

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТУСА

ГУЦУК ОРЕСТ ОЛЕСАНДРОВИЧ

Допускається до захисту:
в.о. завідувач кафедри всесвітньої
історії та археології

_____Литвиненко Р.О.

15 грудня 2023 р.

**ВИНАХІД І НАЙДАВНІЙША ІСТОРІЯ КОЛІСНОГО ТРАНСПОРТУ
В КРАЇНАХ СТАРОДАВНЬОГО СХОДУ**

Спеціальність 032. Історія та археологія
Магістерська робота

Науковий керівник:
Литвиненко Р.О., д.і.н., професор,
професор кафедри всесвітньої історії
та археології

Оцінка: _____ / _____ / _____

(бали/за шкалою ECTS/за
національною шкалою)

Голова ЕК:

Степанчук Ю.С., д.і.н., професор

(підпис)

Вінниця - 2023

АНОТАЦІЯ

Гуцук О.О. Винахід і найдавніша історія колісного транспорту в країнах Стародавнього Сходу.

Об'єктом дослідження є стародавній колісний транспорт.

Предметом роботи є винахід колеса та історія найдавнішого колісного транспорту на давньому Сході.

Метою даної роботи являється теоретичне дослідження історії найдавнішого колісного транспорту в країнах стародавнього Сходу.

Магістерська робота присвячена вивченню проблеми винаходу колісного транспорту, розглядаючи різні історіографічні підходи та джерельні бази дослідження. **У першому розділі** аналізується історія досліджень даної теми та розглядається джерельна база, що визначає методологічний фундамент подальших досліджень. **Другий розділ** фокусується на проблемі часу та місця винаходу колісного транспорту, враховуючи різні концепції, такі як моноцентрична В. Г. Чайлда, балканська В. О. Сафронова та степова концепція.

У третьому розділі здійснюється детальний аналіз найдавніших слідів колісного транспорту у період кінця IV – III тис. до н.е. за допомогою археологічних, іконографічних та письмових джерел. **Розділ четвертий** зосереджений на етапі розвитку колісниць у II тис. до н.е. у різних регіонах, таких як Близький і Середній Схід, Єгипет та Китай.

Ця магістерська робота сприяє більш глибокому розумінню історії та розвитку колісного транспорту, розкриваючи різноманітні перспективи дослідження цієї важливої технологічної інновації в різних частинах світу.

Ключові слова: історіографія, джерельна база, колісний транспорт, В. Г. Чайлд, В. О. Сафронов, археологічні свідчення, іконографічні дані, письмові джерела, бойові колісници, технологічна інновація.

Ключові слова: Стародавній Схід, колесо, транспорт.

Магістерська робота викладена на 94 сторінках, вона містить 4 розділи, 23 ілюстрації та 76 джерел в переліку посилань.

ANNOTATION

Gutsuk O.O. The invention and the oldest history of wheeled transport in the countries of the Ancient East.

The object of research is ancient wheeled transport.

The subject of the work is the invention of the wheel and the history of the oldest wheeled transport in the ancient East.

The purpose of this work is a theoretical study of the history of the oldest wheeled transport in the countries of the ancient East.

The master's thesis is devoted to the study of the problem of the invention of wheeled transport, considering various historiographical approaches and source bases of research. **The first chapter** analyzes the history of research on this topic and considers the source base that determines the methodological foundation of further research. **The second chapter** focuses on the problem of the time and place of the invention of wheeled transport, taking into account different concepts, such as the monocentric V. G. Child, the Balkan V. O. Safronov and the steppe concept.

In the third chapter, a detailed analysis of the oldest traces of wheeled transport in the period of the end of the 4th - 3rd millennium BC is carried out. with the help of archaeological, iconographic and written sources. **The fourth chapter** focuses on the stage of development of chariots in the II millennium BC. in various regions such as the Middle East, Egypt and China.

This master's thesis contributes to a deeper understanding of the history and development of wheeled transport, revealing various perspectives for the study of this important technological innovation in different parts of the world.

Keywords: Ancient East, wheel, vehicle.

The master's thesis is laid out on 94 pages, it contains 4 chapters, 23 illustrations and 76 sources in the list of references.

ЗМІСТ

| | |
|--|----|
| ВСТУП | 5 |
| РОЗДІЛ I. Історіографія і джерельна база дослідження | 9 |
| 1.1. Історія дослідження проблеми..... | 9 |
| 1.2. Джерельна база..... | 12 |
| РОЗДІЛ II. Проблема часу й місця винаходу колісного транспорту | 17 |
| 2.1. Моноцентрична концепція В. Г. Чайлда..... | 17 |
| 2.2. Балканська концепція В. О. Сафронова..... | 27 |
| 2.3. Степова концепція | 30 |
| РОЗДІЛ III. Найдавніший колісний транспорт кінця IV – III тис. до Р.Х ... | 36 |
| 3.1. Археологічні свідчення..... | 36 |
| 3.2. Іконографічні дані..... | 41 |
| 3.3. Письмові джерела..... | 42 |
| Розділ IV. Доба бойових колісниць II тис. до Р.Х | 49 |
| 4.1. Близький і Середній Схід..... | 49 |
| 4.2. Єгипет..... | 55 |
| 4.3. Китай..... | 59 |
| ВИСНОВКИ | 66 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ | 71 |
| ДОДАТКИ | 78 |

ВСТУП

Актуальність теми. Питання про час, місце, умови та причини виникнення колісних засобів пересування та транспортування неодноразово переглядалося в рамках мовознавчих, історичних та археологічних досліджень. Безпосередньо в історичних дослідженнях ця проблематика оцінювалася або суто умовно, з урахуванням найдавніших згадок колісного транспорту в письмових документах чи усній епічній традиції, або відповідно до етнокультурних аналогій минулого. Виявлення справжніх знахідок транспортних засобів в археологічних пам'ятках дозволяє вирішувати проблеми походження та розвитку цих форм технічного оснащення побуту та праці древнього населення Євразії на основі реальних даних.

Втім, і щодо відповідного археологічного матеріалу існує ціла низка обмежень, які значною мірою знижують його надійність у плані встановлення твердих віх періодизації та характеристики тенденцій розвитку засобів транспортувань. Пов'язані ці обмеження насамперед, з тим, що вози спочатку виготовлялися, переважно, без застосування металевих частин, а дерев'яні споруди у багатьох ґрунтово-кліматичних зонах можуть руйнуватися майже безслідно. Далі, візки, що застосовувалися в побуті, могли ламатися, а потім населення, яке виготовляло їх, вживало частини возів на паливо або використовувало для дрібних виробів. Власне, зберігатися могли лише візки, що застосовувалися в будь-яких культових цілях, в основному для здійснення похоронних обрядів. Потім, якщо для поховань використовувалися візки, що застосовувалися в побуті, то все одно не можна виключити відбір для здійснення похоронних обрядів специфічних типів та зразків возів. Істотним доповненням для вивчення різновидів найдавніших зразків возів є їх зображення та моделі [3, с.334-336].

Однак, у випадку з графічними та мальовничими зображеннями необхідно брати до уваги специфічні форми передачі на площині тривимірних об'єктів, а в роботі зі скульптурними моделями - ступінь і спрямованість спрощення та стилізації в них реальних об'єктів. Чимале значення має і збереження зображень і моделей, особливо тих, у яких застосовувалися дерев'яні деталі. Таким чином, археологічні знахідки не можуть дати вичерпну інформацію про всі реальні різновиди колісного транспорту, тим більше що в культових цілях застосовувалися візки і моделі тих типів, які встигли стати традиційними для певної культури. Отже, археологічні матеріали недостатні для відтворення повної та реальної картини найдавнішого розвитку транспорту. Вони можуть лише слугувати ілюстративним матеріалом, що підкріплює або спростовує ті чи інші загальні культурологічні концепції.

Досі такі концепції створювалися дуже вузькою теоретичною базою. Це стосується і "культово-магічної теорії" Е.Гана, і схеми розвитку колісного транспорту, запропонованої А.Одрикуром в 1948 році, що отримала визнання Ф.Ганчара і вплинула на роботу Я.А. Фер. Основу цієї дуже чітко виконаної схеми становлять положення про первісну появу оглобельного і дишлового волоку, потім двоколісного воза, а чотириколісний, скоріше за все, походить від двох зчеплених двоколісних возів. Характерно, що найдавніша упряжка була обов'язково парною. А двоколісний віз у силу своєї нестійкості потребував вдосконалення конструкції, зрощення двоколісних возів у чотириколісний практично не спостерігається, а скоріше має місце збільшення числа типів двоколісних екіпажів [3, с.345-364].

