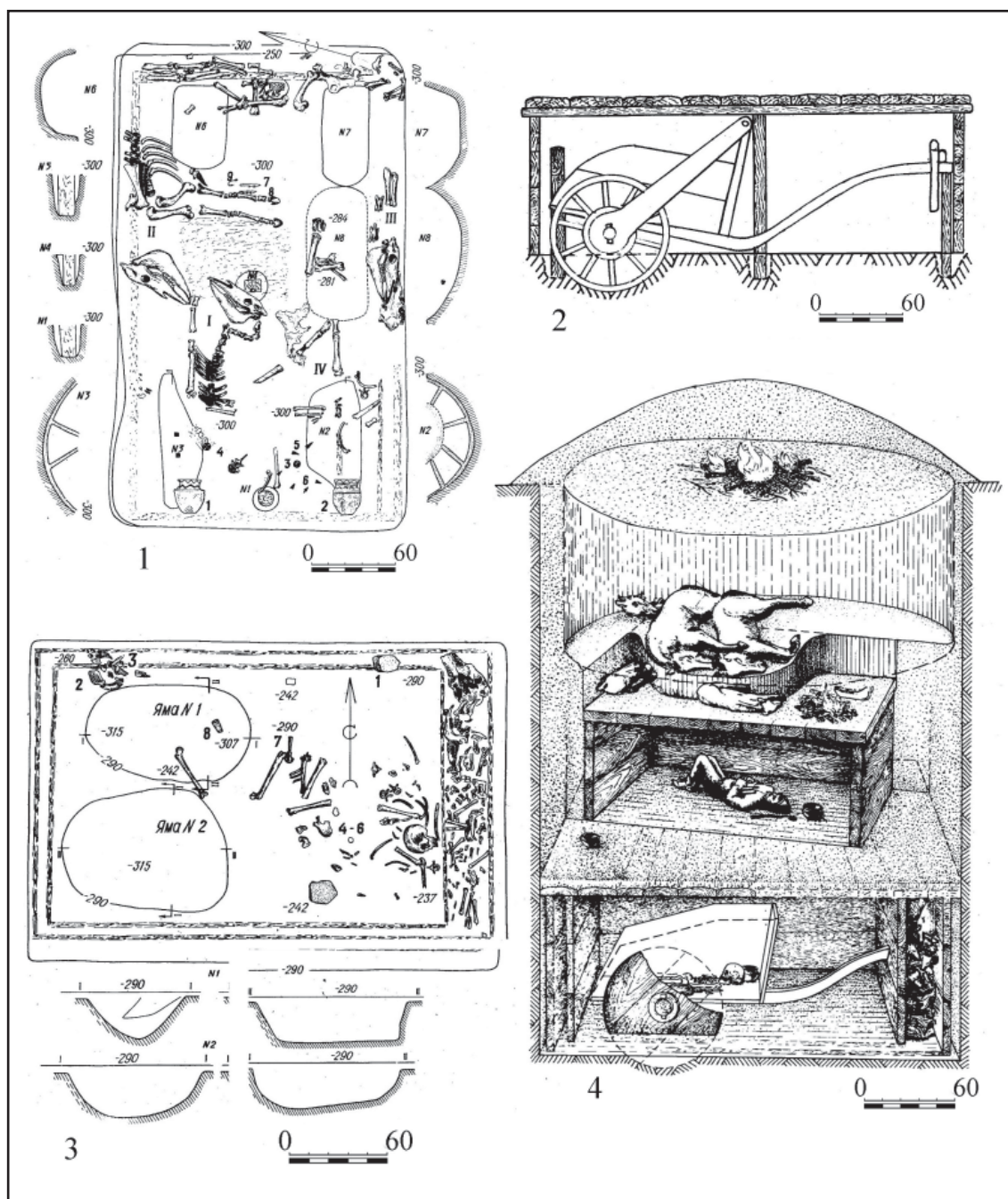


Рис. 2. Могильник Синташта: 1 — план п. 12; 2 — реконструкция колесницы; 3 — план п. 16; 4 — п. 10 и 16 — реконструкция погребального сооружения (по Генинг и др. 1992).

