

Происхождение индоевропейцев — аргументы и мифы

[Виктор Новоженев](#)

Заметки по поводу одной замечательной дискуссии

[\[также ниже в разделе «Мнения экспертов» Л.С.Клейн «Коммуникация как передача этнических признаков?»\]](#)

Предложенное глубокоуважаемым Львом Самуиловичем Клейном строго научное и подробно систематизированное обозрение столь противоречивых высказываний участников дискуссии на этом сайте в очередной раз демонстрирует образцовый пример, достойный пера профессионала высочайшего уровня и общепризнанного авторитета индоевропейских (далее ИЕ) исследований. Благодаря модераторов сайта и всех уважаемых участников за новые аргументы и ценные комментарии. В порядке обсуждения, позвольте поделиться несколькими общими соображениями.

НАУЧНЫЙ ПОИСК ИЛИ ЗАБАВА?

В истории исследований происхождения ИЕ, насчитывающей уже более двух сотен лет, никогда не было согласия между исследователями. Нет его и сейчас. Однако в недрах этой вялотекущей и, пожалуй, одной из самых продолжительных в истории дискуссий, накапливались новые факты, системы аргументации, отдельные сопутствующие темы переходили в самостоятельные обсуждения, сформировавшиеся сегодня в пять основных концептов.

Концепция Елены Ефимовны Кузьминой, изложенная в 16 монографиях и более чем 360 научных статьях, уже давно стала заметной страницей в ИЕ историографии. Тщательно выстроенная ею строгая и комплексная система доказательств, рожденная в жарких дискуссиях в среде мирового сообщества экспертов самого высочайшего уровня, прошла жесточайшую проверку на международных конференциях, принята большинством специалистов и стала сегодня наиболее обоснованной объяснительной моделью происхождения индоиранцев. По мере накопления новых данных эта система аргументации естественным образом расширяется и корректируется.

Ни одна из концепций сегодня не может предложить общепринятую систему аргументации. В методологическом плане такой разброс мнений свидетельствует об отсутствии общепринятой «царицы доказательств». Ключевое слово здесь «система», поскольку она опирается на конкретные и хорошо документированные факты и объяснительные модели их наличия. Проблема осложняется ещё и тем, что эти ИЕ исследования лежат на стыке нескольких самостоятельных дисциплин: антропологии, лингвистики, археологии, этнологии, биологии, палеогенетики, социологии, зоологии и др., в каждой из которых происходит стремительное накопление новых данных и собственные дискуссии по частным вопросам. От любого исследователя, входящего на эту стезю, требуется большое мужество, смелость, решительность, готовность к самой жестокой и беспощадной критике, а главное – экстраординарная эрудиция и энциклопедические знания, чтобы не только освоить такой огромный массив информации, но и составить из этих уже тысяч кусочков «паззла» целостную, логичную и понятную хотя бы специалистам картину.

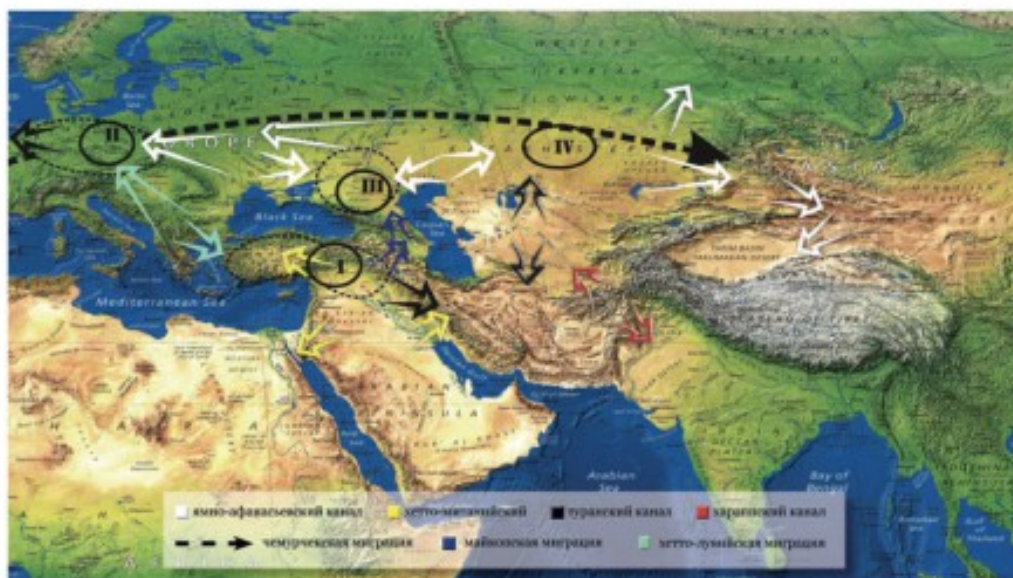


Рис. 207А. Предполагаемая локализация индоевропейских прародин III тыс. до н.э.
I – Анатолия и Северная Месопотамия; II – Центральная Европа; III – Предкавказье; IV – подножия «индоиранская» прародина.

243

Настоящая дискуссия, возникшая совершенно спонтанно, как представляется мне, пока никак не продвигает вперед ИЕ исследования, должного прогресса в них не демонстрирует, к сожалению, даже в той её части, которая связана с происхождением индоиранцев. Если в самом начале предпринимались честные попытки прояснить отдельные факты из древнеиндийских письменных источников и оценить их значение способом «мозгового штурма» со стороны уважаемых экспертов — лингвистов, антропологов и археологов, то затем она стала приобретать все более контрпродуктивный характер и свелась к системе аргументации в духе «мое слово против твоего» или «авторитет против авторитета». Даже юриспруденция давно не признает такую систему аргументации. Ничего общего с поиском «царицы доказательств», обоснованием методических подходов и научной систематизацией хотя бы возможных реальных фактов и их аргументации со стороны уже накопленных знаний и концепций не наблюдалось.

Странно, что направление данной дискуссии, свелось к противостоянию лишь двух концепций происхождения ариев (и индоиранцев) — автохтонной и миграционной. Я же сторонник теории коммуникаций, которая рассматривает древние этнические взаимодействия несколько шире, чем простую передачу знаний, вещей и инноваций в результате миграции или автохтонного развития клана или социума в комфортной экологической нише. Устойчивое сочетание определенных элементов материальной и духовной культуры, проявившееся в наиболее консервативных артефактах, фрагментах ритуалов и иных нарративных структур, позволяют говорить о некоторых устойчивых традициях и обрядах, которые с большой долей вероятности позволяют судить в том числе и об идентичности социума. Применительно к социумам ИЕ корня такими «иррациональными», «транскультурными» чертами, на мой взгляд, стали (наряду со многими другими, естественно) навыки управления, селекции и ухода за лошадьми; погребальный обряд; мегалитическая и изобразительная традиции; древнейшие технологии производства и правильного использования колесного транспорта и, наконец, распространение технологии литья бронзы в каменных или глиняных формах со слепой втулкой.