Слід зазначити, що дана тема зараз є доволі мало вивчена, однак, є надзвичайно цікавою з огляду на велику кількість знахідок колісниць у країнах стародавнього Сходу.

Мета роботи полягає у створенні цілісної історії винаходу й розвитку найдавнішого колісного транспорту в країнах стародавнього Сходу.

Для реалізації мети було поставлено наступні **завдання**:

- розкрити основні наукові концепції стосовно джерел, часу виникнення та етапів розвитку стародавнього колісного транспорту;
- ознайомитися з основними здобутками археологів, етнологів та лінгвістів на ниві дослідження колісного транспорту стародавнього Сходу;
- запропонувати власний погляд щодо походження та еволюції окремих об'єктів археології;
- сконцентрувати увагу на колісному транспорті стародавнього Сходу та провести його аналіз;
- узагальнити досвід істориків, археологів щодо розвитку колісного транспорту у давньому Сході;
- дослідити роль колісного транспорту у країнах стародавнього Сходу.

Об'єктом дослідження є стародавній колісний транспорт стародавнього Сходу й суміжних регіонів.

Предмет дослідження – винахід колеса та історія найдавнішого колісного транспорту на давньому Сході.

Методи дослідження. У даній роботі нами були використані загальнонаукові та спеціальні методи. А саме, - ми застосовували діалектичний підхід, який передбачає визначення змісту та сутності колісного транспорту країн стародавнього Сходу. Системно-структурний метод дав нам уявлення про місце та роль колісного транспорту у давніх східних країнах. Історичний метод був застосований з метою вивчення створення та застосування колісниць. Наступний, логіко-семантичний метод використовувався у питаннях дослідження індоєвропейської термінології, пов'язаної з колом, колісними засобами пересування та упряжними тваринами. Під час здійснення роботи над усіма розділами реалізовувалися методи аналізу й синтезу.

Теоретичне значення одержаних результатів: робота являє собою комплексне наукове дослідження виникнення та розвитку колісного транспорту

у країнах стародавнього Сходу; у ній ми зробили власне припущення щодо призначення колісниць, знайдених у різних частинах світу, також спробували систематизувати знання про перший колісний транспорт країн стародавнього Сходу.

Практичне значення результатів дослідження. Робота може бути використана при проведенні наукових досліджень відносно розвитку колісного транспорту стародавніх східних країн, а ще - для викладання навчальних транспортних дисциплін, історії, археології, країнознавства.

Структура роботи включає вступ, чотири розділи, одинадцять підрозділів, висновки, список використаних джерел і додатки. Загальний обсяг роботи становить 89 сторінок, з них основний текст – 65 сторінок. Список використаних джерел налічує 75 найменувань.

РОЗДІЛ І

Історіографія і джерельна база дослідження

1.1. Історія дослідження проблеми

Більшість науковців вважає, що перше колесо було створено близько 3500 року до нашої ери. Ми можемо припустити, що колесо було винайдено значно раніше. Однак, більшість учених стверджує, що перше колесо з'явилося в Месопотамії, на теренах сучасного Іраку. Але його використовували не для перевезення людей, а з метою побутового призначення. Трохи пізніше, близько 3200 році до нашої ери, стали створюватися у Месопотамії перші колісні засоби пересування. Через це можна припустити, що колесо, звичне в нашому розумінні, винайшли у цей же час.

При цьому слід зазначити, що перші округлі предмети, що мали вигляд колеса, були створені ще за часів палеоліту, близько 15 тис. років тому.

Дуже давно з метою переміщення важких та об'ємних вантажів на доволі велику відстань застосовували звичайні дерев'яні колоди. Однак вони мали надзвичайно великий недолік та були незручними через те, що доводилося класти під них багато кам'яних роликів, які постійно випадали [3, с.47-62].

Та давні люди розв'язали цю проблему у такий спосіб: вони створили надійну платформу із дощок. До неї вони прикріпили ролики так, що вантаж, який лежав зверху, не виштовхував їх з-під дощок і притискав їх до землі.

Потому – за 1500 років – люди винайшли дерев'яні спиці для колеса. Це було зроблено через військову потребу. Найперші народи, які стали користуватися колесом з дерев'яними спицями – єгиптяни (це відбулося майже у 2000 р. до нашої ери), які використовували його у своїх колісницях.

А обрамлення їх металевими ободами з метою захисту від швидкого зносу, належить кельтам. Саме вони у 1000 році до нашої ери таким чином вдосконалили колеса своїх колісниць.

Походження колісного транспорту представляє значний науковий інтерес, оскільки дане історичне явище належить до фундаментальних відкриттів епохи давнини, що сформували основу всієї сучасної цивілізації. З появою колісного транспорту різко зросла швидкість та мобільність племен рухливих скотарів Східноєвропейського степу та лісостепу. Колісний транспорт дозволив розширити можливості господарської діяльності, етнокультурних зв'язків, розселення та обміну. В результаті збільшилася щільність населення і в умовах інтенсифікації господарської діяльності, з'явилася гостра необхідність мобільної доставки виробленого продукту до місць його зберігання. Більш того, цей винахід значно прискорив процес розшарування стародавнього суспільства внаслідок постійного збільшення надлишкового продукту. Якщо судити за матеріалами поховань, а інших джерел ми, на жаль, не маємо в своєму розпорядженні, поява колеса у населення зазначеного регіону, як вважають фахівці, відноситься до 3 тис. до н.е. [7, с.29-30].

Колеса, якими оснащувалися вози зазначених племен, були масивні диски з кільцевих порід дерев, діаметром від 60 до 80 см. при ширині обода від 5 до 10 см. Конструктивною особливістю цих коліс є збірка з 3 планок за допомогою сполучних штифтів диска, в центрі якого містилася масивна маточина, покликана захистити диск від руйнування. Судячи з матеріалів поховань з візками, даним типом коліс оснащувався досить великий двовісний віз, в який за допомогою ярма запрягалися воли або бики. Призначення возу – транспортування великих обсягів вантажу на довгі дистанції. Зазначений транспортний засіб, як показують розрахунки, навряд чи здатне розвивати швидкість більшу, ніж 5-6 км за годину. При цьому слід пам'ятати, що вантажопідйомність цих возів була досить значною.

Чудо комунікації полягає у швидкому поширенні нових знань, винаходів на значні відстані, що дозволяло застосовувати такі інновації у повсякденному житті древніх народів, зокрема, правителями – використовувати ці «чудесні» досягнення для управління своїми підданими та реалізації великомасштабних проєктів давнини. Швидка здатність соціумів сприймати і копіювати дива технології – як давньої, і сучасної – є основою економічного прогресу багатьох народів.

Вирішальне значення у проблемі прабатьківщини колеса має зіставлення знахідок із регіонів, де виявлено залишки реальних возів у могилах, з іншими видами джерел – зображеннями возів та його моделями. До таких регіонів віднесені Шумер і Елам, Закавказзя і степова зона Передкавказзя, що примикають один до одного географічно. Звісно ж, що давність майкопської культури дозволяє пов'язати знахідки колісного транспорту цих районах між собою. Матеріали яскравої майкопської культури перебувають у центрі уваги дослідників вже майже сто років і регулярно викликають гарячі суперечки про її походження та етнічну атрибуцію її носіїв. Просте зіставлення археологічних матеріалів та окремих слів із давніх мов ніяк не може бути доказом етнічної та мовної спорідненості. Мають зіставлятися між собою загальні структури окремих історичних явищ. Тому проблема етнічної атрибуції носіїв майкопської культури не може вирішуватись сьогодні лише традиційними археологічними методами [3, с.324-331].

Це твердження не відкидає гіпотетичних атрибуцій, але завжди повинні перевірятися з позицій загальної історико-культурної ситуації, реконструйованої внаслідок комплексного аналізу різних джерел: археологічних, писемних, антропологічних, з урахуванням моделювання взаємозв'язків давніх суспільств. Разом з тим, у більшості дослідників не викликає сумніву формування майкопської культури під безпосереднім впливом близькосхідних імпульсів.