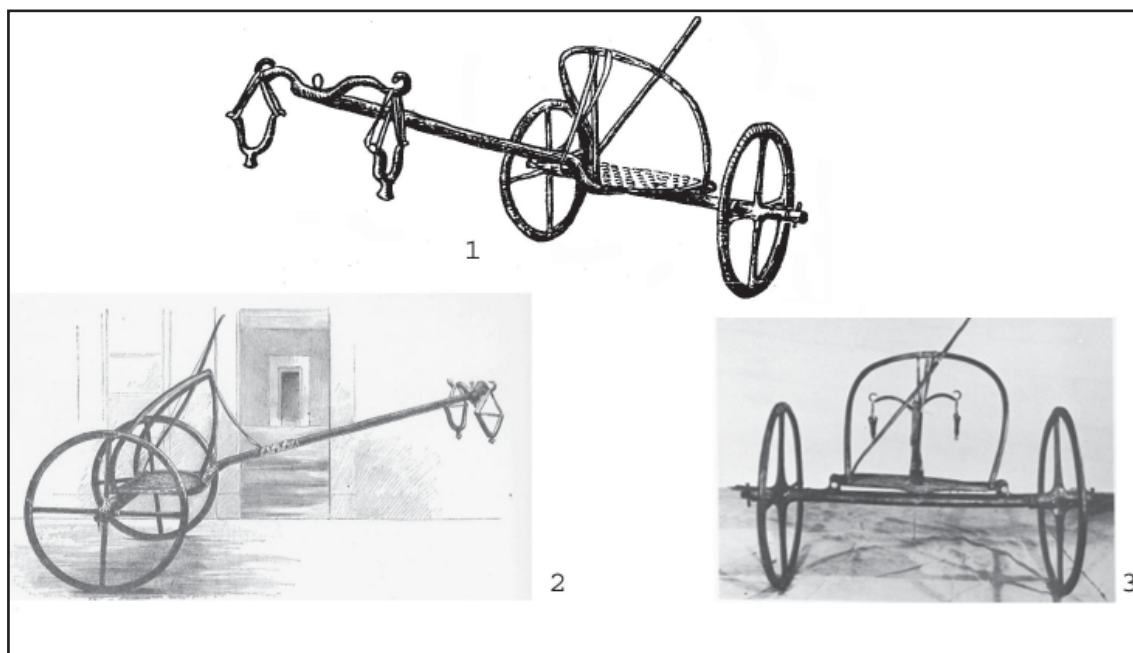


Рис.3. Флорентийская колесница: 1 — по Пустовалов 2008; 2 — по Maspero 1903—1904; 3 — по Littauer 1985.

рации (Littauer, Crouwel 1985: 107—108). Колесница была обнаружена в гробнице фараона XVIII династии, к которой принадлежал и Тутанхамон, но итальянской экспедицией в 1829 г. привезена во Флоренцию и выставлена в музее. Для более живого восприятия египетских древностей на нее повесили один из луков, найденных в той же гробнице неизвестного фараона (рис. 3: 2—3). Этот лук и принят С.Ж. Пустоваловым за палку тормоза.

Такой же достоверностью отличаются и две первые реконструкции внешнего вида колесницы из п. 27 Тягуновой Могилы, и вывод о ее боевом назначении. «Смещенная к задней стенке ось, ее значительное выступание по сторонам кузова, наклонный овальный передок, изогнутое дышло» — признаки, которые были отобраны для подтверждения боевого назначения тягуновской находки (Пустовалов 2000: 308).

Рассмотрим подробнее остатки повозки в погребении 27 кургана Тягунова Могила. Согласно описанию, от повозки сохранились следующие детали: два колеса (одно, лучшей сохранности, стояло у стенки камеры, а другое, сохранившееся фрагментарно, лежало на дне); корытообразной формы цельная плаха, определенная как кузов; разрозненные планки, находившиеся по сторонам плахи; одна плашка под кузовом, принятая за ось; одна из плашек у стенки камеры, определенная как часть дышла (Чередниченко, Пустовалов 1991: 208—209; Пустовалов 2000: 306—307).

При отсутствии детальных чертежей и описаний как в публикациях материалов погребения (рис. 1: 1), так и в полевой документации, на что уже указывалось ранее (Гей 2000: 189; Избицер 2009: 125), отождествление сохранившихся остатков с названными частями «боевой колесницы» выглядит достаточно произвольным. Сравнение же достоверно прослеженных конструкций оси, дышла и кузова повозок из других одновременных погребений с теми, что показаны на чертежах п. 27, указывают на ошибочность определений.