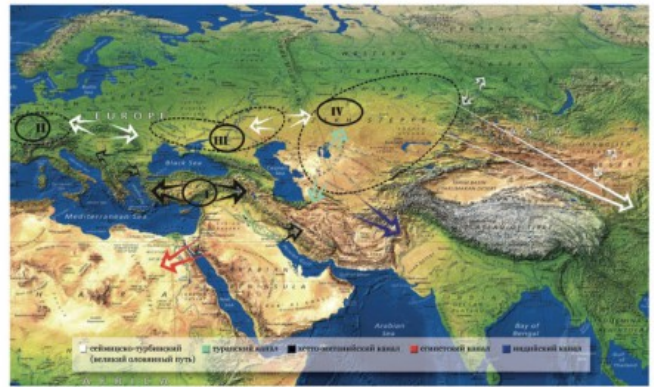


Рис. 320 А. Предполагаемая локализация поздней прародины индоиранцев на рубеже 3-2 тыс. до н.э.

В данной дискуссии мне оказалась наиболее близкой и понятной позиция уважаемого Игоря Александровича Тонояна-Беляева, который призвал к критической оценке, по сути – ревизии аргументации по всем рассматриваемым концептам. Возможно, и выглядит такая позиция «еретической», но представляется способной вывести ИЕ исследования на новый уровень. Естественно, это относится и к презентуемой, как бы новой, «автохтонной» концепции, совершенно справедливо определенной в рамках этой дискуссии как «незаконная».

Менее всего хочется тратить время на участие в искусственном конструировании очередного ИЕ «мифа», который наряду с уже существующими, без строгой системы доказательств, методов и системы аргументации, превосходящих уже известные, так и остаётся пока всего лишь «мифом». Одним из множества, в медийном пространстве вокруг нас и легко доступных сейчас из «зомбоящика», из просторов интернета и прочих окружающих нас медиа.

Притом, что занятие это – конструирование мифов — совсем не такое безобидное и сугубо теоретическое как может показаться. Эти идеи уже давно вышли за границы университетских аудиторий, а где-то стали достоянием воинствующей толпы. Мы все живем в условиях новых вызовов, когда на развалинах большой страны бурно расцветают все новые и новые этнические идентичности, крайне болезненно рождается собственное национальное самосознание. Достаточно вспомнить миф Г. Коссины, родившийся в лабиринтах ИЕ штудий и ставший с подачи Ницше идеологическим обоснованием самой жестокой и мрачной политической доктрины в истории человечества. Нельзя об этом забывать! Осознание такой, если угодно, гражданской ответственности, не позволяет серьёзному исследователю делать вид, что это лишь невинная «игра в бисер».

Единственный разумный заслон, фильтр, против таких мифов, выработан научным сообществом давно – апробация результатов на научных конференциях с участием ведущих мировых экспертов, системная и рецензируемая серия статей или монографическое издание результатов своих исследований. Серьезное обсуждение каких-либо новых ИЕ концепций в современных условиях возможно только на основе анализа опубликованной, расширенной и систематизированной аргументации, с которой можно предварительно ознакомиться и оценить аргументы любому заинтересованному специалисту. Уж слишком много накопилось противоречивых данных.

Попытки спонтанно, «на слух» или методом «кавалерийского наскока» разом решить все проблемы будут изначально и объективно обречены на провал. Но если уж так случается, и дискуссия возникает спонтанно, то всегда стоит сделать небольшую временную паузу и оповестить предварительно потенциальных участников дискуссии с основными тезисами и системой доказательств (основных). Ну и уж конечно стоит предварительно ознакомиться со всеми без исключения опубликованными концепциями предполагаемых оппонентов. Это есть элементарное уважение к коллегам, без которого диалога никогда не получится. Лучшим способом остается участие в представительной, специализированной научной конференции. Регулярно такие «этнические» конференции проводятся, например, в Челябинске. Ближайшая предполагается осенью с. г. Еще есть время подать заявку. Но самый лучший вариант, — это регулярный круглый стол — на базе этого сайта или какого-либо научного заведения.

ИНОВАЦИИ ИНДОИРАНЦЕВ: КОНИ, КОЛЕСНЫЙ ТРАНСПОРТ, ОРУЖИЕ

Попытаюсь проиллюстрировать эти неутешительные свои выводы конкретными примерами из опыта моего участия в этой дискуссии. К сожалению, по техническим и объективным причинам, я не смог более активно в ней участвовать, а существенная часть моих ответов на вопросы просто пропала в недрах внезапно «сбесившегося» сервера. Буду воспроизводить их здесь вновь, но уже как иллюстрацию к вышесказанному и в самом обобщённом виде, благо любой желающий сможет уточнить интересующие детали в тексте самой дискуссии.

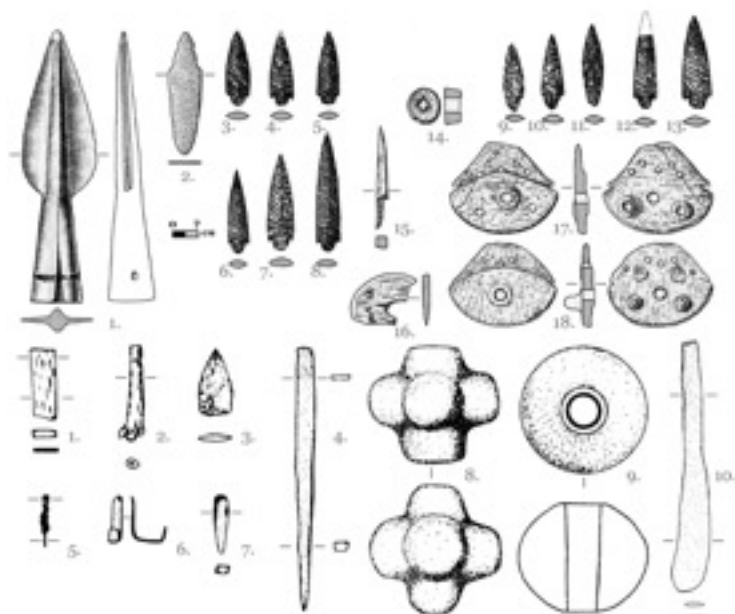


Рис. 1. Колесничное оружие (по Чечушков, Епимахов, 2010)

Я подключился в разгар обсуждения «автохтонной» концепции с тремя волнующими меня аргументами: лошади, колёсного транспорта и оружия, изготовленного технологией литья бронзы в формах. В альтернативных концепциях и системах аргументации эти факторы являются решающими доказательствами, а наличие или обоснованное отсутствие этих аргументов в рассматриваемой «автохтонной» концепции усиливает или напротив ослабляет её конкурентные преимущества в ряду других объяснительных моделей.

Если мы рассмотрим имеющиеся в распоряжении археологов сегодня материальные свидетельства перечисленных выше инноваций и технологий, то некоторые вопросы в данной дискуссии могут быть сняты. Хочу подчеркнуть — одного наличия артефакта в данном случае недостаточно. Речь идет не только о наличии такого изобретения или предмета (объекта) в социуме, но скорее — о возможности правильно и рационально использовать его в реальной, повседневной жизни.

