

ДРЕВНЕЙШИЙ КОЛЕСНЫЙ ТРАНСПОРТ НА ЮГЕ СРЕДНЕЙ АЗИИ (новые материалы Алтын-депе)*

На Алтын-депе (Юго-Восточный Туркменистан), одном из крупнейших древнеземледельческих поселений эпохи энеолита и бронзы Средней Азии, найдены модели повозок конца IV – начала III тыс. до н.э. Это древнейшие свидетельства, позволяющие судить о типе и конструкции транспортных средств, использовавшихся ранними земледельцами Среднего Востока. Модели передают одноосные двухколесные повозки с одним поднимающимся кверху дышлом, которое было, вероятно, скреплено с ярмом. Судя по изображениям упряжи, в качестве упряжных животных в IV – первой половине III тыс. до н.э. в Южном Туркменистане использовали только быков (волов?).

Во второй половине III тыс. до н.э. на Алтын-депе появились четырехколесные двухосные повозки. Наиболее широко были распространены повозки с высокими бортами и двумя оглоблями, в которые запрягали одно животное – верблюда и реже быка. В условиях нарастающей аридизации климата верблюд стал основным транспортным животным Средней Азии. Появление двух основных типов повозок (одноосных и двухосных) на Алтын-депе в целом соответствует двум периодам наиболее активного взаимодействия населения Южного Туркменистана с обитателями сопредельных регионов.

Ключевые слова: Эпоха энеолита, бронзы, древнейший колесный транспорт, Средняя Азия, Алтын-депе, парная запряжка быков, упряжной верблюд, модели колес, одноосные и двухосные повозки.

Введение

Изучение памятников эпохи неолита – палеометалла на юге Средней Азии показало, что на территории Южного Туркменистана и, вероятно, всего Северного Хорасана находился один из очагов древнеземледельческих культур, историческое развитие которого привело к появлению древнейшей раннегородской цивилизации Средней Азии на Алтын-депе в последней трети III тыс. до н.э. [Массон, 1981, с. 96–108] и расцвету протогосударственного образования древневосточного типа в Маргиане со сто-

лицей на Гонур-депе [Сарианиди, 2005] в конце III – начале II тыс. до н.э.

Становление культурной основы и формирование технико-технологической базы производства раннегородских центров Южного Туркменистана происходили в конце IV – III тыс. до н.э. В этих процессах важную роль играли активные взаимодействия как с соседними регионами, так и с более отдаленными, передовыми в культурно-историческом плане областями Древнего Востока [Кирчо, 2008; Массон, 1981, с. 109–118]. При анализе культурных взаимодействий одним из наиболее важных является вопрос о транспорте, поскольку систематические регулярные контакты и особенно торговля невозможны без соответствующих транспортных средств.

Впервые основные этапы развития колесного транспорта эпохи энеолита и бронзы Средней Азии были выделены Е.Е. Кузьминой на материалах исследований 1950–1970-х гг. [1980], и многие положения этой работы (с поправками на современное общее удревнение хронологии) сохраняют свое значение. В то же время

*Работа выполнена в рамках проекта «Технологии производств древнеземледельческого населения Юга Евразии V–III тыс. до н.э. и его адаптация к изменениям природной среды. Комплексный подход» программы фундаментальных исследований Президиума РАН «Адаптация народов и культур к изменениям природной среды, социальным и технологическим трансформациям».

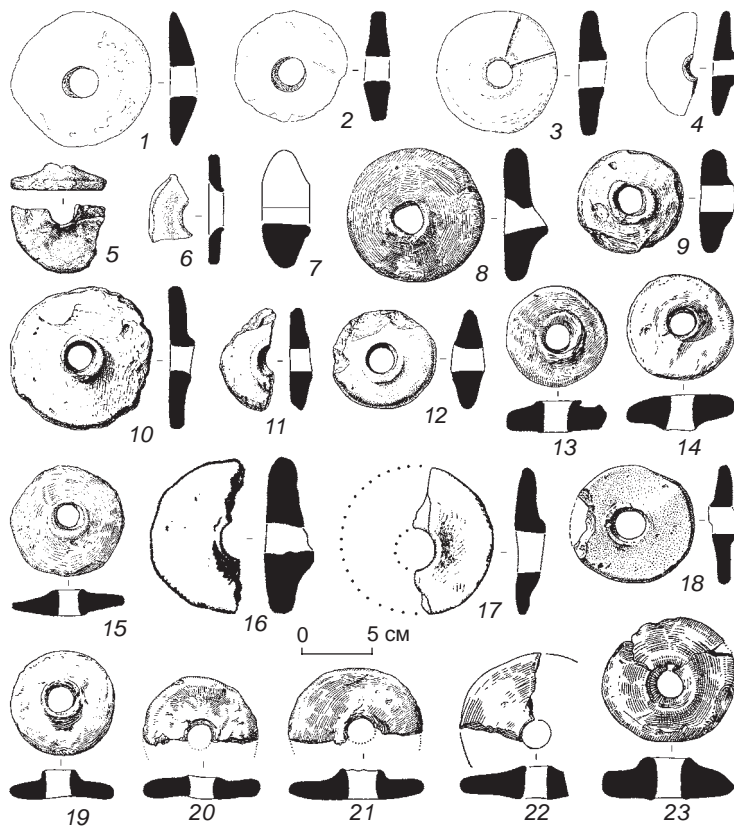


Рис. 1. Колесовидные предметы (керамика). Южный Туркменистан (вторая половина IV тыс. до н.э.).