Оси у степных повозок были подквадратные в сечении и только окончания, на которые насаживались колеса, делались круглыми. Такая форма оси однозначно указывает на то, что ось крепилась неподвижно. Предположительный оттенок заключения, о том, что «ось, вероятно, неподвижно крепилась к нижнему краю кузова» (Чередниченко, Пустовалов 1991: 210) указывает на то, что деталь, принятая за ось, ею не являлась.

Дышла степных повозок представляли собой жердь с небольшой развилкой на конце, крепившейся к повозке. В Поднепровье дышла такой формы прослежены на перекрытиях вместе с другими частями повозок.

Кузова повозок имели подпрямоугольные очертания, и их основание составляла двойная рама. Если же массив истлевшего дерева в п. 27 действительно представлял собой остатки цельной колоды, то это говорит о том, что они принадлежали отдельному предмету корытообразной формы, поставленному

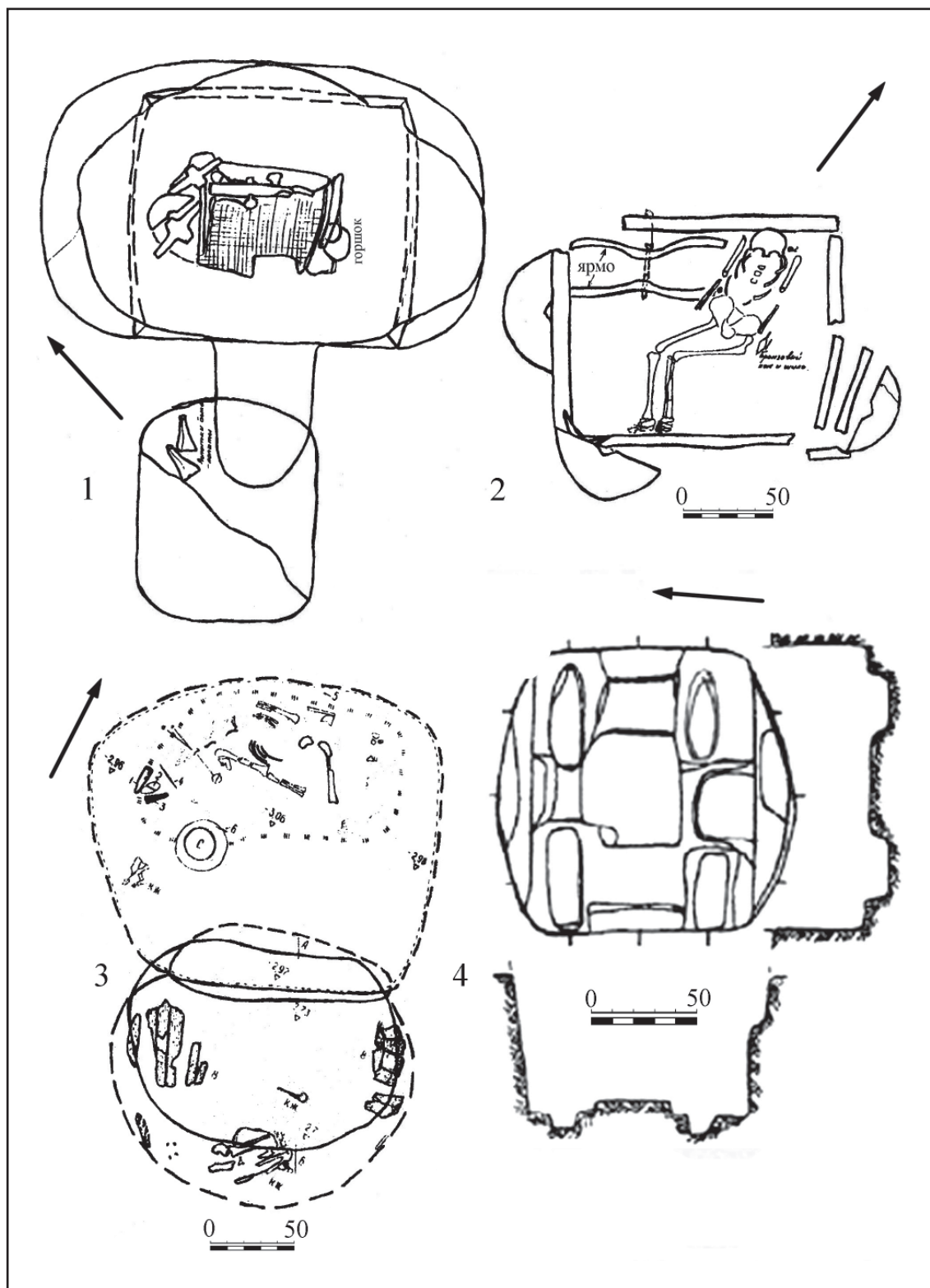


Рис.4. 1—2 — Войково (ЮГОК) к. 2, п. 23; 3 — Ижевка к.1, п. 5; 4 — Раздольное (Шалфейное) — по Пустовалов 2005.

на повозку (ср. Kalmykov 2007). Днища кузовов ближневосточных колесниц, упомянутых в качестве параллелей для вариантов реконструкции, также не были сплошными, а изготавливались из переплетения кожаных ремней

(Littauer 1985). Фактически, в п. 27 кургана Тягунова Могила определимы только два снятых с оси колеса — из-за плохой сохранности дерева надежно отождествить другие детали повозки невозможно.

Приняв остатки повозки из Тягуновой Могилы за боевую колесницу, С.Ж. Пустовалов находит колесницы и в других катакомбных погребениях. При специфическом отношении к фактам и артефактам сделать это несложно.

Войково к. 2. п. 23 (рис. 4: 1, 2). В первой публикации повозка описана как четырехколесная (Чередниченко, Пустовалов 1991: 212), в последующей — как двухколесная (Пустовалов 2000: 308—311). Двухколесной повозка названа и автором раскопок в полевом отчете (Крылова 1970: 29—32). Согласно тексту отчета, повозка была разобрана, оба колеса находились у северо-восточного угла камеры. У задней стенки камеры лежали стенки повозки: передняя, украшенная фигурными вставками, и задняя. Между ними находились остатки ярма. Частично сохранившийся костяк погребенного располагался в повозке и был ориентирован головой на ЮВ (Там же: 29—30). Посчитав повозку боевой колесницей («Одноосность свойственна, скорее, боевым колесницам» — Пустовалов 2000: 311), С.