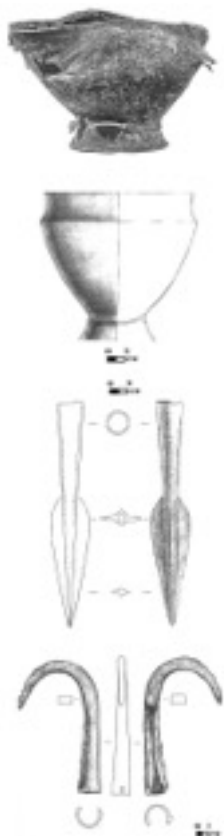


Рис.2. Наконечник копья, Бронзовый крюк-багор и бронзовый сосуд (по Кукушкин, 2011)

Вообще, в плане колёсной терминологии в русскоязычной литературе просто беда! Колесницей многие исследователи называют и четырехколесные телеги и двухколесные повозки и арбу и двуколки на сплошных колесах. Отсюда и путаница, и непонимание друг друга, и даже — заблуждения! Достаточно прочитать работы классиков колёсной тематики М.А.Литтауэр, Дж. Крауэла или Ст. Пиггота, чтобы понять разницу между этими типами экипажей (Littauer, Crouwel, 1979 (glossary), 1995 (true chariots); Piggott, 1983). В древнеиндийской литературе упоминается несколько типов крытых фургонов, тяжелых, запряженных быками или верблюдами (?) четырехколесных телег с неподвижными осями, а также истинная пароконная колесница. Реальные археологические их прототипы уже раскопаны и задокументированы в степных памятниках. Более того, есть конкретная, калиброванная и очень значительная серия радиоуглеродных датировок этих находок.



Рис. 3. Наконечники копий (по Грушин, 2012)

Сразу отмечу, что по аргументу – **бронзолитейной технологии** никаких определенных данных связанных с лигатурами (присадками), техническими приемами и пр. в ходе дискуссии представлено не было. Возможно, они еще появятся со стороны уважаемых лингвистов. По предыдущим комментариям специалистов удалось определить некоторые названия металлов, включая железо, некоторые указания на развитую металлургию, не более того. Все приведенные данные происходят из письменных источников (Ригведа, далее РВ) и пока не подкреплены иными видами источников, включая археологические находки. По мнению некоторых специалистов (Григорьев, 2013. С. 615 и пред.) технология бронзового литья в формах с определенным содержанием олова и иных присадок-лигатур, появляется в некоторых бронзовых культурах Евразии (не только артефакты, но и каменные формы, шлаки и их состав (анализы)) и распространяется в андроновидных и карасуковидных культурах (Новожинов, 2014). Особое развитие именно эта технология имела в синхронных культурах Анатолии, на Урале–Алтае, в шанском Китае и в иранском Луристане, Загросе и Нагорье. Предположительно, географическое распространение этой технологии может быть связано с носителями определенной ИЕ идентичности, возможно хеттской, либо индоиранской, либо арийской. Примечательный факт – все оружие, найденное в колесничных погребениях в Китае и урало-казахстанском регионе изготовлено именно по такой технологии (рис. 1, 2, 3). Отсутствие в Хараппе следов такой технологической традиции и не зафиксированных здесь древних оловянных и меднорудных копей свидетельствует об отсутствии сегодня доказательств происхождения такой технологии в этом регионе, что делает совершенно затруднительным разумное объяснение ее проникновения в другие регионы Евразии из этих мест.

Лошади. Приведены данные о находке одного скелета лошади (и возможно ещё нескольких костей) вида истинной лошади — «эквус кабалус». Представлены данные из РВ об одном ритуале, в котором упомянуто наличие у жертвенной лошади 17 рёбер, что по мнению проponenta автохтонной концепции свидетельствует об использовании «арабской» породы лошадей, доставлявшихся откуда-то по морю на «стовёсельных» кораблях.



Рис. 4. Петроглифы Баганалы. Лошадь (по Самашев и др., 2013)

По данным палеозоологов арабская порода сформировалась не ранее средневекового периода, а количество ребер может быть разным в рамках одной породы (Это утверждение требует дополнительной экспертизы специалистов и более профессиональной оценки, во всяком случае известные мне специалисты это заявляют уверенно). Многочисленные (тысячи!) экземпляры костных останков истинных лошадей из археологических памятников Урала и Казахстана подробно изучены Л.Л. Гайдученко, результаты недавно опубликованы (2014: Семь тысяч лет казахской лошади). Серия представляет собой останки одного вида – лошади казахской породы (*рис. 4*) в трёх основных подвидах – тонконогие и не очень. Этим данным не противоречат результаты многолетних исследований группы английских экспертов (Outram & Co, 2010).

Ш. Бёкёни, сделавший заключение о хараппской лошади, предполагает существование второго крупного центра доместикации в казахстанских степях – пос. Ботай (1984; первый определен на Днепре). П. Косинцев допускает проникновение в районы ЦА лошадей из Восточной Европы (днепровского центра доместикации). Предъявленные в студию данные не могут обосновать следов развитого либо спонтанного развития коневодства в Хараппе. Требуется также критическое отношение к данным РВ о конях.

Как мы видим, уже в двух случаях РВ используется проponentом в качестве «царицы доказательств», как истина в последней инстанции, совершенно без какой-либо критической оценки и сопоставления с другими видами источников, что совершенно недопустимо. Более того, в ходе обсуждения выяснились неточности перевода и трактовки некоторых понятий (колодезное колесо, плуг и др., искажающие общий смысл древнего послания), на которые было указано экспертами-лингвистами. И даже превосходное знание проponentом РВ и её насыщенный информацией и поражающий воображение контент не могут спасти ситуацию, поскольку совершена грубая методологическая ошибка. Мифологическое знание создателей РВ (Фрейденберг, 1978) не может стать по-определению научным фактом без должной критической оценки компетентными экспертами и без подтверждения другими проверенными данными. Понятно, что вдохновляющий пример Г. Шлимана с его Троей – явный источник творческого поиска, многим из нас покоя не дает, но только не в наше время!

Колесный транспорт. На этом пункте остановимся более подробно.

Аргументы «за» или нейтральные:

1. Проponentом «автохтонной» концепции предъявлены свидетельства использования колесных повозок в Хараппе, а именно модели двухколесных повозок на сплошных дисках-колесах с центральным дышлом, с «яйцеобразным» кузовом и запряженные парой быков. По своей функциональной сути – это повозки лишь одного типа. Представлены также терракотовые модели «колес со спицами» в виде сплошных дисков с рисованными радиальными или прочерченными линиями с отверстием в центре, опубликованные Кенойером и Лалом.

Добавлю от себя, что ещё бОльшая серия именно такого рода находок (декорированных дисков) недавно опубликована немецким исследователем M. Tuefer (2012), который пытается доказать происхождение степных колесниц из Гонура (и с чем я вполне могу согласиться с некоторыми важными уточнениями: см. далее п. 3б). Я умышленно привел в своем комментарии ссылку на эту работу, по сути — «соломинку» для проponentа в его аргументации с надеждой обсудить эти факты, но... не случилось. Более того, предложено рассматривать данные, приведённые в статье Лала, как бесспорное свидетельство эволюции колесного транспорта в Хараппе и чуть ли не происхождения (изобретения) там колеса (не только со спицами),

опираясь лишь на заключение и святую веру в авторитет уважаемых исследователей Кенойера и Лала.

