

ВОПРОСЫ О ПРОИСХОЖДЕНИИ КОЛЕСНИЦ (К ИСТОРИОГРАФИИ ВОПРОСА)

Закумбайев А.

Научный руководитель: старший преподаватель Т. В. Кошман
Евразийский национальный университет им. Л. Н. Гумилева
zakumbaevazamat@gmail.com
г. Астана

Изобретение колесного транспорта стало одной из важнейших технологических революций древности, радикально изменившей экономику, военное дело и образ жизни народов. В эпоху бронзового века, особенно в условиях степей Евразии, появление легких двухколесных колесниц со спицевыми колесами стало катализатором масштабных миграционных процессов и культурных трансформаций. Эти инновационные экипажи не только обеспечивали новую мобильность, но и становились ключевым элементом военной тактики, способствуя быстрому передвижению племен и расширению их влияния.

Дискуссии вокруг происхождения колесного транспорта продолжаются до сих пор. Традиционно многие ученые, такие как Г. Чайлд, указывали на Двуречье как на центр изобретения повозки, что подтверждается широким единством конструктивных решений и многочисленными изображениями из этого региона. Однако альтернативные гипотезы, выдвинутые С. Пигготтом, Кузьминой и Д. Энтони, предполагают возможность полицентрического происхождения колесного транспорта, где помимо Передней Азии особую роль играли и регионы Центральной Европы, Карпатский бассейн, а также степи Южной России [1, с. 6-7].

Особое значение в этом контексте имеет именно колесница - легкий экипаж на двух колесах со спицами, запряженный парой лошадей. Письменные источники Передней Азии, в том числе знаменитый трактат о тренинге коня Кикулли из государства Митанни, подтверждают, что именно лошадь использовалась во II тыс. до н.э. в качестве тяговой силы. Археологические находки, обнаруженные в могильниках, относящихся к культуре Синташты, где вместе с частями колесниц находят останки пар взнузданных жертвенных животных, дополнительно свидетельствуют о важности и символизме данного транспорта [1, с. 8].

В степях Евразии, где природные условия способствовали развитию коневодства и мобильного образа жизни, колесница стала неотъемлемым элементом военной и миграционной стратегии. Легкость и быстрота таких экипажей позволяли не только набирать преимущество в сражениях, но и обеспечивали эффективное перемещение племен, стимулируя межкультурные контакты и распространяя как технологии, так и элементы религиозно-престижной символики, отраженной в изображениях царей и богов [2, с. 182-195].

Колесничный комплекс представляет собой одно из самых масштабных исторических явлений, охватывающее огромные территории Евразии и значительную часть бронзового века. Его развитие можно описать следующим образом. В поздний период средней бронзы западное население, предположительно связанное с катакомбными традициями, начало активно осваивать обширные Урало-Казахстанские степи, богатые медными рудами. На рубеже III-II тыс. до н.э. в этом регионе сформировалась новая историческая система, отраженная в характерных памятниках синташтинского типа.

Вопрос о месте и времени возникновения колесницы, а также методов конской запряжки и средств управления лошадьми остаётся предметом активных дискуссий [3, с. 63]. Предметом обсуждения в последние годы является вопрос о месте происхождения колесниц. С открытием Аркаима и изучением жизни населения данного региона ставится под сомнением вопрос о происхождении колесниц на Ближнем Востоке.

Высокая системность и технологическая сложность колесничного комплекса степей и лесостепей Евразии, а также отсутствие ясных прототипов заставляют искать истоки этого явления в других регионах. Самые ранние свидетельства использования двухколесных повозок обнаружены на Ближнем Востоке и датируются III тыс. до н.э. При этом шумерские изображения демонстрируют применение дисковых или кроссбарных колес и использование полуослов и онагров в качестве тяговых животных. Первые свидетельства появления спицевых колес относятся к XIX-XVII вв. до н.э. и встречаются на сирийских печатях и месопотамских моделях. Наиболее полный облик колесничного комплекса на Ближнем Востоке сформировался в XVIII-XVI вв. до н.э. во время гиксокского завоевания Египта, когда уже сложившийся набор предметов и технологий отражал боевые колесницы

и конскую сбрую. В Греции подобный комплекс появился несколько позже - не ранее XVI в. до н.э., что подтверждается находками из Шахтовой гробницы в Микенах и редкими иконографическими источниками из Тиринфа. Китайские артефакты из провинции Аньян свидетельствуют о знакомстве с колесницами в эпоху Шан, хотя современные исследования приписывают их появлению последние века этой династии (XIV-XIII вв. до н.э.). [3, с. 63].