Ж. Пустовалов задается вопросом: «Тяжелое ярмо, найденное в камере, вряд ли могло применяться для боевой колесницы. Вместе с тем, бычья запряжка, логичная для тяжелых четырехколесных повозок... в данном случае выглядит неуместной. Зачем, спрашивается, впрягать быков в такую легкую одноосную повозку? Можно было бы вполне обойтись более изящными эквидами» (Там же: 310—311). То, что данных о лошадиной упряжке для этого времени нет, С.Ж. Пустовалова не смущает. Решение найдено простое: поскольку повозка была разобрана, «в погребении находились детали, несовместимые в одной конструкции» (Там же: 311). При этом несоответствия на чертежах погребения никак не объясняются. На общем чертеже погребения колеса показаны у одной стенки (рис. 4: 1), а на выноске — три сегмента расположены у трех углов кузова (рис. 4: 2). В описании погребенный ориентирован головой на юг (Там же: 310) (в отчете — на ЮВ), а на чертеже — на север, и совместить оба чертежа невозможно. Причину этих неточностей можно понять из текста отчета: погребение было открыто к вечеру, камера катакомбного погребения стояла пустая, и части повозки, находившиеся сверху, извлекались при свете фар трактора (Крылова 1970: 30). Делались ли чертежи при таком освещении, в отчете не указывается. Расположение же сегментов колес у трех углов кузова говорит о том, что колес было больше, чем два.

Ижевка к. 1. п. 5 (рис. 4: 3). «Более легкое одноосное ТС было обнаружено в к. 1, погр. 5 у с. Ижевка на Донетчине» (Пустовалов 2000: 311). С этим заявлением С.Ж. Пустовалова нельзя не согласиться — во входной шахте катакомбы от повозки сохранились лишь фрагменты двух колес и деревянных плах. Труднее понять утверждение о ее боевом назначении. При отсутствии других частей повозки делается вывод о том, что «одноосность и ширина базы колес сближают ее с колесницей из Тягуновой Могилы» (Там же: 312), т. е. непрослеженные детали повозки из одного погребения сравниваются с непрослеженными деталями повозки из другого погребения. В своей последней работе С.Ж. Пустовалов делает уточнение и относит «колесницу» из Ижевки к ритуальным одноосным экипажам, изготовленным «из одноосных боевых колесниц, снабженных тяжелым ярмом, крытым верхом» (Пустовалов 2008: 106).