Наголошується на схожості майкопської кераміки з посудом Північної Месопотамії.

Художній стиль майкопських кубків схожий з традиціями зооморфного натуралізму древнього Шумера, а золоте грановане намисто (Чегем, курган 5, могила 3) знаходять прямі аналогії в могилах царського некрополя в Урі. Передбачається і безпосередня міграція носіїв майкопської культури з території давнього Близького Сходу.

Розглянемо останню гіпотезу з позицій еволюції найдавніших колісних возів. У колекції знахідок з Тель Хуейри є дві глиняні моделі, датовані стратиграфічними дослідниками цієї пам'ятки періодом РДІІ. Одна з них є декорованим критим возом-фургоном, інша – полегшеною двоколкою, запряженою парою еквідів. Залишки від саме цих двох типів і виявлені в степових могилах Передкавказзя, а фургон – у могилі, віднесеній за супутнім матеріалом до майкопської культури. Примітно, що покриття степових фургонів – циновки та повсть – прикрашені мальованими охрою лініями та геометричним орнаментом. Якщо припускати міграцію носіїв майкопської культури з північних областей стародавнього Близького Сходу, то основний засіб такого пересування - фургон – рухомий будинок на колесах був їм відомий [18, с.46-54].

1.2. Джерельна база

Винахід колісного транспорту здійснено носіями цивілізації Стародавнього Сходу наприкінці IV-III тис. до н.е., і з тих пір продовжує щорічно розвиватися і охоплює усю земну кулю, є одним із головних досягнень в історії людства. Саме використання колісного транспорту забезпечило швидке розселення індоєвропейців та дозволило встановити найширші культурні зв'язки від Скандинавії до Китаю та від степів Євразії до Індії. Це закономірно зумовило величезний інтерес вчених до проблеми історії транспорту, починаючи з

класичних праць Гордона Чайлда, Мері Ейкен Літтауер та Дж. Крауела, Стюарта Піггота. Кількість досліджень цієї сфери комунікації справді величезна.

В. А. Новоженов опублікував у 1994 році книгу «Наскельні зображення возів Середньої та Центральної Азії». Але запропонована праця вченого представляє принципово нову історію дослідження. Його новизну характеризують три фактори: 1. Небувала раніше широта та повнота джерел; 2. Запропонована інноваційна ретельно аргументована детальна система класифікації всіх типів джерел. 3. Введення у науковий обіг широкого кола джерел з історії транспорту у Китаї. Все це зробило книгу «Диво комунікації та найдавніший колісний транспорт Євразії» новим словом в історії колісного транспорту Старого Світу. Автор перш за все слушно трактує розвиток транспорту як диво комунікації. Характеризуючи джерела, Новоженов розповідає про знахідки коліс, возів та колісниць, їх моделей в археологічних пам'ятниках, висновки палеозоологів про знахідки тяглових тварин – биків, коней, верблюдів, а також різні типи писемних пам'яток, включаючи індоіранські описи транспорту середньоазіатських печаток до петрогліфів, яким у праці приділено особливу увагу. Слід зазначити, що дані про давній транспорт досі ніколи не вивчалися у світовій науці з такою повнотою [11, с.224-226].

Археологія як наука не стоїть на місці. За ці роки накопичилися нові унікальні артефакти, значно вдосконалилися методики радіовуглецевого датування стародавніх степових пам'яток Євразії, що дозволяє більш достовірно вирішувати питання синхронізації багатьох археологічних культур і, відповідно, більш аргументовано розглядати найраніші канали комунікації, що виникли у «дошовковий» період.

Науковці, які вивчали петрогліфи Азії, - Я. А. Шер, А.П. Франкфор, О.М. Мар'яшев – опублікували системні, узагальнюючі роботи; З.С. Самашев, А.Є. Рогожинський, І.Н. Швець вивчали петрогліфи Казахстану та Центральної Азії. Найбільший спеціаліст зі степової бронзи євразійських степів та індоіранської

проблематики, Є.Є. Кузьміна, опублікувала низку праць про вивчення колісниць. Китайські археологи розкопали нові «чемакини» – могили з колісницями та комплекси озброєння династій Шан та Західної Чжоу, а також - знахідки чотириколісних возів епохи енеоліту у причорноморських та південних степах східних країн.

Виходячи з вищесказаного, важливе значення має вивчення петрогліфічного каналу комунікації - місцезнаходження петрогліфів, виявлених вже у великій кількості в різних частинах Євразії. Принципова відмінність святилищ з петрогліфами, як комунікаційних центрів, від інших видів комунікації - у тому, що "message" тут виражений не у вигляді мови, не в фонетичній формі, а спочатку представлений у вигляді "чудесних міфологічних образів" та їх різноманітних поєднань. Вочевидь, ці образи відбивають етнічну приналежність «свій-чужий», подібно знакам-тамгам у класичних кочівників. Можливо, тому на багатьох святилищах з петрогліфами знаходять також зображення різноманітних знаків, переважно солярної символіки, стоп людей, різні тамгоподібні знаки [24, с.64-66].

Особливість таких комунікаційних центрів полягає ще й у тому, що вони функціонували в різні історичні епохи, причому зі зміною епох змінювався «message», але не сам канал комунікації. Образотворчі пам'ятки, святилища, в порівнянні з похоронними спорудами, більш цілісні в сенсі оповідальних структур, що збереглися, оскільки менше схильні до руйнівного впливу часу. Петрогліфічні комунікативні канали пов'язані між собою єдиною оповідальною ідеєю як у межах окремої площини, так і загальною внутрішньою топографією цих пам'яток. Визначено виділяються центральні «вівтарні» частини таких місцезнаходжень петрогліфів, в яких зосереджені найбільші багатофігурні композиції, і периферійні, де представлені зазвичай менш виразні одиночні фігури та окремі сцени. Така особливість зафіксована, практично, на всіх великих образотворчих пам'ятниках – у петрогліфах долини річки. Байконур та

найближчих географічно степових пам'ятниках в урочищі Тамгали, у петрогліфах хребта Каратау. Подібна ситуація спостерігається в розташуванні петрогліфів у долині р. Елангаш на Алтаї, Мугур-Саргола на Єнісеї, в Мінусинській улоговині. Інша важлива особливість цих комунікаційних центрів полягає у їхньому зафіксованому географічному положенні. Спостерігається значна схожість деяких образів у петрогліфах епохи бронзи на широкій території Євразії. Можливо, це пояснюється, з одного боку, єдиною світоглядною основою народів, які залишили ці пам'ятники, а з іншого – переміщенням у просторі та в часі самих носіїв цієї комунікативної традиції.

У степовій зоні Казахстану, Сари-Арці, скупчення петрогліфів розташовані в найбільш помітних місцях: на скельних виходах по вершинах і схилах гір, на стрімких берегах річок, що пересихають влітку. Ці пункти помітні здалеку, з ними зазвичай пов'язані численні перекази та легенди місцевого населення, вони шануються як святі місця – ауліє. У чабанів там існує традиція зводити на вершинах сопок кам'яні кладки – обидва, які служили не лише з культовими цілями, а й для орієнтації у степу. Можливо, в давнину пам'ятники з петрогліфами здійснювали й іншу корисну комунікативну функцію – виконували роль своєрідних «маяків» у безмежних просторах степового «океану», відзначали найзручніші пасовища та шляхи руху гірськими перевалами [23, с.73-74].

Подібну точку зору висловив П.М. Кожин стосовно наскельних зображень колісниць, які він розглядає як своєрідні дорожні покажчики та позначки відстаней. Це припущення заперечувалося А. Новгородовою. Вона зазначала: «Досить хоча б раз піднятися на гори Бічігтінам, на стрімкі береги Чулуута, на скелі по берегах річки Коксу в Казахстані і, тим більше, подолати перехід до перевалу Кугарт, щоб зрозуміти, що колісницям там шлях неможливий...».