1–4, 8 – Кара-депе, горизонты 1А, 1Б и 3 (по: [Массон, 1960, табл. XIX, 6]); 5 – Чонг-депе (по: [Сарианиди, 1965, табл. XXV, 35]); 6 – Алтын-депе, раскоп 5, горизонт 12; 7 – Ак-депе, горизонт 13; 9–12 – Илгыны-депе, горизонты II и III; 13–15 – Геоксюр-9 (по: [Хлопин, 1969, табл. XXVI, 48–50]); 16, 17 – Геоксюр-1, горизонт 5 (по: [Сарианиди, 1960, табл. VII, 16, 17]); 18 – Северный холм Анау (по: [Курбансаатов, 1987, рис. 44, 17]); 19–21 – Акча-депе (по: [Хлопин, 1969, табл. VII, 45–47]); 22, 23 – Айна-депе (по: [Там же, табл. XXIII, 8–9]).

в результате археологических раскопок Алтын-депе 1980 – начала 2000-х гг. и изучения неопубликованных материалов памятника были получены новые данные о типах повозок и вариантах запряжки животных в конце IV – III тыс. до н.э. на юге Средней Азии.

Древнейшие модели колес

Первые свидетельства появления колесного транспорта в Южном Туркменистане относятся к середине – второй половине IV тыс. до н.э. В культурных слоях раннеземледельческих поселений среднего – начала позднего энеолита (времени Намазга II – раннего Намазга III, ок. 3650–3100/3000 гг. до н.э.)* обнаружены керамичес-

*Археологическая периодизация памятников эпохи палеометалла юга Средней Азии базируется на стратиграфии эталонных многослойных поселений – Северного и Южно-

кие предметы, которые рядом исследователей трактуются как модели колес (рис. 1). Как и керамика среднего энеолита, они изготовлены из глиняного теста с измельченной растительной (изредка минеральной) примесью и покрыты светлым (зеленоватым, розовым или кремовым) ангобом. Это округлые предметы диаметром 7–10 см с большим отверстием (соотношение диаметров изделия и отверстия составляет ок. 1 : 5 – 1 : 3) в центре и выступом, предположительно передающим одностороннюю втулку колеса [Кузьмина, Ляпин, 1980, с. 39]. Однако изготовлены они довольно грубо и в целом несимметричны. Выступы, в т.ч. и двусторонние (рис. 1, 13, 15, 22, 23), видимо, образовались в результате заглаживания излишков глины при проделывании отверстия. Колесовидные изделия времени Намазга II принадлежат моделям колесного транспорта древнейшего типа – повозок с дисковидными колесами, плотно насаженными на ось и вращавшимися вместе с ней [Кожин, 1986, с. 186]. Тогда выступы, возможно, передают жесткое крепление колеса на оси. Эти самые ранние в Южном Туркменистане предположительные модели колес довольно сильно отличаются от позднеэнеолитических (времени Намазга III, ок. 3 200/3 100–2 800/2 700 лет до н.э.), представленных на Кара-депе (рис. 2, 24, 27–29) и Алтын-депе (рис. 2, 1–8, 10–15, 19, 22, 23). Отличия как конструктивные, так и в размерах. Модели колес конца IV – первой четверти III тыс. до н.э. имеют в центре двустороннюю втулку, диаметры их обычно не превышают 4–7 см, а соотношение диаметров колес и отверстий составляет ок. 1 : 8 – 1 : 10, что, возможно, отражает пропорции реальных колес. Судя по размерам этих изделий и их центральных отверстий, модели повозок периода Намазга II, скорее всего, были довольно крупными и, вероятно, деревянными*.

го холмов Анау и Намазга-депе, – где выделены последовательные этапы (периоды) развития культурных комплексов: Анау IA – начало раннего энеолита; Намазга I, Анау IB – ранний энеолит; Намазга II, Анау II – средний энеолит; Намазга III – поздний энеолит; Анау III – эпоха бронзы, на материалах Намазга-депе разделенная на три периода: Намазга IV – ранний, Намазга V – средний и Намазга VI – поздний. Комплексы типа Намазга I–III соответствуют трем стадиям развития энеолитической анауской культуры, а комплексы Намазга IV–VI – этапам формирования, расцвета и дезинтеграции цивилизации эпохи бронзы [Массон, 2006, с. 42–85].

*О том, что модели повозок эпохи энеолита и бронзы Южного Туркменистана были, вероятно, в основном деревянными, свидетельствуют многочисленные на поселениях