Раздольное (Шалфейное) к. 1. п. 25 (рис. 4: 4). Описание С. Ж. Пустовалова: «Вероятно, остатками четырехколесной повозки является сооружение, зафиксированное С. Г. Колтуховым, А. Е. Кислым и Г. Н. Тощевым в п. 25 к. 1 у с. Раздольное (Шалфейное) (1994). Здесь так же, как и в Синташте, колеса были утоплены в дно камеры ямного погребения» (Пустовалов 2000: 313). Описание авторов публикации, на которую С.Ж. Пустовалов ссылается: «По углам ямы вырыты 4 ровика глубиной 0,2 м, длиной 0,8—1 м и шириной 0,3 м, вытянутых по длинной оси могилы. К моменту совершения захоронения все эти сооружения были забиты суглинком до уровня поверхности прямоугольного возвышения в центре. На этом выступе находилась деревянная конструкция длиной 1,9 м, шириной 1,2 м, высота которой достигала 5 см. Дерево истлело настолько, что проследить достоверно особенности конструкции не удалось» (Колтухов и др. 1994: 35). Судя по тому, что реконструкция синташтинской колесницы из п. 16 никак не объясняется, сравнение реконструкций указывает на то, что при наличии остатков в ровиках колес со спицами у колесницы рисуются колеса со спицами, а если колеса в ровиках не прослежены, как было и в Синташте, и в Раздольном, то предполагаются колеса сплошные, без спиц.

Очевидно понимая, что находки боевых колесниц не должны быть ограничены территорией Северного Причерноморья, С.Ж. Пустовалов обратился к реконструкции А.Н. Гея, сделанной на основе находок четырехколесных повозок из Прикубанья. При этом

№2. 2010

для действительно сложной реконструкции повозки найдено простое решение: «перед нами не жилия, а временная, можно даже сказать, разовая повозка. В ней четко выделяются две части: 1) ось с колесами и кузовом для возницы; 2) три рамы с другой осью... Первая часть (место возницы) идентифицируется с боевой одноосной колесницей. А вторая — с дополнительной парой колес и рамой — с ложем для покойника... Можно предположить, что количество рам связано с числом погребенных в камере. Отсюда можно сделать следующий вывод: рамы не были жестко связаны с остальной конструкцией, и число их могло меняться», то есть, клали не повозки целиком, а только рамы, и рамы не повозок, а одноосных колесниц; новотитаровская повозка объявляется одноосной колесницей (Пустовалов 2000: 314).

При таком подходе легко объясняются находки четырехколесных повозок и в других погребениях: «погребальные дроги изготавливались из боевых одноосных колесниц и специальных съемных носилок или рам с дополнительной парой колес» (Там же).

Предпочитая работать с иллюстрациями, С.Ж. Пустовалов отнес к ритуальному одноосному экипажу, изготовленному из одноосной боевой колесницы, и модель из к. 9 могильника Три брата I. Основание — крытый верх и тяжелое ярмо (Пустовалов 2008: 106). То, что все детали, определяющие эту вещь как модель арбы — ось, колеса, дышло и ярмо — добавлены при реконструкции, С.Ж. Пустовалову явно не известно. Сетую, что статья П. Кожина об эволюции боевых транспортных средств незаслуженно забыта (Там же: 100), Пустовалов не обратил внимание на высказанное в ней замечание Кожина

о том, что форма ярма у модели реконструирована произвольно (Кожин 1985: 180).

Отнесение С.Ж. Пустоваловым погребений с повозками (колесницами) к захоронениям воинской знати так же доказательно, как и предложенные им реконструкции колесниц.