Передчасно говорити про позначки відстаней на шляхах стародавніх комунікацій, їх треба ще тільки зафіксувати, а ось що стосується петрогліфів Саймали-Таша, розташованих на висоті понад 3000 м над рівнем моря, то

дослідження на цій пам'ятці показують: десять місяців на рік ущелину на шляху до цих петрогліфів перекрито товстим, рівним і дуже міцним сніговим покривом, піднятися по якому на верховому коні, наприклад, не складає особливих труднощів. Ніхто не наполягає на тому, що треба було їхати на колісниці до цих петрогліфів, достатньо було розібрати віз і в'ючним способом переправитися у разі потреби через будь-які перешкоди. Не дивно, що у петрогліфах Саймали-Таша зображені виключно легкі типи возів – двоколки на маленьких дискових колесах та колісницях; тільки в одному випадку зображено віз з невеликими колесами. Немає жодних технічних перешкод до того, щоб древні скотарі могли переправлятися через перевал Кугарт по дорозі в родючу Ферганську долину.

Найбільш інформативні, значущі та універсальні образи ми знаходимо пізніше у писемності різних народів. Наприклад, стандартне зображення колісниці в плановій проекції, характерне для петрогліфів епохи бронзи Центральної Азії, увійшло як ієрогліф у давньокитайську писемність, а «образне» сприйняття навколишнього світу надовго «оселилося» з того часу у загадковій китайській ментальності [25, с.84-85].

Таким чином, як бачимо, зображення колеса та колісниць можна знайти у різних народів, що вказує на те, що вони були поширеними дуже давно і сучасні знахідки на це вказують.

РОЗДІЛ II

Проблема часу й місця винаходу колісного транспорту

2.1. Моноцентрична концепція В. Г. Чайлда

Розвиток транспорту сягає глибокої давнини. Історик В.Г. Чайлд вказує на широке розповсюдження в IV століття в'ючного транспорту в північно-східній Африці та колісного – в передній Азії. Значення транспортних засобів зросло при переході до осілого життя, надто – при збільшенні землеробства, коли потрібно було перевозити продукти та матеріали для будівництва на значні відстані. Древні транспортні засоби були тісно пов'язані і зі шляхами сполучення. Найбільш зручними були долини річок та западини, по яким проходили пішохідні стежки.

Вказані дороги в майбутньому перетворювалися на караванні шляхи для в'ючного транспорту, а найбільш зручні із них використовувалися і для колісних повозок. Однак, по природнім дорогам могли просуватися тільки пішоходи, в'ючний транспорт і бойові колісниці, які мали доволі велику прохідність [23, с.80-87].

Для проходження тяглового транспорту потрібні були кращі дороги, яких на той час було доволі мало. Дорожнє будівництво почалося лише в епоху Урарту. У цей час починають створюватися розгалужені шляхи сполучення, які пов'язували центр країни, Тушпу, з різними районами, а також – із сусідніми державами. На будівництві вказаних доріг широко застосовувалася праця рабів.

Із асирійських джерел відомо про широке дорожнє будівництво в Урарту, а також – про існування в урартській армії спеціальних інженерних військ. Ці дороги часто прокладалися в горах, де вирубалися скали, що без спеціальних майстрів неможливо було виконати.

На дуже важливих дорогах зводилися мости, що також потребувало спеціальних розрахунків і майстрів. В асирійських написах часто згадується про мости і мостобудування в Урарту. Однак слід зазначити, що більшість доріг в Урарту було низької якості, і мости зводилися тільки на переправах, які мали важливе значення. В інших місцях армії часто доводилося йти по бездоріжжю та прокладати шлях для скорочення відстані і забезпечення раптових нападів, що мало значну роль у тактиці урартської армії. Цілком зрозуміло, що вказані дороги, які були прокладені у військовий час для потреб армії, у мирний час ставали шляхами сполучення караванів і людей. На таких шляхах, звичайно, рідко можна було знайти мости, і армії, як і окремим людям, доводилося просуватися на плотах, бурдюках, а іноді – й вплав [39, с.125-130].

Для розвитку тяглового транспорту велике значення мало винайдення колеса. Найбільш розповсюдженою є думка про те, що колесо походить від дерев'яних колод, які підкладалися під важкості при їх волочінні. Ця думка підтверджується і археологічним матеріалом. Древні колеса виготовлялися із суцільних або складових дерев'яних дисків. Спершу колеса не відділялося від вісі та оберталося разом із нею. Тільки в подальшому стали виготовляти колеса, які оберталося на нерухомій вісі.

На існування в Арменії в енеолітичну епоху монолітних дискових колес вказують часті знахідки в древніх поселеннях глиняних моделей коліс від повозок, а самі ж кузова повозок виготовлялися з іншого матеріалу, однак до нашого часу вони не збереглися. Глиняні моделі колес були знайдені в поселеннях Щреш-блур, Кюль-тапа, Шенгавит, Горнс, а також у низинах Двина, Гарні та ін.

Цінні матеріали з історії колісного транспорту показали розкопки древніх курганів на північно-західному узбережжі оз.Севан, поблизу с.Лчашен, які проводилися під керівництвом А.О.Мнацаканяна. У цих курганах, які відносилися до кінця II тисячоліття до Р.Х., були знайдені чотирьохколісні

повозки з дископодібними колесами, двохколісні повозки з подібними колесами та колісниці, які мали колеса зі спицями.

Найдревнішими із чотирьохколісних вантажних повозок, які були знайдені під час розкопок на території Вірменії, є лчашевські. Так, повозка, знайдена там має 4 колеса, які складаються з 3-х частин, діаметром 1,17 м. Середня масивна частина центра утворює бочкоподібний виступаючу ступицю, через яку проходить кругла частина чотирикутної вісі діаметром 10 см. Наприкінці вісі є отвір діаметром 3 см, через який продіта кругла дерев'яна чека, яка потрібна для того, щоб колесо не зіскакувало з осі під час руху (аналогічні отвори є на осях усіх повозок та колісниць). Довжина вісі – 2,1 м. У центральній чотирикутній частині вісі є 2 паза розміром 7*1 см, у які входять шипи, що міцно з'єднують раму кузова з осями. Передня та задня вісі знаходяться в зовнішніх частинах кузова. Рама кріпиться на подушках (довжина – 1,08 м, ширина – 5 см, товщина – 12 см), з'єднаних вищезазначеними шипами з віссю, через які проходять горизонтальні балки, які утворюють основу рами. Внутрішній простір рами заповнено поперечними дошками, які утворюють основу підлоги кузова та одночасно укріплюють його. Внутрішній простір кузова – 78*2 см. Невеликий розмір кузова обумовлений необхідністю забезпечення прохідності повозки. Кінці рами виступають із подушок на 7 см, і в них є отвори, діаметром 2,5 см для з'єднання дишла з передньою частиною повозки. Таким чином, уся сила тяги припадає на раму, точніше, на 4 шипи, які з'єднують подушку з осями, які звичайно, не могли витримати великого навантаження. Кузов повозки має шатро видний верх, утворений із 11 мереживних підковоподібних гнучких палок, на кожній із яких є 40 поздовжніх чотирикутних отворів, через які проходять горизонтальні планки, утворюючи перекриття зверху, одночасно надаючи йому міцність і красу. Висота верху кузова – 1,07 м, ширина в широкій частині – 1,02 м [38, с.17-18].

Інша, знайдена повозка мало чим відрізняється від першої зовні. Однак, у її конструкції є значна різниця. У неї такі ж великі колеса на нерухомій осі, довжиною у 2 м, і такий шатроподібний верх. Колеса мають дещо більший діаметр – 1,13 м – і також складаються із 3-х частин, скріплених дерев'яними шипами. Однак, так як довжина кузова складає 1,45 м, відстань між колесами складає всього 7 см (у першої повозки – 70 см). При такій близькій відстані між колесами візок, звісно, має обмежений розворот та погану стійкість. Указана форма потребувала від візка більшої міцності, але надавала їй кращу прохідність, що відображається в її конструкції. Кузов візка тримається не на подушках, а на самих осях. У центральній чотирикутній частині (довжиною 1,10 м) вирізано 5 прямокутних пазів шириною 6 см, у яких знаходяться поздовжні балки, які утворюють основу рами. Кінці балок виступають над передньою віссю на 42 см, а над задньою віссю – на 28 см.

Ця повозка також має шатровий кузов, який складається із 16 палок з отворами для горизонтальних планок. Простір між основою кузова було заповнено сіткою із тонких планок. Задня частина кузова закрита наполовину такими ж дошками і прикрашена S –видним орнаментом. Внутрішній простір кузова має довжину 1,40 м, ширину – 0,8м, висота верха – 1,06 м [40, с.254].