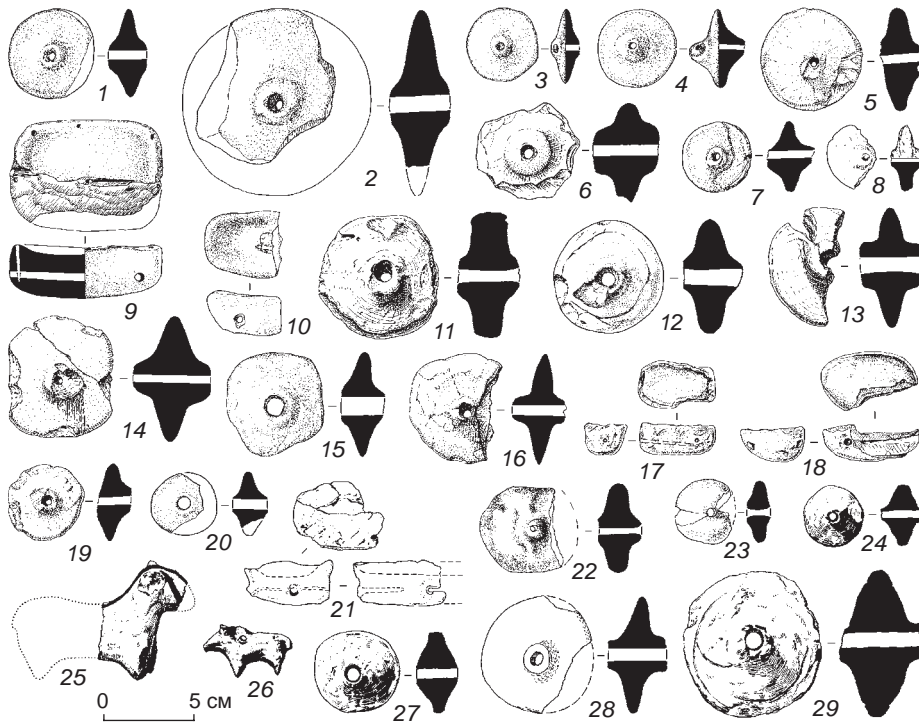


Рис. 2. Модели повозок, колес и фигурки упряжных животных. Южный Туркменистан (конец IV – первая четверть III тыс. до н.э.).
1–23 – Алтын-депе, раскоп 5: 1–8 – горизонт 9, 9–15 – горизонт 10, 16–20 – горизонт 11, 21, 22 – горизонт 12, 23 – горизонт 13; 24–29 – Кара-депе, горизонт 1А (по: [Массон, 1960, табл. X, 4, 13; XIII, 15–17]).
2, 5, 9, 11, 12, 14, 16, 22, 29 – глина, остальное – терракота.

На раннеземледельческих поселениях Ирана древнейшая модель колеса с двусторонней втулкой найдена на Тепе Сиалк (комплекс Сиалк II, 2) начала IV тыс. до н.э. [Ghirshman, 1938, pl. LI, 9].

Модели одноосных повозок

На Алтын-депе в комплексах времени Намазга III, кроме моделей колес, впервые найдены также глиняные и терракотовые модели повозок (рис. 2, 9, 10, 17, 18, 21; 3; 4). Они представляют собой небольшие (или даже миниатюрные) овальные или подпрямоугольные предметы с утяжеленной нижней частью, невысокими бортами, одним поперечным отверстием для оси и глубоким продольным, чуть наклонным каналом для вставки дышла. То есть это модели одноосных двухколесных повозок с одним поднимающимся кверху дышлом. Последнее было, вероятно, скреплено с ярмом. Таким образом, запряжка животных в повозку не отличалась от парной пахотной, представленной, например, на знамените наверху из Тепе Гиссар [Schmidt E.F., 1937,

терракотовые и глиняные модели колес и единичные – самих повозок. Прямоугольный кузов и оси гораздо проще изготовить из дерева, а круглые колеса – сформовать из глины.

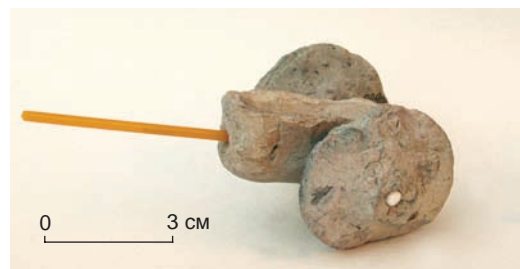


Рис. 3. Терракотовая модель повозки (частичная реконструкция). Алтын-депе, раскоп 5, горизонт 11 (начало III тыс. до н.э.).

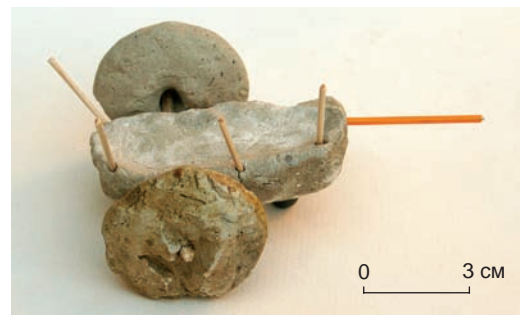


Рис. 4. Глиняная модель повозки (частичная реконструкция). Алтын-депе, раскоп 5, горизонт 10 (ок. 2900–2800 гг. до н.э.).

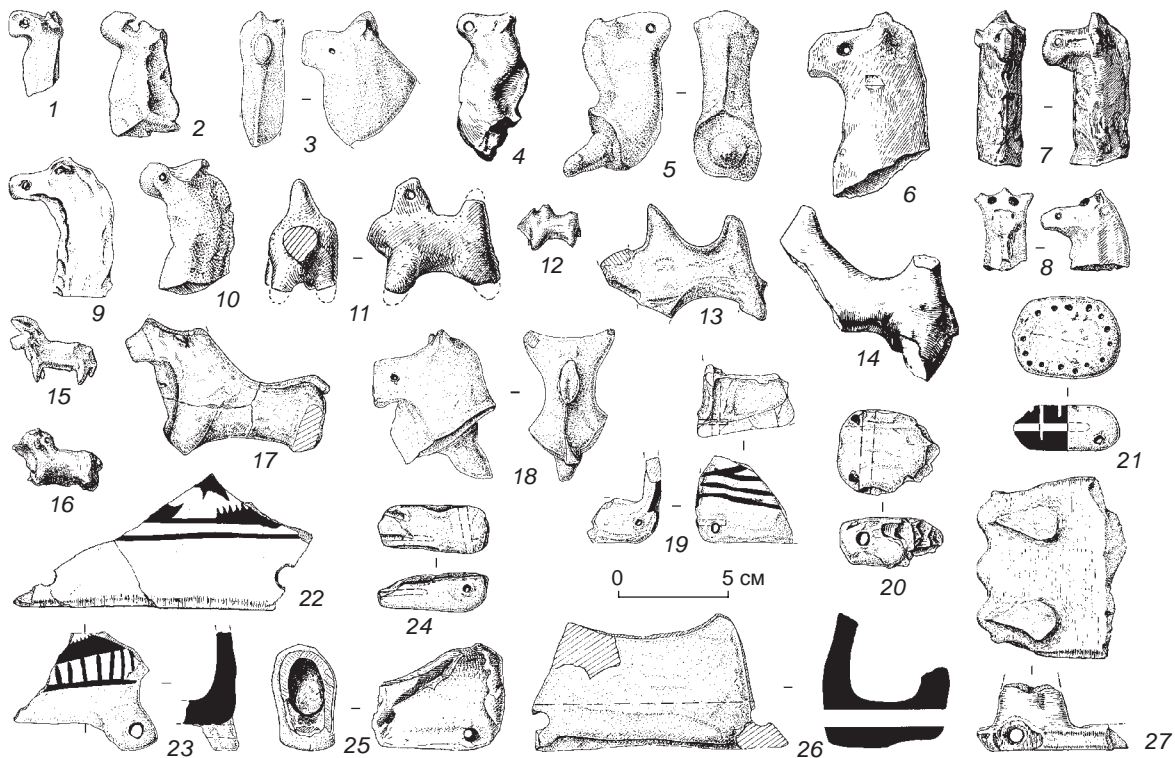


Рис. 5. Изображения упряжных животных и фрагменты моделей повозок. Алтын-депе (ок. 2400–2000 гг. до н.э.).