2. На просьбу перечислить ареалы распространения находок колесниц в Старом Свете и на свой краткий обзор находок этого типа, я получил «блестящий» аргумент — «не наблюдаю доказательств», причем заглавными буквами... и всё! Видимо, автор считает, что от величины букв зависит сила аргументации. Этот пассаж я привожу исключительно в качестве иллюстрации уровня этой содержательной дискуссии.



Рис. 207. Карта каналов коммуникации в 3 тыс. до н.э.: эпоха фургонных и боевых телег.

3. Дальше – больше. На предложение прокомментировать данные из письменных источников по поводу четырехколесных повозок крытого типа – фургонных периода «боевых телег/фургонных» (именно так называется период в истории колесного транспорта 3 тыс. до н. э., дефиниция которого давалась мною в более раннем комментарии, как и многие другие «колёсные» термины), последовал очередной, теперь уже непечатный штамп в адрес глубокоуважаемой и увы, покойной ныне исследовательницы, с которой практически все участники данной дискуссии находились в более, чем приятельских отношениях. Но даже если отбросить этот совершенно неприемлемый факт, то наличие в «Книге всех современных знаний» – РВ — двух типов повозок: двухколесных – ратха и четырехколесных – анаса (или андранаса, да простят меня лингвисты) признано пропонентом. При этом описания в других древнеиндийских текстах больших, хорошо укомплектованных всем необходимым, запряженных парой быков домов на колесах (фургонных) полностью и сходу отвергается как методологически (!) неприемлемые либо вообще игнорируются. Остается представлять себе пасторальную картинку, как вполне себе автохтонные и самодостаточные древние индусы, пахари-земледельцы, выезжают на природу, на пикник, в своих замечательных и комфортных домах на колесах, видимо, чтобы приятно провести время. А иначе зачем бы им такие сложные повозки строить?

4. Досталось и не менее уважаемому и тоже, увы, покойному В. Рау. Вместо комментария по поводу его реконструкции параметров пароконной колесницы по древнеиндийским письменным текстам последовал пространный пассаж в духе доктора Франкенштейна и его гомункула. Хотя налицо подмена понятий, изначально шла речь о технических параметрах, которые подчиняются исключительно объективным законам механики, физики и накопленным реальным фактам из других источников, и уж никак не связанным с развитым воображением отдельных исследователей. При этом факт воссоздания правдоподобной и действующей (!) конструкции только по результатам анализа древнеиндийских текстов, причем задолго до находок реальных прототипов и их публикации остаётся опять за рамками обсуждения.



Рис.328. Карта выхода колесниц из 2 тыс. до н.э. (по Л.С. Грошеву).

5. О ярлыках и не только. Узнал о себе и своих исследованиях много нового и неожиданного: например, получил эпитет «миграционист». Не признаю никаких «ярлыков» – никогда не относился ни к белым, ни к красным и далее по спектру. Скорее надо называть «глобалистом» в духе И. Валлерстайна или К. Кристиансена, который совсем не возражает против автохтонного развития. Тезис в стиле: “ I’ve got my own brain-box and it isn’t for carrying caps” уже звучал в рамках этой дискуссии.

И ещё прочитал в комментариях пропонента пространные суждения на уровне диффамации, подмены понятий и простого передергивания по поводу моей концепции происхождения андроновской культуры и приписывания мне того, чего нет и никогда не было. Хотя казалось бы чего проще, открой книгу и почитай! (о чем я неоднократно просил пропонента, давал ссылки). И это яркий образец аргументации уже из хорошо знакомого многим в прошлом: «не читал, но осуждаю». Может, кто-то и назовет, если судить по словам пропонента, эти, с позволения сказать, «аргументы» — «поиском блох» или мелочными придирками, для меня же они имеют принципиальное значение и прежде всего – в целях поиска доказательств и обоснования уже предложенных концепций.

Таким образом, выделенные выше аргументы «за» и нейтральные объединяются по сути в три тезиса:

1б (1;2;4). Происхождение и распространение пароконных колесниц в рамках теории изобретения колеса в Шумере.

2б (3). Типология древнейших повозок – открытые и закрытые телеги.

3б (5). Происхождение андроновской культуры (Андроновской КИО).

Аргументы «против».

1б. Происхождение и распространение пароконных колесниц. Вот уже более 60 лет в мировой историографии колёсного транспорта подавляющим образом господствует теория Г. Чайлда (1951; 1954; 1956) о Шумере – центре древних инноваций, технологий и изобретении там в конце 4 тыс. до н.э. дискового колеса и повозок, которые очень быстро и в различных видах распространились по всем регионам Старого Света. Регулярно с той поры, предпринимаются попытки пересмотреть эту теорию, то в результате «радиоуглеродной революции» в Европе, то в связи с находками колес в Мезоамерике. Однако до сих пор поколебать её устои еще никому не удалось.

В рамках этой концепции родилось множество дополнительных вялотекущих дискуссий, продолжающихся по сей день: о приоритетах и месте изобретения колеса со спицами и самих колесниц; о реконструкции и эволюции колесничной упряжи; о путях эволюции колеса и месте его изобретения; о терминах и т. д. В результате этих исследований и споров Ближний Восток оказался лучше и детальнее всего исследован и традиционно считается образцом реально документированной, обоснованной и доказанной серьезными находками колёсной эволюции – пошаговой эволюции транспортных средств во всем Старом Свете (Littauer&Crowell, 1979). Проблемы с качеством источников и пересмотр датировок заставляют периодически доказывать хронологические приоритеты, но по последним данным и ближневосточные и европейские древнейшие колёсные находки практически синхронны, а сами системы аргументации практически не меняются.

Мне остаётся только сожалеть, что в русскоязычной литературе, появляются лишь единичные профессиональные публикации по этой проблематике (П.М. Кожин, Е.Е.Кузьмина, В.А. Сафронов; Н. А. Николаева; А.В. Епимахов; И.В. Чечушков, Н. Шишлина, А. Нефёдкин, все авторы коллективной монографии «Кони, колесницы, колесничие», 2010 и др.), притом, что иностранная литература на рубеже веков стала малообозримой и насчитывает уже многие сотни серьёзных монографических исследований (напр. см. обзор: Raulwing, 2000). Но, как говорится, незнание законов – не освобождает...

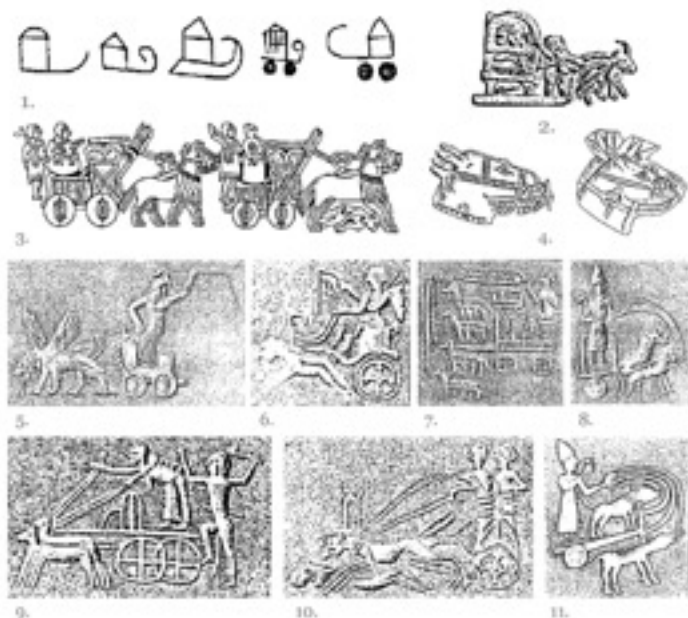


Рис. 5. Ближний Восток.