Наступна знайдена повозка була схожа за своєю конструкцією на попередню, але відрізнялася від неї розмірами та формою кузова. Колеса її мали діаметр 1,1 м. Рама, як і на попередній, складалася із 5 балок, закріплених у пазах, вирізаних на осях. Але, на відміну від рами другого візка, вона має додаткові кріплення, тобто, обидві вісі сполучені ще двома планками, які проходять посередині зовнішніх країв осей. Центральна балка виступає спереду візка над віссю на 22 см, а чотири крайні балки – на 53 см, утворюючи 2 вила - по одному з кожної частини переду, на кінцях яких є рельєфно виступаючі напівкруглі виступи. У зазначені вила входять кінці дишла, які мають, як і кінці вил, отвір, через який проходить з'єднуюча їх дерев'яна кругла палка-перемичка. Отвір на

кінцях дишла ширше перемички, що під час руху дещо пом'якшує жорсткий зв'язок дишла з рамою і дає запряженим тваринам більшу свободу руху. Для більшої міцності рами та його балки з'єднані трьома поперечними планками, краї яких виступають з-під бортів кузова на 8 см. У передній вісі є два отвори діаметром 4 см, які імовірно слугували або для додаткового кріплення дишла, або для прив'язування вантажу. Довжина осей – 2,6 м, кузова – 2,3 м. Кузов має прямі борти, які складаються із рами заввишки 1,05 м та довжиною 1,56 м. Внутрішній простір заповнено 8 горизонтальними та 6 вертикальними планками шириною 2 см, через які проходять на всю довжину бортів 43 тонких планки, шириною 1-1,5 см. Задня суцільна стінка складається із дошок, верхня з яких, прикрашена напівкруглими ажурними отворами, виступає над бортами на 18 см, а внутрішня сторона стінки прикрашена невеликим ящиком із зображеннями двох оленів. Передня частина кузова, як і на другій повозці, закрита невисокою стінкою (висота 35 см), утвореною трьома неширокими дошками [41, с.46-62].

У Лчашені також було виявлено і інші цілі повозки та їх частини. Так, у кургані №3 було знайдено дишла та частини шатроподібного верху кузова. У кургані №9 було знайдено чотириколісну повозку з шаровидним верхом, передні та задні стінки кузова якої були прикрашені багатого різьбою. Чотириколісна повозка з таким же верхом була знайдена в кургані №10. Кузов її складався із 16 палок і деякі її деталі мали орнамент спіралей і зигзагів. Колеса її діаметром 1,09 м склалися із 3-х частин. Рама була утворена із п'яти балок, продітих у вісі. Таким чином, повозка із кургана №10 була аналогічна до розглянутої другої повозки.

Усі згадані повозки мали дишла, які не відрізнялися один від одного розмірами, вони склалися з довгих фігурних балок, довжиною 3,5 м. Кінці їх, заходили під ярмо на відстань близько 0,5 м, з'єднувалися між собою завдяки дерев'яній втулці і утворювали єдине ціле. Нижні кінці, які розширювалися, з'єднуючись з повозкою, утворювали рівнобедрений трикутник, внутрішній

простір якого заповнювався укріплювальними його планками; ця площадка слугувала опорою для ніг погонщика. Складовою частиною дишла є ярмо, яке має вигляд круглої довгої балки, яка широка посередині та звужується на кінцях; воно завершувалося на півкругами, які вдягали на шию биків і зав'язувалися ремнями чи мотузками. Характерною особливістю повозок є відсутність металевих частин. Усі деталі виготовлені з дерева, для коліс використовували ільм, вісі, дишла та рами виготовлялися із дуба, а верх – із червоного дерева.

Чотириколісна повозка типу лчашинських відома і із Нор Геташена (колишній Адіаман). Вона була знайдена у 1908 році Е.Лалаяном, який помилково реконструював її як трьохколісну. За своїми розмірами і конструкцією вона близька до лчашинських. Відсутність багатьох її частин не дає можливості зробити точну її реконструкцію, але спільність розмірів основних деталей з лчашинськими дає нам право стверджувати про їх однотипність.

Чотириколісні повозки існували тривалий час. Так, на одній із урартських печатей, відтиск якої було знайдено на Топрах-кале, є зображення повозки з масивними дископодібними колесами, які складаються із трьох скріплених між собою частин. Борти конусоподібного кузова у нижній частині забиті планками трикутної форми. Задня та передня вісі закріплені у зовнішніх кінцях кузова. За конструкцією візка і по співвідношенню колес можна припустити, що довжина кузова не перевищувала 2 м. Дишло приблизно має такий же розмір. Таке вкорочене дишло є технічною перевагою, так як дає можливість краще розвертатися [40, с.255].

Двоколісні грузові повозки. Знайдені в Лчашені двоколісні повозки за своєю конструкцією значно відрізнялися як від чотириколісних, так і двоколісних колісниць. Колеса їх нагадують форму коліс чотириколісних повозок та мають діаметр 1,17 м. Довжина осей сягає 2,35 м при діаметрі 8-10 см. Вісі круглі по всій довжині. Кузов візка складається з дишло подібної рами завдовжки 3,5 м, нижні кінці якої дещо потовщені та мають отвір у 12 см, через який проходить

вісь. Таким чином, при даній конструкції колеса вільно оберталися навколо вісі, у той час, як сама вісь була щільно закріплена в отворах рами, однак при різкому поштовху вона злегка поверталася в своєму гнізді, послаблюючи цим удар. Таке співвідношення – най більш правильне рішення конструкції при даному зв'язку вісі з рамою.

Внутрішній простір у нижній частині рами заповнено дошками, що утворюють площадку розміром 1,5*1 м. Бортів повозки не мали. Подібна форма повозки забезпечує їй гарну прохідність і дозволяє робити повороти під будь-яким кутом. Відсутність бортів пояснюється застосуванням перевезення громіздких і важких предметів. Ярмо повторює форму ярем чотирьохколісних повозок та має довжину 2,06 м, товщину в центрі – 10 см, а на кінцях – 6-7 см.

Розглянуті двохколісні візки були знайдені в багатьох курганах: по дві в курганах №2 та 6 та одна в кургані №10. Аналогічні двохколісні повозки чи їх моделі та зображення на Вірменському нагор'ї та суміжних країнах не зустрічається. Можна тільки згадати двохколісні повозки з фігурним дишлом та дископодібними колесами із Ура, які можуть бути прототипом давньої бойової колісниці [41, с.167-171].

Колісниці. Під час розкопок в Лчашані було знайдено також колісниці, які є найдревнішими із усіх відомих на Вірменському нагір'ї. Вони мають вигляд дерев'яних колісниць, колесами третьої та трьома бронзовими моделями.

Перша колісниця має невеликий розмір (діаметр – 98 см) колеса, які складаються із витягнутої ступиці, потовщеної всередині, у яку вставлено 28 спиць, які утворені із прямих тонких планок (товщина – 1 см, ширина – 2 см, довжина – 33 см); зовнішні кінці планок вдіті в дерев'яний обод, товщиною 3 см. Спочатку, до усихання, імовірно товщина обода була 4-5 см. Ступиця має довжину 43 см та вільно рухається навколо круглої на кінцях 2-метрової вісі. Центральна частина вісі довжиною 1,14 м має чотирикутну форму та проходить посередині невеликого легкого кузова. На краях чотирикутної частини вісі

закріплені одним шипом невеликі трикутні подушки (по одній з кожної частини), на яких розміщені прямі планки (довжина – 50 см, товщина – 2 см, ширина – 4 см), які утворюють основу кузова. Вказані планки з задньої сторони сполучені напівкруглою планкою, до центру якої закріплювався нижній кінець прямого дишла довжиною в 3,5 м.

Для більшої міцності кузова передня частина також сполучена прямою планкою, яка в своїй центральній частині сполучена з дишлом. Внутрішній простір кузова за всією ймовірністю було заповнено ремінним плетінням, яке складало густу та міцну основу кузова розміром 1,10*0,51 м. Кузов мав невисокі борти з трьох його сторін, залишаючи відкритою передню частину так, що люди сиділи в ньому, звисивши вперед ноги.

Ремінне переплетіння основи, крім міцності надавало ще чудову амортизацію та давало можливість проїжджати по будь-якій нерівній поверхні. Під час зштовхування на великій швидкості з якоюсь перпоною колеса з віссю могли легко вилетіти з-під кузова.