1–14 – изображения верблюдов; 15–18 – изображения быков; 19, 22, 23, 26, 27 – модели двухосных повозок;

20, 21, 24, 25 – модели одноосных повозок.

11, 16, 17, 20, 21 – глина, остальное – терракота.

1–3, 5, 12, 15, 18, 25–27 – раскоп 9, горизонты 1 и 2 (27 – по: [Массон, 1981, табл. XXX, 1]); 4, 14 – раскоп 10, горизонт 2 (по: [Масимов, 1976, рис. 16, 11, 13]); 6, 7, 13, 23 – сборы с поверхности поселения; 8, 22 – раскоп 7, горизонт 3 (по: [Массон, 1981, табл. XXX, 2, 5]); 9, 10, 19 – раскоп 5, горизонты 4, 9 (?) и 3; 11, 24 – раскоп 8 (планиграфический), горизонт 1; 16, 17, 20, 21 – раскоп 1, горизонт 3.

рл. XLVIII, N 4885]. Некоторые повозки, возможно, были крытыми. У одной модели на краях бортов имеются вертикальные каналы (см. рис. 2, 9). Вставленные в такие каналы прутьики могли служить опорой для крыши или основой высоких, вероятно плетеных, бортов кузова (см. рис. 4). Миниатюрная модель одноосной повозки аналогичной конструкции (рис. 5, 21) с плоским овальным кузовом и многочисленными вертикальными каналами для опор крыши (?) представлена на Алтын-депе в комплексе глиняных предметов начала среднего периода эпохи бронзы (раннее Намазга V, ок. 2300 г. до н.э.)*.

*В 1966 г. на раскопе 1 Алтын-депе рядом с гончарной печью горизонта 3 было найдено свыше 100 глиняных изделий (и их обломков), возможно подготовленных для обжига. «Из них около 50 изображало животных (бык, баран, собака). Кроме того, было 18 антропоморфных фигурок, 10 колесиков со ступицей для моделей повозок и ряд предметов, неясных по назначению» [Щетенко, 1968а, с. 43]. Часть зооморфных фигурок и 16 антропоморфных статуэток из этого комплекса опубликованы В.М. Массоном [1981, табл. XII, 1–4, 6, 11, 13; XIII, 1–3, 6–9; Массон, Сариниди, 1973, с. 168–170, № 152–167 Каталога, табл. XX, 11,

За пределами Южного Туркменистана модели одноосных повозок с одним дышлом для парной запряжки широко распространены на поселениях древнеиндийской цивилизации второй половины III тыс. до н.э. – в Чанху-Даро и Лотхале [Childe, 1951, pl. IX, b, c; Rao, 1985, pl. CCXXI, B].

Новые конструкции моделей повозок появились на позднем этапе периода ранней бронзы (позднее Намазга IV, ок. 2400 г. до н.э.), когда Алтын-депе превратился в крупный раннегородской центр с развитой коммуникационной сетью и монументально оформленным основным въездом [Массон, 1981, с. 33, рис. 11]*. К этому времени относится глиняная модель одноосной повозки с прямоугольным, открытым спе-

12; XXI, 1–6, 8, 10–13; XXII, 5–7]. Среди неясных по назначению предметов выявлены овальный кузов модели одноосной повозки (рис. 5, 21) и обломки еще по крайней мере двух подпрямоугольных кузовов (рис. 5, 20).

*Крупными центрами времени позднего Намазга IV – Намазга V на северной подгорной равнине Копетдага были также Намазга-депе и Улуг-депе.

реди и сзади кузовом, обломанными боковыми бортами и двумя продольными каналами в передней части, куда, вероятно, вставляли оглобли для запряжки одного животного (рис. 6, 7; 7)*. Она найдена в небольшом отсеке в торце коридора трехкомнатного дома (раскоп 5, горизонт 4). Здесь же находились глиняные фигурки упряжных быков, модель колеса с двусторонней втулкой, еще несколько предметов, включая поврежденные антропоморфные и женскую статуэтки (см. рис. 6), каменные орудия труда и разбитые сосуды. В углу отсека обнаружен небольшой очаг на квадратном сырцовом основании.

Одноосные повозки, в которые запрягали одно животное, продолжали существовать и в период средней бронзы (период Намазга V, последняя треть III – начало II тыс. до н.э.). На Алтын-депе найдены небольшая модель одноосной повозки с двумя каналами для оглобель (см. рис. 5, 24) и миниатюрная модель крытого одноосного возка (см. рис. 5, 25) со следами крепления фигурки (ее головки) животного. Модели двухколесных повозок с открытым спереди кузовом и высокими бортами известны также на Намазга-депе [Куфтин, 1956, рис. 27].

Модели двухосных повозок

Модели двухосных четырехколесных повозок появились в Южном Туркменистане также в конце периода ранней бронзы и широко представлены в среднебронзовых комплексах. Судя по наиболее сохранившимся образцам, кузова таких повозок имели по крайней мере четыре варианта конструкции.