Пока только теоретически, данные из Хараппы могли бы опровергнуть эту теорию при двух допущениях: если бы появились убедительные доказательства использования здесь колеса ранее конца 4 тыс. до н.э. и если двухколесные бычьи повозки здесь появились раньше, чем в Шумере. Это позволило бы обосновать эволюцию местных, хараппских, колёсных технологий и изобретение колеса со спицами. И тогда можно было бы уверенно говорить о распространении идеи такого колеса куда угодно, либо о перемещении людей, владеющих технологией изготовления такого колеса. Пока таких данных нет, а имеются «возможно, факты» и авторитетное мнение уважаемых исследователей. Это мнение опровергается на соседних страницах того самого немецкого специализированного сборника 2004 г., где опубликована цитируемая статья Кенойера. В статьях не менее уважаемых Фанзы, Бурмейстера и др. авторов приводятся прямо противоположные данные! Аргумент «верю-не верю» не работает.

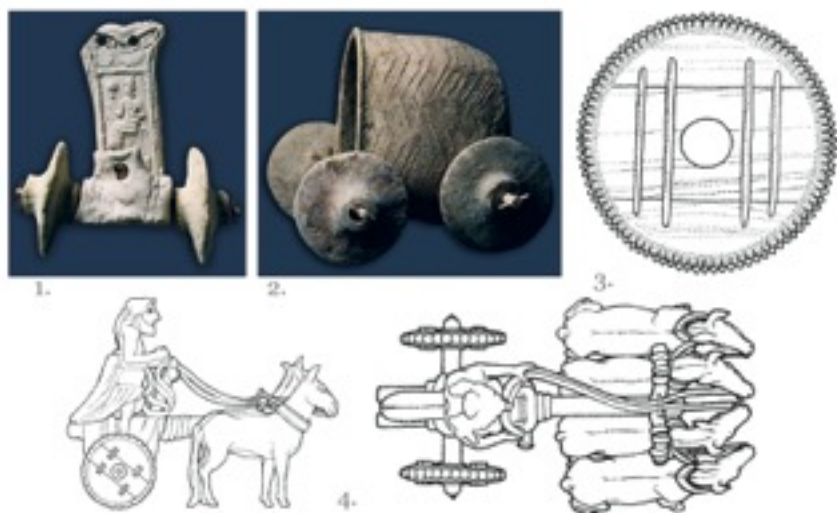


Рис. 6. Ближний Восток.

На Ближнем Востоке четырехколесные и двухколесные повозки появились практически одновременно от саней (платформ с полозьями) под которые подкладывались брёвна (*рис.5*). Двуколки – это облегчённый и способный поворачивать вариант таких грузовых платформ. (Есть еще альтернативное объяснение появления двуколки – от волокуши, но он связан с «А-образными» повозками). Эти два типа повозок стали быстро развиваться конструктивно – появились крытые фургоны, боевые телеги с высоким передком (Штандарт из Ура и, по моему мнению, гонурские телеги), открытые грузовые телеги и несколько видов двуколок («сидячие» — возничий сидел на дышле и «стоячие» — возничий стоял на платформе), которые распространились на значительные расстояния вплоть до Хараппы (видимо, дошли только «стоячие» двуколки). Никаких данных об аналогичных попытках изобрести колесо и о колёсной эволюции в Хараппе мне не известно. Эта ситуация характерна для 3 тыс. до н.э. (период фургонов/боевых телег). В этот период распространение колёсных технологий и инноваций шло по двум направлениям: северному – по степным просторам Евразии вплоть до Тарима и по южному пути – по линии Шумер, Элам, Бактрия, Маргиана и Хараппа. Никаких колесниц, тем более – пароконных, никто тогда и не знал (*рис.*

6). Называть состязания на бычьих повозках-двуколках состязаниями на колесницах – означает вводить народ в заблуждение и поступать, по меньшей мере, не научно.

Если говорить о технологиях и их распространении, то надо понимать, что на пустом месте они просто не могут внезапно возникнуть, всегда есть предпосылки. Можно увидеть продукт инновации, воспринять его как чудо и потом ему усиленно поклоняться, обожествлять, но никогда не построить что-то подобное и реально полезное, применимое в реальной жизни. Вспомним огромные индийские ритуальные телеги на четырех дисковых массивных (более 1 м в диаметре) колесах, с огромной, иногда высотой до 5 метров надстройкой, выкатываемых несколько раз в год в ходе больших ритуальных церемоний. С практической точки зрения бесполезных. Но какой за ними скрывается мощный пласт культурных и религиозных представлений! Откуда они там появились? В Хараппе пока не наблюдаются должным образом документированные предпосылки местной колёсной истории, во всяком случае, в сравнении с более изученными в этом плане регионами. Да и копают там очень мало.

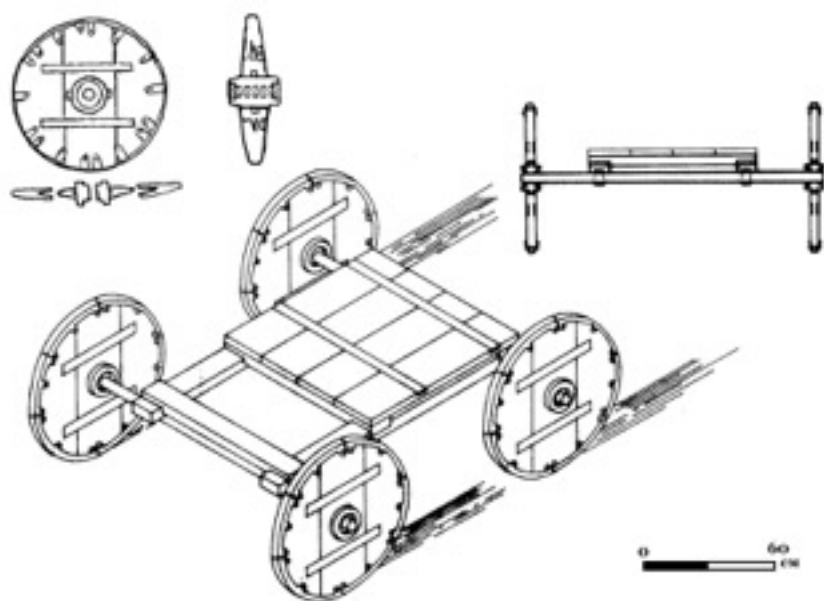


Рис. 7. Реконструкция колеса и повозки из погр. 3200 (по Сарияниди, Дубова, 2010, с. 144-171).