Можна припустити, що колеса були оббиті шкірою, що заміняло їм металевий обод. Слідів шкіри не збереглося, однак крихкість колес дає можливість зробити нам це припущення, тим паче, що це часто використовувалося в практиці древнього світу [37, с.128-132].

Друга колісниця схожа на першу, повторює її форму, та відрізняється від неї тільки розмірами та формою ступиць і, певно, є більш раннім видом. Колеса мають діаметр 1,02 м, з такими ж 28 спицями. Ступиця масивна, бочкоподібна, діаметром в 20 см. Вісь довжиною в 2,10 м, на зовнішніх кінцях – кругла та має діаметр до 8 см. За конструкцією кузов такий же, як і на першій колісниці, відрізняється від неї дещо більшим розміром (1,06*0,9 м) і з'єднується з віссю тим же способом, як і на першій колісниці. Довжина частини дишла, яка збереглася – 1,62 м.

Моделі колісниць. У лчашенських курганах були знайдені і 3 бронзові моделі колісниць. Перша із них була знайдена в кургані №14. Вона знаходиться на окремо відлитій прямокутній невеликій площадці (9,5*6 см) з різними бортами і в нижній частині має невеликий кузов, закритий з трьох сторін високими прорізними бортами, залишаючи четверту задню сторону відкритою. У кузові розміщувалися 2 воїни з кинджалами і в високих гребінчастих шлемах. Вони тримаються однією рукою один за одного, а другою – за шлеми. У центрі задньої частини розміщено виступ який допомагає воїнам підніматися на колісницю. Спосіб з'єднання кузова з віссю є аналогічним способу, який застосовується на зазначених вище дерев'яних колісницях. Колеса – масивні, з 8 спицями. Дишло сильно зігнуте. Колісниця запряжена двома кіньми. На дишлі прикріплено 4 фігурки птахів.

Друга модель колісниці в основному повторює форму першої, відрізняючись від неї за розміром та деякими деталями. Вона стоїть на такій же прорізній площадці, яка має подібну до якоря підставку. Колеса мають такі ж 8 спиць, однак, вони відрізняються своєю легкістю. Воїни, які стоять у кузові, опираються об високу стойку, яка закріплена в передній частині кузова. Задня частина кузова повністю відкрита. Закріплене в передній частині кузова дишло сильно вигинається вгору та з'єднується з ярмом, в яке запряжено двоє коней. Спереду колісниці є фігурка оленя, що біжить [37, с.128-132].

Модель третьої колісниці стоїть на такій же площадці, як і друга, та має таку ж подібну якорю масивну підставку. Але сама колісниця значно відрізняється від двох попередніх. У неї пряме дишло, що робить її схожою на дерев'яні колісниці, і колеса з 6 спицями. Спереду коней, запряжених в ярмо, розміщена фігурка оленя, зображеного в русі.

Порівняння дерев'яних колісниць із курганів з бронзовими моделями бойових колісниць вказує на те, що вони не були бойовими колісницями. У всіх дерев'яних колісниць, які відносяться до того ж періоду, що й бронзові моделі,

кузов був відкритий спереду, у той час, як на моделях – ззаду. Ця форма кузова має велике практичне значення, так, як захищаючи спереду фігури колісничних, одночасно дає їм можливість у випадку необхідності зістрибнути на ходу з колісниці. Кузови дерев'яних колісниць – навпаки, відкриті спереду, і люди могли в них лише сидіти. Це були легкі повозки на ажурних колесах.

Бойові ж колісниці завжди являли собою неабияку цінність і звісно, замість них у могилу клали лише моделі.

Знайдені лчашенські колісниці на даний час є єдиними в світі. Вони поділяються на 2 типи:

- 1) Бойові колісниці з колесами на 6-8 спиць з кузовом, відкритим ззаду, які мають пряме чи ізогнуте дишло;
- 2) дерев'яні колісниці з 28 спицями, з прямим дишлом.

У більш пізній період на Вірменському нагір'ї та на Закавказзі були широко розповсюджені урартські колісниці, які відрізнялися, в основному, розміром кузова. В асирійських колісницях розміщувалося 3, а іноді – 4 воїна, що свідчить про застосування їх, переважно, в рівнинній місцевості. Урартські колісниці, які застосовувалися, в основному, в горах, мали менший розмір, але кращу прохідність. Їх часто згадують у клинописних текстах. А ще вони часто зображуються на різних витворах мистецтва [19, с.120-121].

Кузов колісниць, зображених на поясі із Нор Ареша має більш закруглену передню частину. Дишло, яке з'єднане з передом, сильно загнуте вгору. Вісь знаходиться біля заднього краю кузова. За зображеннями можна зрозуміти, якими були розміри урартських колісниць, беручи за основу пропорцію фігур воїнів. Якщо взяти за основу середній зріст воїнів 1,7 м (що на зображенні складає – 1 мм- 15 см), то виявиться, що висота бортів кузова складає 50 см (на зображенні – 3 мм). Ширина кузова – 75 см. Діаметр колес – 1,4 м, довжина дишла – до 2,5 м.

Ще більшою схематичністю відзначається колісниця на одній посудині, знайденої поблизу Дилижана. Вона має 2 дископодібних колеса, які знаходяться в центрі кузова. Кузов – прямий спереду, задня частина напівкругла. До передньої частини кузова прикріплено масивне дишло, яке з'єднане з ярмом, в яке запряжено двох тварин. У кузові розміщена людська фігура з простертими руками.

Отже, чотириколісні візки із лчашенських курганів є раннім типом засобів для перевезення вантажу.

А чотириколісні візки із Урарту мали більш вкорочене дишло, що дозволяло їм краще переміщуватися в горах. Крім них використовували і двохколісні повозки, в основному, для перевезення дуже важких вантажів.

Починаючи з II тис. до н.е. на території Вірменського нагір'я з'являються колісниці. Але після падіння Урарту вони, в основному, перестають використовуватися через застосування під час бою з'єднаних міцно фаланг грецького типу [36, с.44].

2.2. Балканська концепція В. О. Сафронова

В.О. Сафронов сформулював концепцію про походження колісного транспорту в індоєвропейському середовищі, десь у Східній чи Центральній Європі, незалежно від впливу близькосхідних цивілізацій.

З часів В. Г. Чайлда в Європі з'явилися нові дані щодо ранньої історії колісного транспорту. До них належить контурне зображення воза з дишлом у плановій проекції, яке є частиною орнаментального декору на глиняній посудині ручного ліплення з Броносиці. Це поселення розташоване за 45 км на північний схід від Кракова, у південній Польщі. Горщик виявлений у поселенні,

датованому по радіовуглецевих датам в межах 2750-2550 років. до н.е. та віднесеному до культури лійкоподібних кубків.

Інша знахідка походить із поселення Радошина болеразської групи у Словаччині. Це глиняний предмет прямокутної форми, з орнаментованими у вигляді наколів краями та із зображенням биків на передній стінці, яка, у свою чергу, закінчується дугоподібним наверхшям. Коліс або вузлів їхнього кріплення не зафіксовано. У пізньобаденських (печельських) могилах виявлено своєрідні керамічні посудини, на яких зображено моделі возів з високими, у вигляді коритця, бортами, декорованими геометричним орнаментом (Будекалеш, могила 117, на північ від Будапешта, і Сегетсентмартон, в 32 км на північ від Будапешта). Напрочуд подібний тип такого воза з високими та загостреними бортами виявлений у тисячах кілометрів на схід – на скелі біля ст. Усть-Бюр у Хакасії. Даткування посудин-моделей визначається в межах 2500 - 2200 рр. до н.е. [41, с.174-176].

У 1884р. у містечку Лоне (Цюшен) у Німеччині розкопано кам'яну скриньку, на одній із плит якої вибиті важкорозрізні зображення двох- або чотириколісних возів на невеликих колесах, запряжені парою бугаїв, виконані в плановій проекції. Фігури сильно пошкоджені сколами плити.

Подібні зображення возів виявлені в Гегамських горах (Сюнік, Ухтасар у Вірменії) та в петрогліфах Кам'яної Могили поблизу Мелітополя. Візки з биками як упряжних тварин, які розташовані один над одним, вибиті на плиті 2 у містечку Кеммо (долина Камоніка) у північній Італії. Вони датуються змінами стилю третьою фазою, тобто кінцем 3 тис. до н.е. Даткування знахідки в Лоне утруднене через неякісні перші публікації матеріалів. Деякі посудини з цієї могили можуть бути віднесені до культури лійкоподібних кубків – 2600-2200 рр. до н.е.