Ключевым элементом для понимания генезиса колесницы является радиоуглеродное датирование погребения 32 Большого Ипатовского кургана (расположен в Ставропольском крае, в районе города Ипатово. Он относится к памятникам эпохи бронзы и связан с синташтинско-петровскими культурами, а также с катакомбной культурной традицией), которое указывает на XXIII век до н.э. [3, с. 63-64]. Этот факт позволяет включить памятники маньчжских катакомб в область формирования прототипа колесницы.

Таким образом, серия радиоуглеродных дат сводит в единый хронологический отрезок колесничный комплекс Северной Евразии и ранние повозки Ближнего Востока (XXIII-XVIII вв. до н.э.), хотя этот вывод справедлив при условии сопоставимости традиционной хронологии Ближнего Востока с данными радиоуглеродного анализа для Северной Евразии. Возможно, что первенство в создании двухколесной боевой повозки всё же принадлежит народам Ближнего Востока, однако вопрос о зарождении идеи конской запряжки и применения спицевых колес остаётся открытым [3, с. 64].

В археологической литературе допускается, что изображения, найденные в Тель-Браке в Сирии и датированные концом III - началом II тыс. до н.э., могут служить прототипами первых колесниц [4, с. 11-13]. Однако, в целом, считается, что повозки на колесах со спицами появились в Месопотамии и Сирии лишь в период XVIII-XVII вв. до н.э., а изображения боевых конных колесниц в Передней Азии известны не раньше конца XVII-XVI вв. до н.э.

Е. Е. Кузьмина признаёт существование колесниц на Ближнем Востоке в XVIII-XVII веках до н. э., однако для датировки синташтинских колесниц она устанавливает рамки XVII-XVI вв. до н. э. в рамках традиционной хронологии. Основываясь на радиоуглеродных данных, Е. Е. Кузьмина сообщает, что хронологический диапазон синташтинских колесниц охватывает период с XX до XVIII вв. до н. э. [4, с. 14-19]. Таким образом, ближневосточные колесницы, по её мнению, имеют более раннее происхождение. В результате, для синташтинских колесниц она предпочла использовать радиоуглеродные данные, а для ближневосточных - традиционные исторические даты. Такой формат поможет в плавном введении данных по исследованию Кузьминой.

Информация о ранних колесницах или спицевых колесах на Ближнем Востоке в основном основана на их изображениях на цилиндрических печатях. Ареал таких находок весьма обширен: к ним относятся, например, печать из Тепе-Гиссар IIIВ, обнаруженная в Северо-восточном Иране (радиоуглеродное датирование даёт 2500-2350 гг. до н.э.), изображение на сосуде из Восточного Ирана, датированное концом III тыс. до н.э., бронзовая модель четырехколесной повозки из слоя III в Асемхёйюк в Анатолии (19-18 вв. до н.э.) и изображения четырехколесной повозки, а также колесницы с четырьмя спицами, найденные в Кюльтепе (Карум Канеш II) в слое, датированном по системе «средней» хронологии 2000-1850 гг. до н.э. На сирийских печатях, датированных 1750-1600 гг. до н.э., встречаются уже изображения колесниц с восьмью спицами, хотя модели с четырьмя спицами также сохраняются. Кроме того, в начале II тыс. до н.э. в Южной Месопотамии, в Уруке, обнаружены колеса с четырьмя спицами. Определить точное время появления колесниц по письменным источникам сложнее. Однако термин для обозначения колесниц в ближневосточных текстах второго тыс. до н.э., появляется уже в III тыс. до н.э. и использовалась хеттами в описаниях военных действий. [5, с. 70-71].

Синташтинская культура, сформировавшаяся в конце III тыс. до н. э. на территории Южного Зауралья, является одним из наиболее значимых археологических феноменов эпохи бронзы в Центральной Евразии. Её возникновение исследователи связывают с миграционными процессами, а палеоантропологические данные подтверждают наличие пришлых элементов в её составе. Это позволяет предположить, что носители синташтинской традиции были потомками переселенцев, возможно, из западных степных регионов, принеших с собой новые технологии, включая колесничное дело. Одним из её отличительных признаков является развитая военная структура, что проявляется в наличии укрепленных поселений, нехарактерных для традиционных степных сообществ. Археологические данные свидетельствуют о том, что колесничный комплекс был неотъемлемой частью социальной и военной организации этой культуры.