Вариант 1. Подпрямоугольный, открытый спереди кузов с высокими боковыми бортами. Модели таких, самых ранних четырехколесных повозок, борта которых украшены расписными орнаментами, представлены на Алтын-депе (см. рис. 5, 19, 22) [Массон, 1981, табл. XIX, 1]**. Фактически это тот же вариант конструкции кузова, что и у одноосной глиняной модели (см. рис. 7). Обломок кузова еще одной такой модели повозки найден на Безмеинском поселении времени позднего Намазга IV – раннего Намазга V [Кузьмина, Ляпин, 1980, рис. 3, 4; Ляпин, 1975].

Вариант 2. Подпрямоугольный кузов с закругленным дном, низким передним, высокими боковы-

*Обломок задней части прямоугольного кузова (без бортов) глиняной модели повозки с вертикальными каналами для опор представлен также в комплексе глиняных предметов времени раннего Намазга V из раскопа 1.

**Они находились в заполнении горизонтов 1 и 3 периода средней бронзы, однако стилистические особенности расписных орнаментов на бортах показывают, что модели были изготовлены в конце периода ранней бронзы.

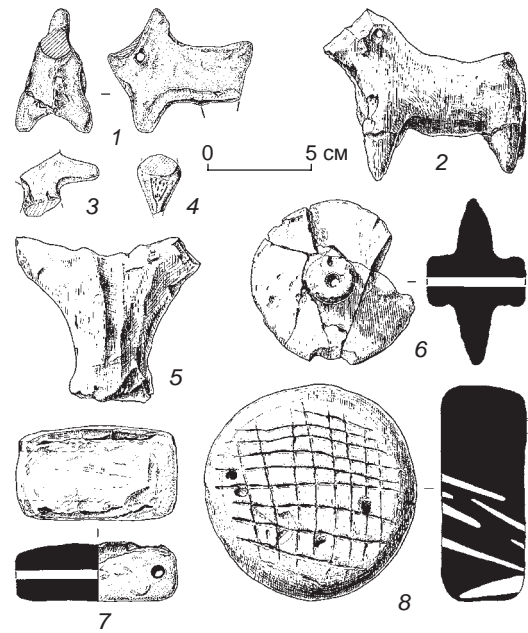


Рис. 6. Глиняные изделия. Алтын-депе. 1, 2 – фигурки упряжных быков; 3–5 – антропоморфные статуэтки; 6 – модель колеса; 7 – модель повозки; 8 – предмет неизвестного назначения. 1 – раскоп 8 (стратиграфический), горизонт 5 (ок. 2500 г. до н.э.); 2–8 – отсек жилого дома, раскоп 5, горизонт 4 (ок. 2400 г. до н.э.).



Рис. 7. Глиняная модель повозки, запряженной быком (частичная реконструкция). Алтын-депе, раскоп 5, горизонт 4 (ок. 2400 г. до н.э.).

ми и задним бортами, причем задний ниже боковых (рис. 8)*. Судя по описанию, близкую конструкцию кузова имела и модель повозки, обнаруженная на Алтын-депе в 1953 г. А.Ф. Ганялиным: «...прямоугольной формы... Боковые стенки ее отбиты; надо полагать, что они были значительно выше, чем передний и

*Модели колес, использованные для частичной реконструкции, найдены рядом с моделью повозки.



Рис. 8. Терракотовая модель повозки, запряженной верблюдом (частичная реконструкция). Алтын-депе, раскоп 9, горизонт 2 (ок. 2200 г. до н.э.).



Рис. 9. Терракотовая модель повозки (частичная реконструкция). Южный холм Анау (последняя треть III тыс. до н.э.). Научный архив ИИМК РАН, фотоотдел, нег. № III 9579; раскопки экспедиции Р. Пампелли в 1904 г.

задний борта, высота которых не превышает 5,5–6 см» [1959, с. 34, табл. V]*. Обе находки происходят из горизонта 2 периода среднего Намазга V (ок. 2200 г. до н.э.). Прямоугольный, уплощенный снизу кузов модели повозки с обломанными бортами представлен в комплексе Анау III на Южном холме Анау (рис. 9) [Schmidt H., 1908, p. 172, fig. 419, pl. 47, 11].

Вариант 3. Овальный кузов с высокими бортами со всех сторон. Такая модель повозки со скульптурным изображением головы быка в передней части найдена на Улуг-депе времени Намазга V [Лисицына, 1978, рис. 6, 5].

Вариант 4. Передняя половина кузова модели повозки в виде плоской прямоугольной платформы с тремя выступами спереди (см. рис. 5, 27) найдена на

*К сожалению опубликованная фотография модели очень плохого качества и, как и сделанная по ней прорисовка [Кузьмина, 1980, рис. 2, 13], не передает конструкцию кузова. Еще одно изображение, вероятно, этой же модели после реконструкции (т.к. других почти целых моделей четырехколесных повозок на Алтын-депе не найдено) приводит Г.Н. Лисицына [1978, рис. 6, 4].

Алтын-депе. Аналогичный прямоугольный кузов с тремя выступами у дна (по углам и в середине переднего борта), низкими передним и боковыми бортами (задняя часть не сохранилась) обнаружен на Безмеинском поселении [Кузьмина, Ляпин, 1980, рис. 3, 3].

Модели вариантов 1–3 с каналами для оглобель, следами прикрепления одной фигурки животного или сохранившейся в передней части ее головой, видимо, изображают повозки, в которые запрягали одно животное. Модели варианта 4 со следами прикрепления двух фигурок и (или) выступами (для крепления дышла?) передают, по-видимому, повозки большой грузоподъемности, предназначенные для парной запряжки.