Рис. 8. Навершия дубинок («боеголовки палиц») и декорированные диски (по Самашев, 2013).

Если уж говорить о возможном близком территориально центре колесных инноваций, то это, бесспорно, Гонур и Анау. Там имеются совершенно конкретные и хорошо документированные в отличие от памятников долины Инда, разнообразные свидетельства не только моделей колес и бычьих и верблюжьих упряжек, но и явные инновации в передаче тягового усилия в конструкции повозки, а именно оглоблей, вместо центрального дышла. «Царица доказательств» здесь – реальные документированные остатки совершенно реальных телег, обнаруженные в могилах (рис. 7). Эти инновации напрямую связаны с физиологическими особенностями верблюдов, их физической способностью в одиночку тянуть тяжелую телегу.



Рис. 9. Петроглифы. Палиценосцы и телеги, запряженные быками (Швец, 2014)

А ведь речь идет о регионе очень близком к Хараппе и с доказанными совместными коммуникациями и культурными связями. И даже найденные там, на Гонуре и окрестностях, аналогичные декорированные диски – модели с радиальными полосками не могут служить основанием знакомства с пароконной колесницей, поскольку лошади зафиксированы в единичных случаях, а при всем разнообразии реально найденных здесь типов повозок, в культурных и документированных слоях ничего похожего не наблюдается. Почему не исключается элементарная возможность заимствования этих артефактов в Хараппу? Более того, аналогичные диски с отверстиями в центре и радиальными линиями известны и в синхронных памятниках Северного Казахстана! (рис. 8, 9).



Рис. 10. Реконструкция андроновской колесницы.



Рис. 10а. Реконструкция андроновской колесницы.



Рис. 10б. Реконструкция андроновской колесницы.

Дискуссия о месте и приоритете изобретения пароконных колесниц в первой четверти 2 тыс. до н. э. также насчитывает не одно десятилетие. Долгое время считалось, что это произошло в Сирии, в 18 в до н.э. или у хеттов на основании естественной эволюции местных транспортных технологий, и аргументировалось их многочисленными изображениями на цилиндрических печатях. Под руководством П. Амье, крупнейшего специалиста по восточным древностям выяснилась более поздняя их датировка. Анализ изображенных на них колесничных сюжетов выявил поразительное структурное и даже некоторое стилистическое сходство с колесничными композициями в петроглифах Центральной Азии. Хеттские колесницы слабо документированы и не имеют явных доказанных датировок ранее середины 2 тысячелетия до н. э. и наши знания о них происходят из изобразительных и письменных источников (Новожинов, 2012). Микены по находкам в 4-шахтной гробнице дискового псаля и изображения колесницы, датированные XVI в. до н. э. в совокупности с находками в волго-донском регионе также рассматривались как один из центров таких инноваций. Новая очень большая серия радиоуглеродных калиброванных датировок колесничных находок в урало-казахстанском регионе сегодня имеет несомненный хронологический приоритет (*рис. 10*).

Не утихают споры о предназначении конных колесниц. Выясняется, что не всегда они были только боевыми. Изначально они использовались для контроля за территориями (пастбищами) и табунами лошадей, что сохранилось в древнекитайской письменной традиции – китайский ван традиционно объезжал свои владения именно на колеснице.

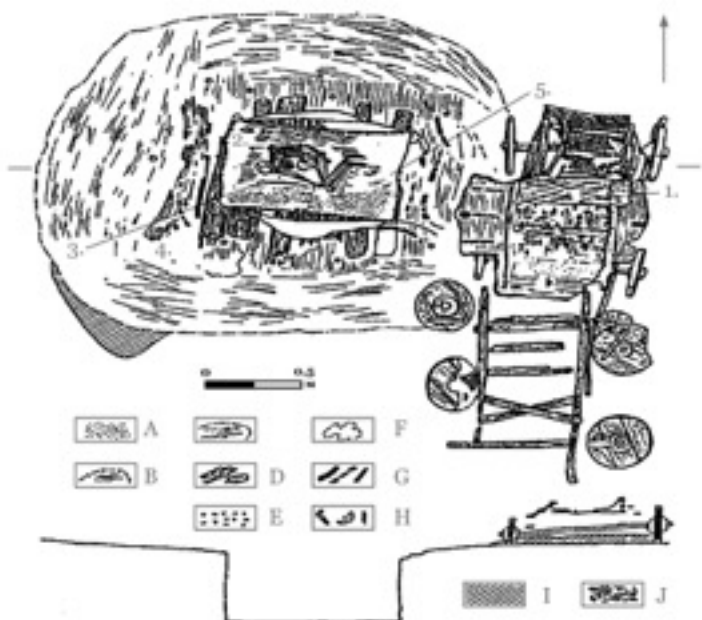


Рис. 11. Новотиторовский фургон

26. Типология древнейших повозок – открытые и крытые телеги. Наличие в социуме крытых и открытых (грузовых) телег может служить индикатором повседневных занятий населения. Так, в Шумере в 3 тысячелетии до н. э. изначально все типы конструкций с открытой платформой служили для перевозки урожая и обслуживали нужды земледельческого хозяйства. Так было удобно грузить-разгружать и т. д. Но одновременно развивались и фургоны – мобильные дома на колесах, в которых можно было совершать длительные миграции вслед за стадами животных (*рис. 11*). Такая ситуация объясняется как следствие демографического взрыва, резкого роста численности населения в шумерских городах-государствах (Adams, 1981), который требовал массовых человеческих жертвоприношений юношей – самой активной части социума. “Выдавливание” с территории Междуречья в северном (ассирийские степи, Кавказ) и западном (Элам, Иранское нагорье, Маргиана) направлениях небольших групп населения – чаще всего молодых семейных пар и близких их родственников стимулировали изобретение для этих целей транспортных средств – фургонов и переход к специализации на разведении домашних животных с неизбежными “кочевыми” последствиями.

Упоминания в древнеиндийских письменных текстах крытых жилых повозок может свидетельствовать о занятиях населения животноводством и об активном участии в миграциях.

36. Культурогенез андронидных культур. Самостоятельная и остро дискуссионная проблема, существующая последние 40 лет и до сих пор не решённая системно. Хуже того, основные и крупные археологические коллекции из андроновских памятников (по моим оценкам до 70% всего корпуса источников) оказались до сих пор так и не опубликованными. Выявленные в последние годы в ареале существования андроновских памятников многочисленные памятники ямного и ямно-афанасьевского типа зафиксированы в состоянии “чересполосного” их существования. Они перемежались с инокультурными синхронными памятниками – атбасарскими, суртандинскими, ботайским. Именно такую ситуацию описал в своё время В.А.Сафронов (1989) применительно к западному (европейскому) ареалу распространения ямных памятников.