Перелічені знахідки та їх даткування радіовуглецевим методом стали основними аргументами концепції європейського походження колісного транспорту. Вважаємо, що ці знахідки не можуть бути вирішальним свідченням

широкого застосування – і тим більше походження – колісного транспорту в товариствах неолітичної Європи, оскільки документують лише факт знайомства з колесом, так само, як у Турані та Хараппі.

Доказом практичного використання воза є знахідки залишків возів у могилах, коли вони стають стійким елементом у системі міфологічного світогляду суспільства, ключовим чином комунікації. Важко припускати, що з тієї ступеня вивченості археологічних пам'яток первісної Європи такі могили ще знайдено і, навпаки, – у пізніші історичні епохи такі могили тут виявлено у великій кількості. Посилання на угорські могили стародавньої культури в Кетедьхазі – безпідставні, оскільки в них не знайдено жодного колеса. Реальні свідчення застосування давніми європейцями возів відкриті у торфовищах та інших місцях Голландії, Данії, Швейцарії та Північної Італії [49, с.192].

Це одночастинні (Де Ессе, Голландія) або тричастинні з віссю (Цюрих, Швейцарія) дискові колеса, не пов'язані з похованнями, а ізольовані знахідки на узбіччях або поблизу давніх доріг. Всі радіовуглецеві датування цих коліс – в межах другої половини 3 тис. до н.е. (2340-2010 рр. до н.е.). Лише зображення на плиті кам'яної скриньки в Лоне можна розглядати як єдиний серйозний аргумент на користь концепції європейського походження колеса. Тут зображення возів є складовим елементом похоронного обряду і, можливо, свідчать про причетність покійного до коліс. Скоріше це свідчить про розвинений канал комунікації в цей час між степовими соціумами і племенами первісної Європи, а можливо, і прямими міграціями степового населення на великі й родючі європейські рівнини.

Отже, останніми роками в історіографії найдавніших колісних візок відкрито нову сторінку: численні знахідки реальних возів у степовій зоні Євразії. Ця серія знахідок дозволяє конкретизувати концепцію В.Г. Чайлда про походження та поширення найдавніших колісних екіпажів із Шумеру до інших районів Старого Світу.

2.3. Степова концепція

Питання хронологічного пріоритету в найдавніших поселеннях степової Євразії колісного транспорту або вершництва залишається все ще дискусійним. Дійсно, перші одомашнені людиною собаки, кози і бики в силу своїх невеликих розмірів і анатомічних особливостей мало були пристосовані до верхової їзди і перевезень. Пізніше з часом стали використання тварин на благо людини, оскільки їх анатомія і фізіологічні можливості дозволили їм перевозити деякі важкі вантажі або використовували їх як упряжних тварин в легких і швидких возах.

Існування центру приручення коня було, імовірно, в азіатській частині степової Євразії. Це припущення підтвердилося численними знахідками залишків коня в поселенні Ботай у Північному Казахстані, де 99% остеологічного матеріалу склали кістки коня, датовані кінцем IV–III тис. до н.е. Статистичний аналіз показує схожість біометричних параметрів бо тайських коней з аналогічними матеріалами зі Східної Європи, що дало підставу віднести їх до одомашненої форми.

Цей висновок заперечується П. А. Косінцевим, який виділяє дещо інші морфологічні ознаки «колiсничних» коней [18, с.43].

Разом з тим, процес доместикації коня докорінно відрізнявся від більш ранніх форм приручення вівці, кози або собаки, а також інших найдавніших упряжних тварин: бугаїв або верблюдів. В. Б. Ковалевська вважає, що у зв'язку з розвитком конярства у племен Наддніпрянщини першими вершниками стали табунщики-пастухи. В. А. Шнірельман вважає, що в енеолітичних культурах коней розводили, головним чином, на м'ясо і виключає раннє виникнення більш складних форм доместикації коня, коли його можна було використовувати вершнику. Очевидним фактом домістикації коня слід вважати факт його запряжки і масового використання в колісницях, коли кінь зміг подолати стадний

інстинкт, але все ще перебував у парній упряжці або компанії з двох або трьох-чотирьох коней, тобто, коли кінь починає активно брати участь у життєво важливих сферах повсякденної діяльності степовиків – господарській та військовій.

А.А.Ткачов на матеріалах андронівських чоловічих поховань у Сарирці реконструює функціональне призначення деяких артефактів з могил та мухський костюм андронівців загалом, вважаючи, що поховані воїни могли бути вершниками. Основний аргумент автора - реконструкція деяких предметів, які можуть інтерпретуватися як батіг-камча. Навіть якщо це так, то хлист такий же неодмінний атрибут колісницьких, часто в поєднанні зі стреколом, і, як аргумент, ніяк не може служити надійним доказом верхового використання коня, що наочно демонструють матеріали пізнішого кургану Архан I та письмові джерела цього часу [42, с.22-23].

В образотворчих пам'ятках Сарирки немає чітких доказів використання коня під «верх» у найраніші, «досакські», періоди: усі відомі зображення вершників або перероблені і підновлені фігури, або абсолютно відомі за іконографічними і стилістичними особливостями зображення епох тюрків. І навпаки – є добре датовані епохою бронзи зображення пароконних колісниць, двоколок або чотириколісних возів. Аналогічна ситуація спостерігається в синхронних образотворчих пам'ятниках в інших, краще досліджених у цьому відношенні регіонах північної частини Євразії, Індії, Китаю і Близького Сходу, насамперед завдяки численним письмовим і образотворчим джерелам, що збереглися.

До числа найбільш ранніх зображень вершників відноситься зображений верхи на коні «дезертир» на давньоєгипетській фресці XIV століття до н.е., що дуже невпевнено сидить на коні у положенні, яке М. А. Літтауер та Дх. Крауел описують як «осляче сідло» – типова для Близького Сходу позиція для верхової їзди на еквідах, що була досить поширена тут у цей період. Жодних пристосувань

для верхової їзди на цьому коні не показано, що дає підстави багатьом дослідникам трактувати цей образ як колісничого-«дезертира», який обрізав поводи свого воза і утік з поля бою.

І навпаки - в Нузі в середині II тис. до н.е. описуються численні загони колісниць по 5 або 10 упряжок, шістки яких об'єднувалися в більші тактичні одиниці. В Ассирії упряжки були організовані за територіальним принципом у загони по 10 і 50 одиниць. У свою чергу, кілька таких взводів склали ескадрон, який і був основною тактичною бойовою одиницею. На рельєфах ассирійських царів Ашшурназірпала II (884-858 роки до н.е.) і Салманасара III (858-824 роки до н.е.) зображено триги, а у заможних ассирійців - квадриги, які тільки з середини VIII століття н.е. стають звичайним видом упряжки.

В X столітті до н.е., кіннота тільки почала з'являтися на Близькому Сході у арамеїв, в новохетських державах, в Ірані, а в Юдеї вершників використовували ще не як кінноту, а як посланців і ескорт, які могли швидше і триваліше супроводжувати почесного пана на колісниці, ніж піші скороходи. Колісниці як рід військ продовжували існувати в Ізраїлі та Іудеї аж до розгрому цих царств Ассирією та Вавилонією, де на рубежі VIII-VII століть до н.е. кіннота вже відіграє значну роль в армії [22, с.56-62].

Ці конкретні дані писемних джерел знайшли чітке відхилення у синхронних образотворчих пам'ятках. На ассирійському бронзовому барельєфі IX століття до н.е. зображені два вершники, які стріляють з луків, сидять у «ослячій» позі, але вже на спеціальній попони, проте вони явно не керують кіньми – пару коней тримає за вуздечку піший воїн, аналогічно парним колісничним упряжкам. Тільки наприкінці VIII-VII століттях до н.е. на ассирійських палацових барельєфах з Ніневеї з'являються вершники, що сидять на коні в класичній позі, на сідлі, але без стремен.

Примітно зображення ассирійського вершника VII століття до н.е. – для додаткового керування конем. Хоча класичні віжжі тут ще відсутні – вони

з'явилися пізніше. Саме таким способом – прив'язуючи до поясу віжжі, керували колісницями єгипетських фараонів, а у карасукців віжці прикріплювалися до двох зачепів спеціальної поясної бляхи, закріпленої на поясі колісничого, і які у великій кількості знайдені в пам'ятниках.