Упряжные животные

В качестве упряжных животных в IV – первых веках III тыс. до н.э. в Южном Туркменистане, вероятно, использовали только быков (волов?). Во всяком случае, только фигурки быков периода позднего энеолита на Кара-депе имеют поперечные отверстия в холке для крепления упряжи или полосы краски на морде и спине, предположительно передающие упряжь (см. рис. 2, 25, 26). Такие скульптурные изображения, относящиеся ко второй половине III тыс. до н.э. (позднее Намазга IV – Намазга V), найдены на Улуг-депе [Лисицына, 1978, рис. 6, 1] и Алтын-депе (см. рис. 5, 15–17; 6, 1, 2). Некоторые фигурки быков имеют четко выраженный горб (см. рис. 6, 1) и, возможно, передают внешний облик зебувидного крупного рогатого скота. Однако костные остатки горбчатых быков-зебу на памятниках эпохи энеолита и бронзы Южного Туркменистана не обнаружены [Каспаров, 2006, с. 57]. В то же время одна фигурка (времени Намазга V) с отверстием в верхней части горба изображает верблюда (см. рис. 5, 11).

Отдельные кости двугорбых верблюдов, обнаруженные на Северном холме Анау, Чонг-депе и памятниках кельтеминарской культурной общности [Там же, с. 62, 63; Кузьмина, 1980, табл. II], свидетельствуют о том, что в Среднеазиатском регионе верблюд-бактриан обитал в V–IV тыс. до н.э. Во второй половине III тыс. до н.э. эти животные уже использовались в качестве тягловой силы. Самая ранняя, надежно документированная терракотовая головка упряжного верблюда найдена на Алтын-депе в горизонте 4 (ок. 2400 г. до н.э.; см. рис. 5, 9)*. К этому же времени относится и расписное скульптурное изображение головы верблюда с Тайчанак-депе [Щетенко, 1968б, рис. 11, 2]. Терракотовые и глиняные головки верблюдов и реже быков со

*Еще одна такая головка, найденная в верхнем слое заполнения двора в горизонте 9 конца позднего энеолита (см. рис. 5, 10), могла попасть в этот слой в результате разрушения (осыпи) более поздних культурных напластований.

специальными штырями для вставки в модели повозок и отверстием в передней части морды для продевания упряжи широко представлены в комплексах периода Намазга V Алтын-депе (см. рис. 5, 1–10, 18) [Массон, 1981, табл. XIII, 10–12; XXX, 2–4] и других исследованных поселений Южного Туркменистана [Кузьмина, 1980, табл. II; Кузьмина, Ляпин, 1980, рис. 1, 4, 5; Лищицына, 1978, рис. 6, 2]. На Алтын-депе в слоях конца III тыс. до н.э. найдены и фигурки двугорбых верблюдов (см. рис. 5, 12–14). В последние годы яркие свидетельства важного значения верблюда в культуре Южного Туркменистана конца III – начала II тыс. до н.э. получены на Гонур-депе [Дубова, 2004, с. 267, рис. 22; Сарияниди, 2005, с. 193, 210, рис. 56, 95, 96].

Детали моделей повозок и других предметов на колесиках

На позднеэнеолитических моделях повозок (как и на большинстве ранне- и среднебронзовых) оси продевались через сквозное отверстие в днище кузова. В период позднего Намазга IV появились терракотовые моде-

ли повозок с отдельно вылепленными овальными или подпрямоугольными «петлями» (см. рис. 5, 23), прикрепленными к нижней части кузова специальными штырями-выступами (рис. 10, 2, 8). Оси, на которых вращались колеса, продевались уже через эти «петли». Такова система крепления оси модели двухколесной повозки с Намазга-депе [Куфтин, 1956, рис. 27]. По мнению Е.Е. Кузьминой, два способа крепления осей «не повторяют особенности конструкции настоящих экипажей, а подражают двум приемам крепления осей на металлических моделях» из Передней Азии [Кузьмина, Ляпин, 1980, с. 40, 41]. Однако последние относятся к концу III – началу II тыс. до н.э. Возможно, «петли» на моделях повозок имитируют крепление соединения рамы кузова и неподвижных осей повозок.

С помощью отдельно вылепленных «петель» оси крепились не только к моделям повозок, но и к фигуркам животных, зооморфным сосудам. Самая ранняя такая фигурка на колесиках и обломок сосуда с зооморфной ручкой относятся к середине III тыс. до н.э. (рис. 10, 1, 6). Наиболее широко сосуды в виде животных на колесиках, а также с зооморфными сливами представлены в материалах Алтын-депе последней