Именно эта явная основа на рубеже 3-2 тыс. лет до н. э., стала основной базой формирующейся андроновской общности под воздействием северных импульсов сейминско-турбинских, абашевских и других, а также южных со стороны Гонура. Проведённый в своё время сравнительный анализ погребального обряда с повозками в некрополе Гонура и памятников с колесницами синташтинского, петровского и алакульского типа в урало-казахстанских степях выявил их значительное структурное сходство (Новожинов, 2012). Маршрут распространения колёсных технологий из Гонура в северные регионы маркируется конкретными изображениями телег гонурского типа на скалах (Сауыскандык, Каратау, Байконур и др.). При этом речь идет не о заимствовании пароконных колесниц, а о колёсных “транскультурных” технологиях и о возможном заимствовании модели обряда погребения с повозкой. Южный импульс через Гонур – это возможная миграция из Анатолии, обоснованная С. Григорьевым, но проходившая не через Кавказ, что было бы логично, а по южному пути – через Гонур и ЦА. Но вопрос совсем не в признании или отрицании этих импульсов, а в механизме (модели) этих взаимодействий. Точку здесь поставят антропологи и генетики.

На мой взгляд, это проходило в виде непосредственных перемещений очень небольших кланов кровных родственников (до 25 чел) – носителей сакральных “транскультурных” технологий (плотницкой, колёсной, металлургической), в результате брачно-семейных связей и поиска жен (притока новой крови в изолированные группы животноводов) и бартерного или торгового обмена товарами. Основные популяции населения оставались на местах своего традиционного проживания в рамках двух-трех, а может быть, и более поколений.



По

археологическим данным это проявилось в явном, но незначительном южном субстрате в керамических комплексах и в изобретении пароконных колесниц в ареале естественного и массового обитания лошади. Никаких объективных данных о знакомстве с пароконными колесницами этих пришлых семейных кланов из других территорий нет. Они хорошо знали, как строить разные типы повозок, в том числе и двуколки, на облегченных дисковых колесах и более массивных, чем колеса со спицами, но на бычьей тяге и приспособленных к анатомии именно этих животных. Имели специальный инструмент, соответствующие навыки и знания.

Но технология производства колес со спицами из гнутых под нагревом жердей (берёзы или ивы) исключительно степная

(казахи, монголы, тувинцы столетиями так строили каркасы и шыныраки своих жилищ-юрт), во всяком случае, на первых этапах, хотя на Алтае эта технология сохранилась и до пазырыкских времен (повозка-телега из пятого кургана — наглядный пример), а в Китае быстро заимствована под свои технические стандарты. В Египте такое заимствование было ещё более кардинальным и повлияло на конструкцию ещё более существенно. Но вполне возможно, что изобретены они здесь самостоятельно, поскольку изготовлены египетские колеса со спицами методом склеивания готовых “четвертинок” этих колёс между собой. Яркие враги египтян – хетты времён массовых колесничих баталий (Кадеш, Меггидо) использовали для производства своих колесниц совсем другую – модифицированную “степную” технологию.

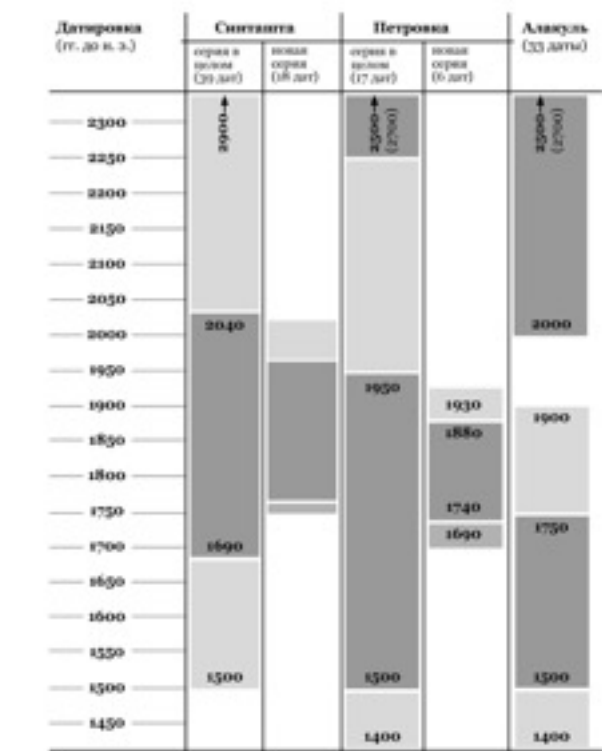


Рис. 12. Периодизация андроновских культур (по Епимахов и др., 2005)

Таким образом, андроновидные памятники (раннеандроновский этап) – симбиоз северных и южных инноваций, соединившихся в урало-казахстанских степях в первых веках второго тысячелетия до н. э. и затем с середины второго тысячелетия до н.э. – симбиоз алакульских и федоровских традиций на классическом этапе существования андроновской общности. Притом, что образование двух основных родственных постъямных социумов (возможно – двух фратрий) – алакульского и фёдоровского — вероятно различалось: последний оказался менее подвержен чуждым влияниям, в отличие от первого. При этом южные инновации и импульсы не могли изменить основной состав населения постъямных социумов, во всяком случае – кардинально. Этот процесс андроновского культурогенеза теперь прекрасно детализирован трудами А.В. Епимахова, построившего систему хронологии и периодизацию всей этой свиты культур на основании огромной серии калиброванных в лучших лабораториях мира радиоуглеродных датировок (рис. 12).



Рис.13. «Солнцеголовые» возничие повозок, индийские и китайские параллели.

В «ядре» андроновской КИО формировалась яркая изобразительная традиция, основу которой составили образы «солнцеголовых» персонажей и пароконных колесниц. У большинства специалистов не вызывает сомнения её индоиранская атрибуция и традиционно уже более 30 лет сюжеты интерпретируются на основе данных из РВ и Авесты (дискуссия вяло продолжается в Новосибирске). Находки на стенках андроновских могил в Тамгалы и Баганалы персонажей из этой изобразительной традиции позволяют связать изобразительные и археологические памятники андроновского типа между собой, а распространение на скалах ЦА стандартных сюжетов и персонажей на юг, юго-запад и восток с очень большой степенью вероятности картографирует территориальные перемещения носителей этой изотрадиции (*рис. 13*).



Рис. 14. Петроглифы. Изображение колесницы.

Стратиграфические наблюдения (палимпсесты) позволяют чётко определить как относительно ранние, так и более поздние пласты в этой традиции. Анализ всего массива изображений колесниц (более 600 экз.) позволил выделить типы повозок, разработать их классификацию и выделить достаточно надёжно датирующие детали конструкции, имеющие соответствия в

известных археологических материалах (*рис. 14*). Анализ колесничных композиций и состав участвующих в них персонажей позволил выявить в сходных сюжетах разные стили изображения персонажей и их стандартные варианты сочетания, что может свидетельствовать о разных идентичностях оставивших эти изображения социумов андроновцев и карасукцев, сравнить их с иконографией сирийских цилиндрических печатей, с другими изобразительными памятниками.

Не вижу никаких разумных оснований полностью игнорировать такой ценный, давно изучаемый и лучше всего сохранившийся в своих нарративных структурах до нашего времени исторический источник. Более того, распространение конкретного сюжета в стандартной форме и найденного в горах Пакистана на маршрутах существовавших там тысячелетия караванных и прочих дорог – коммуникаций, и в гротах Индии никак не может игнорироваться при построении системы доказательств той или иной объяснительной модели. Во всяком случае, для западных регионов Евразии изобразительные источники являются порой едва ли не единственным основанием для далеко идущих исторических выводов, как это было в свое время с изображениями на цилиндрических печатях из Сирии, а для восточных регионов они вдруг полностью игнорируются по совершенно не аргументированным причинам.