В захоронениях синташтинских могильников найдены остатки колесниц, упряжные детали, оружие, а также костяки принесённых в жертву лошадей, что указывает на их важность в религиозной и военной сферах. Колеса этих колесниц были спицевыми, что делало их значительно легче и

манёвреннее по сравнению с тяжёлыми повозками более ранних периодов. Кроме того, присутствие специализированных упряжных элементов, таких как роговые псалии и кожаные удила, подтверждает высокий уровень развития колесничного дела [5, с 68]. Это позволяет говорить о том, что колесницы не только применялись в хозяйственных нуждах, но и имели чёткую боевую функцию, что соответствовало милитаризованному характеру синташтинского общества.

На раннем этапе колесницы, вероятно, использовались для охоты и патрулирования территорий, однако впоследствии они стали важным инструментом ведения войны. Их мобильность обеспечивала значительное преимущество в степных битвах, позволяя быстро перемещаться по открытой местности, совершать молниеносные атаки и отступать, избегая столкновения с тяжеловооруженной пехотой противника. В результате распространение колесниц способствовало росту военной экспансии и сыграло роль в формировании новых социальных и политических структур.

Наличие колесничного комплекса в элитных захоронениях свидетельствует о том, что колесница была не только военным инструментом, но и важным символом власти и высокого статуса в обществе. Люди, обладавшие такими экипажами, занимали ведущие позиции в социуме, а сам факт захоронения вместе с колесницей указывает на их исключительную роль в военной организации. Это подтверждает гипотезу о том, что колесницы были не просто средством передвижения, а символом элитного сословия, обладавшего контролем над боевой тактикой и стратегией [5, с. 69-80].

Вопрос о дальнейшей судьбе синташтинской культуры остаётся открытым и вызывает споры среди исследователей (В. Ф. Генинг, Г. Б. Зданович, Д. Г. Зданович, Е. Е. Кузьмина, Д. Энтони). Одна из гипотез предполагает, что на завершающем этапе существования культуры её носители начали движение на запад, где могли сыграть роль в формировании последующих культурных традиций Восточной Европы (В. Ф. Генинг) [6, с. 92]. Другая точка зрения утверждает, что синташтинское население постепенно ассимилировалось среди местных племён, что привело к формированию новых культурных образований в степной зоне Евразии (Г. Б. Зданович, Д. Г. Зданович) [6, с. 92-93]. Согласно третьей гипотезе, часть носителей синташтинских традиций покинула территорию Южного Зауралья, мигрировав в Переднюю Азию, а затем в Индию, что находит подтверждение в ведических текстах и археологических данных о распространении колесничной традиции в этих регионах (Е. Е. Кузьмина, Д. Энтони) [6, с. 93].

Колесница стала одним из ключевых изобретений бронзового века, с требуемой ролью в развитии древних обществ. Археологические данные свидетельствуют о существовании нескольких центров отбора и распространения колесничного транспорта, включая Ближний Восток, Центральную Европу и Евразийские степи. Колесницы способствовали ускорению миграционных процессов, распространению технологий и военных стратегий, а также принципам власти элитных групп. Таким образом, введение и распространение колесного транспорта не только изменило тактику поведения войны, но и оказало влияние на социокультурные процессы в масштабах всего Евразийского континента.

Таким образом, среди исследователей не существует единого мнения о месте происхождения колесниц. Это связано с немногочисленными археологическими находками в различных регионах мира, отсутствием сохранившихся деревянных конструкций, а также недостатком письменных источников. На наш взгляд сегодня наиболее убедительна является версия о происхождении колесниц на территории Аркаима XX-XVIII веках до нашей эры.

Список использованной литературы:

1. Кузьмина Е. Е. Кони степей Евразии в эпоху энеолита и бронзы // Кони, колесницы и колесничие степей Евразии. Екатеринбург. 2010. - С. 5-20.
2. Чечушков И.В., Епимахов А.В. Колесничный комплекс Урало-Казахстанских степей // Кони, колесницы и колесничие степей Евразии. - Екатеринбург 2010. - С. 182-195.
3. Чечушков И.В. Колесницы евразийских степей эпохи бронзы // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2011. №. 2. - С. 57-65.
4. Кузьмина Е. Е. Первая волна миграции индоиранцев на юг // Вестник древней истории. 2000. № 4. - С. 3-20.
5. Григорьев С.А. Хронология синташтинских и ближневосточных колесниц // *Magistra Vitae*. 2020. №. 2. - С. 69-80.
6. Виноградов Н. Б. Степи Южного Урала и Казахстана в первые века II тыс. до н. э. - Челябинск: Абрис, 2011. - 175 с.