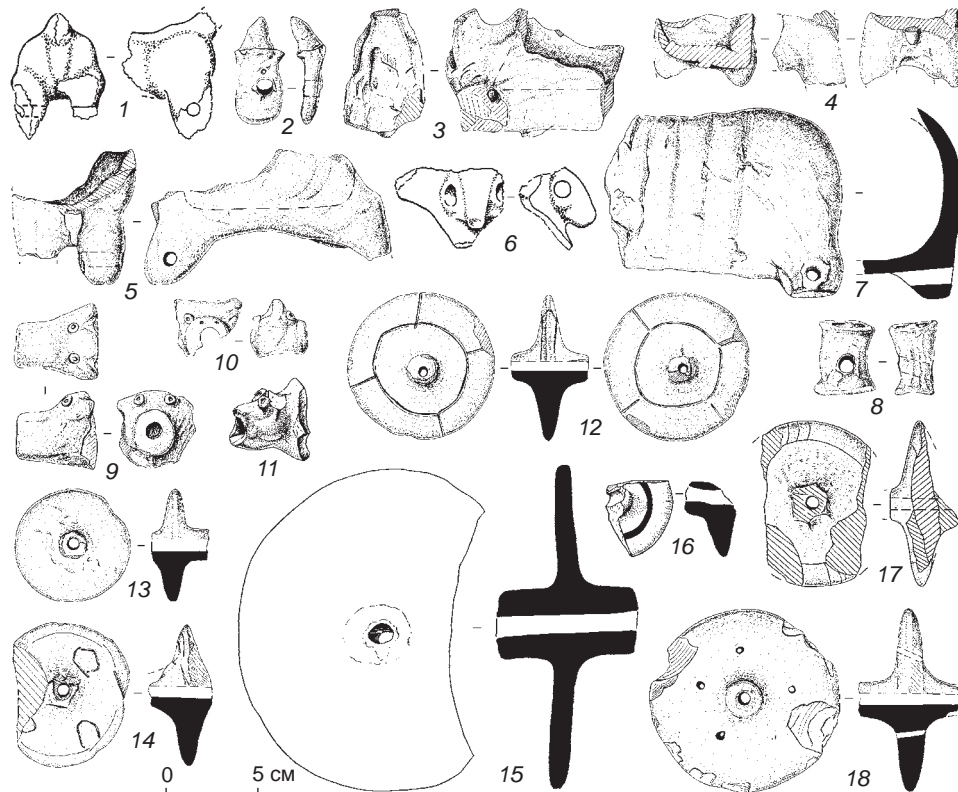


Рис. 10. Терракотовые предметы. Алтын-депе (ок. 2500–2000 гг. до н.э.).

1 – фигурка быка на колесиках; 3–5, 7 – зооморфные сосуды на колесиках; 2, 8 – «петли» для осей; 6 – ручка сосуда в виде головки барана (?); 9–11 – сливы в виде головок быков; 12–18 – модели колес.
1, 6 – раскоп 5, горизонт 5; 2–4, 8, 11–16, 18 – раскоп 9, горизонты 1, 2; 5, 7 – раскоп 7, горизонт 3; 9, 10, 17 – с поверхности поселения.

трети III тыс. до н.э. Характерно, что большинство таких изделий передают изображения верблюдов [Массон, 1981, табл. XX, 3] или быков (рис. 10, 1, 9–11).

У некоторых моделей колес позднего энеолита и ранней бронзы на боковых плоскостях прочерчены или прорисованы окружности (см. рис. 2, 12, 29; 10, 16) [Куфтин, 1956, рис. 27], возможно передающие кожаную или металлическую обивку обода. В комплексе Алтын-депе периода средней бронзы представлены модели колес с рельефными деталями на плоскостях, видимо отражающие внешний вид облегченных деревянных колес с прорезями или составных с металлическими шинами (см. рис. 10, 12, 14, 17, 18). Последние широко известны по материалам Ура, Киша и Суз раннединастического времени [Childe, 1951, p. 179–183, pl. VII, fig. 3; Littauer, Crouwel, 1979, p. 15–36, fig. 3, 5, 7]. На Гонур-депе четырехколесные повозки с деревянными составными колесами и бронзовыми шинами, очень близкими сузским, представлены в «царских» гробницах конца III – первых веков II тыс. до н.э. [Дубова, 2004, с. 276–279, рис. 35–37, 40–42].

Назначение моделей повозок и количественное распределение находок

Функциональное назначение моделей повозок и зооморфных предметов на колесиках остается спорным.



Рис. 11. Остатки деревянной (?) модели повозки (терракотовые колеса) в инвентаре захоронения ребенка. Алтын-депе, раскоп 9 (ок. 2000 г. до н.э.).

Остатки модели двухколесной повозки в захоронении ребенка 9–10 лет на Алтын-депе (рис. 11), возможно, свидетельствуют о ее использовании в качестве игрушки. Кроме того, следы потертости на колесных втулках (см. рис. 10, 13) и в местах их соприкосновения с кузовом моделей повозок или зооморфными сосудами (см. рис. 5, 27; 10, 7) показывают, что модели двигали (катали). В то же время многочисленные данные из разных районов Древнего мира свидетельствуют о престижно-знаковом значении повозок в погребениях [Массон, 1976, с. 165, 166] и культовом использовании моделей [Кузьмина, 1980, с. 19, 20]. В любом случае, морфология этих предметов в той или иной степени отражает особенности реально существовавших транспортных средств.

Анализ количественного распределения моделей колес, повозок и изображений упряжных животных в зависимости от исследованной площади в разных стратиграфических горизонтах Алтын-депе показывает, что наиболее велика доля таких находок в позднеэнеолитических слоях (горизонты 10 и 9), в период ранней бронзы – почти в 4 раза меньше, а во время позднего Намазга IV – Намазга V их число вновь возрастает (втрое).

Заключение

На основании моделей повозок, колес и изображений упряжных животных в истории появления и развития древнейшего колесного транспорта на юге Средней Азии в эпоху энеолита – средней бронзы можно наметить три этапа. Первый (вторая половина IV тыс. до н.э.) предположительно выделяется по колесовидным изделиям, возможным остаткам моделей повозок с неподвижными дисковыми колесами, насаженными на вращающуюся ось. Для второго этапа (конец IV – первая половина III тыс. до н.э.) характерны двухколесные одноосные повозки с одним дышлом и вращающимися колесами с двусторонней втулкой, запряженные парой быков. На третьем (вторая половина III тыс. до н.э.) появляются двух- и четырехколесные повозки с высокими бортами или крытые, в которые с помощью оглобель запрягали быка или чаще верблюда. Были также открытые повозки, запряженные парой быков. К этому же времени относится, вероятно, появление новой системы крепления осей повозок и составных колес.

Повозки всех типов были, видимо, в первую очередь, грузовыми. Возможно, для перевозки людей служили крытые одноосные повозки, фактически соответствующие средневековой среднеазиатской арбе.