Рис. 15. Фрагмент каменного рельефа с изображениями пароконных колесниц и колесничих.

Участники дискуссии задают вопрос «а куда собственно делись арийские колесницы, если их вторжение имело место быть»? Вот туда и делись – остались на века запечатленными в письменных и изобразительных местных памятниках, в «памяти народной». С изобретением техники верховой езды на лошади, колесницы стали важным атрибутом богов, элементом скорее духовной, чем реальной жизни. На память приходит огромный 70-метровый каменный рельеф в Ангкор-Вате, в Камбодже, иллюстрирующий сюжеты из Махабхараты, где изображены весьма искусные в боевых навыках колесничие на истинных, пароконных колесницах и с полным набором традиционного колесничного оружия (*рис. 15*). Кстати, иная ситуация сложилась в первых империях – китайской, ассирийской и ахеменидской. Колесницы использовались по своему прямому назначению, а не стали лишь предметом культа — они активно применялись для участия в военных столкновениях как мобильные платформы для стрельбы из лука, как эффективное оружие в контактных сражениях с использованием оружия ближнего боя — копий, чеканов и акинаков, для управления воинскими подразделениями во время сражений. Так раскопки мавзолея первого китайского императора Цинь Шихуана (умер в 209 г до н.э.) открыли его «терракотовую армию», состоящую из более, чем пяти тысяч воинов и многих сотен реальных колесниц (биги, квадриги), установленных в многочисленные «гаражи»-сарай (склеп 2). В Персии второй половины первого тыс. до н. э., также произошёл своеобразный «ренессанс» колесниц — совершенствуется их конструкция и роскошно декорируются кузова, они представляют собой биги, триги, квадриги, у них появляются смертоносные «серпы» на осях, «косившие» пеших воинов. Персидский царь управляет на этой колеснице своими войсками, его в экипаже сопровождают щитоносец, лучник и возничий. Колесницы окончательно превращаются в представительские, статусные повозки — символ власти, победы и престижа. Кавалерия становится всё более эффективной и успешной на поле боя.

Но на рубеже 3-2-го и особенно — в первой половине 2-го тысячелетия до н.э. именно с андроновскими и родственными им племенами колесничные инновации распространяются в ЮВ Азию — Индию, Афганистан, Китай и западнее — в Иран. А кто такие арии без этих инноваций? Какие еще синхронные археологические и реальные материалы (не топонимы или термины и даже отдельные археологические культуры, а реальные, т.е. материальные находки) могут более полно проиллюстрировать и соответствовать сведениям, изложенным в Ригведе и особенно — в Авесте хотя бы в части истории колесного транспорта?

КОНСЕНСУС ВОЗМОЖЕН

Приведённые выше факты из системной аргументации свидетельств колёсного транспорта должны быть сопоставлены с существующими и обоснованными объяснительными моделями происхождения индоиранцев. Как видно, никакие колёсные факты не могут пока подтвердить «автохтонную» концепцию. Остаются катакомбная и андроновская.

Очевидно, что приведенная аргументация только в части колесного транспорта более полно и логично соответствует концепции Е.Е. Кузьминой, которая, несомненно, должна быть дополнена и расширена в части системы доказательств. Предложенные выше представления об андроновском культурогенезе позволяют снять ряд противоречий, высказывавшихся ранее оппонентами, в частности В.И.Сарианиди. Они позволяют предполагать в качестве прародины ИЕ – Анатолию, её южные регионы и более наглядно описать процесс передачи в этих социумах инноваций и технологий. Имеются основания для сближения позиций с катакомбной концепцией.

Доказательная база катакомбной объяснительной модели очень серьёзная. Признание ямной основы переводит её в разряд родственных пост-ямных культур, сходных с андронидными и формирующихся по единым канонам и различных, главным образом, по наличию в погребальном обряде катакомбы – подбоя, ставшего в южных регионах ЦА преобладающим обрядом задолго до мусульманского канона. Но нет катакомб в долине Инда.

Поиск скорее общих черт, нежели различий, может стать продуктивным. Привязка предполагаемого греко-арийского единства к волго-донскому-микенскому центру колесничих инноваций с его скорейшей датировкой радиоуглеродными методами на сериях не менее 60 дат, сможет стать весомым аргументом, но не при нынешнем состоянии источников. Возможно, в тех краях будет доказан хронологический приоритет этих памятников и мы поведем историю рождения колесниц из тех мест.



Рис. 158. Карта памятников конца 4 – 3 тысячелетий до н.э. 1 – Flintbek; 2 – Moorweg XV; 3 – Lohne-Zuschen; 4 – Bronocice; 5 – Ostrowiec; 6 – Zurich – Seerosenstrabe; 7 – Zurich – Akad; 8 – Stare gmaine; 9 – Radoshina; 10 – Budekalash; 11 – Szigetszent – marton; 12 – Tripol'e-Kukuleni; 13 – Koldyri; 14 – Konstantinovskoe; 15 – Cicho; 16 – Psekujchabl'; 17 – Starokorsunskaja; 18 – Arslan-tepe; 19 – Gebel Aruda; 20 – Tel' al Uqer; 21 – Uruk IV; 22 – Harappa [Burmeister, 2004, s. 17, abb. 3].

197

Остаётся открытым ряд вопросов: связь маньчских (западно-маньчских) катакомбных памятников с синхронными в южных регионах ЦА и памятниками новосвободненской группы или какой-то их частью. Памятники на юге ЦА не очень хорошо изучены и опубликованы. Например, из неопубликованных материалов А.Н. Подушкина под Шымкентом, на юге Казахстана, мне известны крюки-багры, аналогичные найденным в раннеандоновских памятниках на севере и ранее – в Большом Ипатовском кургане, и новосвободненских, но отличающиеся по размерам. Однако таких находок пока известно не так уж много. Вполне возможно, что я мог что-то пропустить.

Телеги из западноманьчского катакомбного могильника Улан 4 демонстрируют уникальную колёсную особенность – разборную конструкцию дискового колеса, когда ступица и колесо – разные детали. Быстро разбивавшиеся деревянные колёса без ободьев можно было подобно автомобильной шине, оперативно и очень легко заменить на запасную, не снимая ступицы и оси телеги (Шишлина и др., 2013). Совсем не ясно, смогла ли эта инновация распространиться в другие места или так и осталась особенностью местной плотницкой технологии. Картографирование катакомбных памятников и определение возможных миграций в южном и юго-восточном направлении позволит определить потоки движения населения.

Очень надеюсь, что продолжение в более умеренном и спокойном тоне этой замечательной по своей тематике дискуссии, позволит прояснить эти вопросы и расширить доказательную базу как андроновской, так и катакомбной объяснительных моделей.

P.S. Ссылки на работы, упомянутые в данном кратком обзоре, пытливый читатель найдет в обширной библиографии ИЕ исследований, опубликованной в нашей новой книге «Таинство этнической истории древнейших номадов Евразийских степей». См. на:

<https://kaznu.academia.edu/VictorNovozhenov/>