К концу 1980-х годов, когда была открыта тягуновская повозка, такого рода находки были редки, и основанием для выводов служили известные ближневосточные параллели. Изображения боевых повозок на «штандарте» и табличке из Ура давали повод к отождествлению степных повозок с колесницами, а находки реальных повозок в царских погребениях — при хронологическом приоритете месопотамских находок — к концепции о влиянии ближневосточного обряда на степной. К настоящему времени находки повозок в подкурганых погребениях периода ранней и средней бронзы давно перестали быть исключительным явлением. Надежно прослеженные детали повозок позволяют отождествить с повозками элементы конструкций даже в тех случаях, когда не сохраняются колеса, а выявленные закономерности в размещении повозок в погребениях дают возможность восстановить их первоначальное расположение. Из известных на сегодня трехсот погребений с повозками ни одно не дает оснований относить их к захоронениям воинской знати, а сами повозки — к боевым колесницам.

Вопрос же об использовании повозок в качестве колесниц, на протяжении нескольких десятилетий развиваемый С.Ж. Пустоваловым, можно характеризовать как историографический анахронизм, а предложенные им реконструкции колесниц — как эскизы фантастических деревянных конструкций с колесами, корытом и тормозом.

Литература

- Гей А. Н. 2000. *Новотитаровская культура*. Москва: Старый сад.
- Генинг и др. 1992: Генинг В. Ф., Зданович Г. Б., Генинг В. В. 1992. *Синташта. Археологические памятники арийских племен Урало-Казахстанских степей 1*. Челябинск. Южно-Уральское книжное издательство.
- Избицер Е. В. 2009. Повозка из погребения 32 Большого Ипатовского кургана и одноосные степные повозки эпохи средней бронзы. *Материалы по изучению историко-культурного наследия Северного Кавказа* 9, 125—130.
- Кожин П. М. 1985. К проблеме происхождения колесного транспорта. В: Пиотровский Б. Б. (отв. ред.). *Древняя Анатолия*. Москва: Наука, 169—182.
- Колтухов и др. 1994: Колтухов С. Г., Кислый А. Е., Тощев Г. Н. 1994. *Курганные древности Крыма (по материалам раскопок Северо-Крымской экспедиции в 1994—1992 гг.)*. Запорожье: Запорожский государственный университет.
- Крылова Л. П. 1970. Отчет о раскопках в 1969—1970 гг. НА ИА НАН Украины. Ф. Э. 1969—1970/106.
- Пустовалов С. Ж. 1998. Некоторые проблемы изучения колесного транспорта эпохи бронзы. В: Тощев Г. Н. (отв. ред.). *Проблемы изучения катакомбной культурно-исторической общности (ККИО) и культурно-исторической общности многоваликовой керамики (КИОМК)*. Запорожье: Запорожский госуниверситет, 50—55.
- Пустовалов С. Ж. 2000. Курган «Тягунова Могила» и проблемы колесного транспорта ямнокатакомбной эпохи в Восточной Европе. *Stratum plus* (2), 296—321.
- Пустовалов С. Ж. 2005. *Соціальний лад катакомбного суспільства Північного Причорномор'я*. Київ: Шлях.
- Пустовалов С. Ж. 2008. Ямно-катакомбные транспортные средства и критерии выделения боевых ко-

- лесниц эпохи бронзы. В: Василенко А. Н. (автор проекта). *Происхождение и распространение колесничества*. Луганск: Глобус, 100—112.
- Чередниченко Н. Н. и др. 1976. Отчет о работе Верхнетарасовской экспедиции в 1976 г. НА ИА НАН Украины. Ф. Э. 1976/2.
- Чередниченко Н. Н., Пустовалов С. Ж. 1991. Боевые колесницы и колесничие в обществе катакомбной культуры. *СА* (1), 206—216.
- Kalmykov A. A. 2007. Tonmodelle von Wiegen aus mittelbronzezeitlichen Bestattungen im Egorlyk-Kalaussk-Zwischenstromgebiet. *Eurasia Antiqua* 13, 113—138.
- Littauer M. A., Crouwel J. H. 1985. *Chariots and related equipment from the tomb of Tut'ankhamun*. Tut'ankhamun's tomb series 8. Oxford: Griffith Institute.
- Maspero G. 1903—1904. *History of Egypt, Chaldea, Syria, Babylonia, and Assyria* IV. Edited by A. H. Sayce, translated by M. L. McClure. London: The Grolier Society.

Статья поступила 3 февраля 2010 г.

Elena Izbitser (New York, USA). Candidate of Historical Sciences.

Elena Izbitser (New York, SUA). Candidat în științe istorice.

Избицер Елена Владимировна (Нью-Йорк, USA). Кандидат исторических наук.

E-mail: eizbitser@yahoo.com