Появление основных типов моделей повозок (одноосных с парной запряжкой, одно- и двухосных, запряженных одним животным) на Алтын-депе и

характер распределения этих находок в целом соответствуют двум периодам наиболее активного взаимодействия населения Южного Туркменистана с обитателями сопредельных регионов в конце IV–первых веках III тыс. до н.э. и во второй половине III тыс. до н.э. Сравнительно небольшое количество остатков моделей повозок в начале и середине периода ранней бронзы (ок. 2750–2450 гг. до н.э.), возможно, отражает транспортный кризис второй четверти III тыс. до н.э. В это время в условиях нарастающего иссушения климата использование повозок, запряженных быками, в качестве транспортного средства передвижения на дальние расстояния стало невозможным. Видимо, именно аридизация послужила причиной одомашнивания верблюда – основного транспортного животного Средней Азии – начиная со второй половины III тыс. до н.э.

Список литературы

- Ганялин А.Ф.** Алтын-Депе (по материалам работ 1953 г.) // Тр. Ин-та истории, археологии и этнографии АН ТуркменССР. – 1959. – Т. 5. – С. 30–44.
- Дубова Н.А.** Могильник и царский некрополь на берегу большого Бассейна Северного Гонура // У истоков цивилизации: Сб. ст. к 75-летию Виктора Ивановича Сарияниди. – М.: Старый сад, 2004. – 470 с.
- Каспаров А.К.** Скотоводство и охота эпохи неолита – палеометалла в Южном Туркменистане (развитие стратегии использования животных ресурсов). – СПб.: Европейский дом, 2006. – 176 с.
- Кирчо Л.Б.** Культурные взаимодействия как фактор становления раннегородской цивилизации (по материалам Южного Туркменистана V–III тыс. до н.э.) // Вестн. СПб. гос. ун-та. Сер. 2: История. – 2008. – № 3. – С. 143–154.
- Кожин П.М.** Первые повозки // Вопр. истории. – 1986. – № 7. – С. 185–189.
- Кузьмина Е.Е.** Этапы развития колесного транспорта Средней Азии в эпоху неолита и бронзы: (К проблеме миграции индоиранских племен) // Вестн. древней истории. – 1980. – № 4. – С. 11–35.
- Кузьмина Е.Е., Ляпин А.А.** Новые данные о распространении колесного транспорта в Туркмении // Новые исследования по археологии Туркменистана. – Ашхабад: Ылым, 1980. – С. 34–44.
- Курбансахатов К.** Энеолит Анау. – Ашхабад: Ылым, 1987. – 168 с.
- Куфтин Б.А.** Полевой отчет о работах XIV отряда ЮТАКЭ по изучению культуры первобытно-общинных оседлоземледельческих поселений эпохи меди и бронзы // Тр. Южно-Туркменистан. археол. комплекс. экспедиции. – Ашхабад: Изд-во АН ТуркменССР, 1956. – Т. 7. – С. 260–290.
- Лисицына Г.Н.** Становление и развитие орошаемого земледелия в Южной Туркмении. – М.: Наука, 1978. – 240 с.
- Ляпин А.А.** Новые памятники эпохи бронзы Южного Туркменистана // Успехи среднеазиатской археологии. – Л.: Наука, 1975. – Вып. 3. – С. 73.
- Масимов И.С.** Керамическое производство эпохи бронзы в Южном Туркменистане. – Ашхабад: Ылым, 1976. – 112 с.
- Массон В.М.** Кара-депе у Артыка // Тр. Южно-Туркменистан. археол. комплекс. экспедиции. – Ашхабад: Изд-во АН ТуркменССР, 1960. – Т. 10. – С. 319–463.
- Массон В.М.** Экономика и социальный строй древних обществ. – Л.: Наука, 1976. – 192 с.
- Массон В.М.** Алтын-депе. – Л.: Наука, 1981. – 176 с.
- Массон В.М.** Культурогенез древней Центральной Азии. – СПб.: Изд-во СПб. гос. ун-та, 2006. – 384 с.
- Массон В.М., Сарияниди В.И.** Среднеазиатская терракота эпохи бронзы: Опыт классификации и интерпретации. – М.: Наука, 1973. – 208 с., 44 табл.
- Сарияниди В.И.** Энеолитическое поселение Геоксюр // Тр. Южно-Туркменистан. археол. комплекс. экспедиции. – Ашхабад: Изд-во АН ТуркменССР, 1960. – Т. 10. – С. 225–318.
- Сарияниди В.И.** Памятники позднего энеолита Юго-Восточной Туркмении. – М.: Наука, 1965. – 54 с., 27 табл.
- Сарияниди В.И.** Гонур-депе: Город царей и богов. – Ашхабад: Мирас, 2005. – 326 с.
- Хлопин И.Н.** Памятники развитого энеолита Юго-Восточной Туркмении. – Л.: Наука, 1969. – 54 с., 26 табл.
- Щетенко А.Я.** Раскопки на Алтын-депе в Южной Туркмении // КСИА. – 1968а. – Вып. 114. – С. 39–45.
- Щетенко А.Я.** Раскопки поселения эпохи бронзы Тайчанак-депе // Каракумские древности. – Ашхабад: Ылым, 1968б. – Вып. 2. – С. 18–29.
- Childe V.G.** The First Waggons and Carts – from the Tigris to the Severn // Proceedings of the Prehistoric Society. – L., 1951. – Vol. 17. – P. 177–194.
- Ghirshman R.** Fouilles de Sialk près de Kashan. 1933, 1934, 1937. – P.: Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1938. – Vol. 1. – 152 p., 96 pl.
- Littauer M.A., Crouwel J.H.** Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East. – Leiden; Köln: E.J. Brill, 1979. – 185 p., 85 figs.
- Rao S.R.** Lothal. A Harappan Port Town. 1955–62. – New Delhi: Archaeological Survey of India, 1985. – Vol. 2. – 712 p., 304 pl.
- Schmidt E.F.** Excavations at Tepe-Hissar, Damghan. – Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1937. – 478 p.
- Schmidt H.** The Archaeological Excavations in Anau and Old Merv // Explorations in Turkestan. – Washington: Carnegie Institution of Washington, 1908. – Vol. 1. – P. 83–210.