Найдавніші письмові джерела Індії та Китаю описують подібну картину в місцевих арміях цього часу і фіксують відсутність вершництва або кінноти як регулярної військової сили. У постхарапський період, у X столітті до н.е., коли створювалися епоси Махабхарата і Рамаєна піхота, незамінна в гірській та лісистій місцевості, відігравала, ймовірно, допоміжну роль по відношенню до колісниць.

У Махабхараті часто згадуються війська чотирьох загонів, але вирішальну роль грали саме бойові колісничі. Про це свідчать описи численних битв Ардхуни та інших героїв, які на одній-єдиній колісничі (ekena rathena) перемагали своїх ворогів. Про це свідчить і високе звання, яке давалося найбільш видатним і прославленим воїнам-героям: махаратха і атиратха, тобто могутній, чи неперевершений воїн, що їде на колісничі. Нічого подібного не повідомляється про вершників [33, с.56].

Теракотове військо першого китайського імператора Цин Шихуана, що налічувало більше семи тисяч вусі піших вояків, структурно складалося з піхоти, сотень колісниць і лише з кількох десятків верхових коней з «м'якими» сідлами без стремен [52, с.43-45].

Військова стратегія і тактика китайців передбачала більше всього активне використання колісниць, як передової і основної наступальної сили, а також як командирського пересувного штабу: «Колісничі - це крила армії; вони зможуть прорвати міцні позиції сильного противника та перегороджують шлях до втечі. Кінниця – це розвідка армії; вона переслідує розбитого противника, відрізає йому підвіз продукту, розсіює його легкі загони».

Сунь Цзи, як ранній китайський автор і визнаний військовий стратег, згадує тільки про підрозділи колісниць і піхоти в арміях китайських панів. Відповідно до чхоуського військового статуту основною одиницею бойового формування слугувала колісниця. Сунь Цзи розрізняє два типи військових повозок: легкі бойові колісниці, запряжені четверткою коней, призначені для бойових операцій та важкі двоколісні повозки, запряжені дванадцятьма волами, призначені для перевезки вантажів, обмундирування та постачання, а також такі, що слугували укриттям в умовах оборони. На кожному легкому колісницю надавався один важкий візок та 100 чоловік стройових та нестройових бійців, які складали основну бойову одиницю армії китайських панів. Загальна кількість колісниць за даними Сунь-Цзи доходила до 2 тисяч возів.

У цілому, численні образотворчі рідкісні письмові пам'ятники II – першої половини I тис. до н.е. розповсюджені в різних куточках Євразійського континенту наочно свідчать про значну роль легких колісних повозок стосовно практичного використання коня. Однак, колісниці нічого не повідомляють про їх використання під верхову їзду. Ми не виключаємо ранні спроби використання коня «під верх» саме в складі стада.

Разом з тим, реальний контроль за великими табунами в той період можна здійснити, тільки використовуючи невелику кінну двуколку того ж типу, що знайдена в Тягуновій могилі в Україні або відома в розписах грота Акбаур у Тарбагатаї або вибита на скелях у долині р.Байконур або, залишки якої знайдені у похованні могильника Сатан, у Кентських передгір'ях. Предмети колісничного комплексу, знайдені в ранньоандронівських могильниках, переконливо свідчать про активне використання місцевими соціумами насамперед таких легких типів возів [44, с.4-6].

Функції розвідки – пошук нових родючих пасовищ та обстеження нових степових територій, комунікації між народами – такі були актуальні завдання повсякденного життя. Крім того, парна кінна упряжка сама по собі була

найефективнішим етапом у процесі доместикації та дієвим засобом приручення коня. Така традиція, коли елітна частина соціуму контролювала свої території на колісницях, має мабуть дуже давню історію. Так встановлено факт, що перший китайський імператор Ічхен, він же Цінь Шихуан (ді), помер у 209 році до н.е. під час однієї з таких інспекційних поїздок саме у своєму візку та у складі спеціального кортежу з кількох десятків колісниць, у якій його супроводжували важливі чиновники-придворні. Це була п'ята за його правління така інспекційна поїздка [48, с.188-190].

Таким чином, у житті найдавніших кочівних народів домашні тварини і міфологія з ними пов'язана, мали величезне значення, а домісковані коні, як і верблюди-бактріани, мабуть, слугували важливою інновацією та засобом обмінів степових тваринників Саріарки між собою та з сусідніми кочовими осіло-землеробськими племенами. Більше того, степовики в III-II тис. до н. володіли монополією на селекцією, розводили та постачали навчених коней та володіли розвиненими навичками виробництва легких пароконних екіпажів – колісниць з невеликими кузовами, з центральним дишлом та на колесах зі спицями. З найдавніших часів у степу сформувалися поетичні легенди та міфи, пов'язані з господарською та магічною роллю цих тварин у повсякденному житті, і в усній формі передавалися з покоління до покоління.

РОЗДІЛ III

Найдавніший колісний транспорт кінця IV – III тис. до Р.Х.

3.1. Археологічні свідчення

Під археологічними джерелами колісного транспорту у даному випадку, розуміють артефакти з документованих археологічних комплексів, з певними традиційними і/або природничими методами датування, розташовані переважно в степовій смузі Євразії, які є:

- плитами могил з вибитими (намальованими) на них зображеннями возів (Ківік);
- артефакти із зображенням возів – керамічні посудини, вироби з кістки, глиняні таблички з піктограмами, мозаїчні панно (Штандарт з Ура), барельєфи з датуючими написами (Ніневія), циліндричні печатки (з Сирії та Угаріту);
- моделі коліс та моделі возів із датовані культурою поселення певного народу;
- «оленячі» камені із зображеннями воза, предметів колісничного спорядження та зброї;
- комплекс озброєння колісничого – списи, карбування, сокири, кинджали, палиці, захисне спорядження з поховань;
- могили з колесами, упряжними тваринами, залишками возів та комплексом артефактів у них;
- вивчення «колісничних комплексів», що виділяються сьогодні та добре датовані радіовуглецевими методами у степових археологічних культурах;
- остеологічні та палеозоологічні матеріали по упряжних тваринах (бик, верблюд, кінь, кози) [3, с.336-352];

- артефакти, що є комплексом колісничного спорядження: різні частини кінської/бичачої/верблюжої упряжі (псалії, бляшки оголов'я, розподільники ременів оголов'я, вудила, «моделі ярма»);

- деталі конструкції воза (наконечники дишів та осей, чеки, муфти, втулки осей, кістяні цвяхи кріплення шини, розподільники поводів на дишлах, стрікала).

У 1964 р. експедицією під керівництвом І. В. Синіцина у похованні 8 кургану 5 Елістинського могильника було знайдено залишки стародавнього возу. У його описі І. У. Синіцин прямо називає предмет «моделлю воза». Поховання, в якому знаходилася модель, являло собою кенотаф. Це була яма прямокутної форми з сильно округленими кутами, $2,10 \times 1,8 \times 1,8$ м, з увігнутими всередину довгими сторонами, орієнтованими по лінії «північ — південь».

На глибині 1 м від поверхні було влаштовано поріжок шириною до 0,35 м. По кутах могильної ями збереглися ями від стовпів глибиною до 20 см, конусоподібної форми; їх діаметр на рівні дна становив 12–15 см. У центрі могильної ями, нижче поріжка, на глибині 1,35 м знаходилася глиняна мініатюрна посудину заввишки 7 см, з діаметром верха 4 см та діаметром дна 3,5 см. Разом із судинкою була розчищено глиняну модель критого двоколісного візка. Біля воза була тонка трубчаста кістка тварини з ретельно зрізаними і заполірованими кінцями; її довжина — 8 см, діаметр трубочки близько 1 см. Дно могили було вкрите темно-сірим шаром рослинного тліну, а в центрі простежено шар порошкоподібної органічної маси жовтого кольору, що покривав площу до 0,50 м у діаметрі. Уздовж західної стінки ями в ряд стояли п'ять глиняних посудин, що добре збереглися; тут же знаходився бронзовий ніж листоподібної форми, довжиною 10,5 см та шириною леза 4 см [53, с.16-19].

Інша модель із кургану 9 могильника Три Брати I виготовлена з темно-сірої глини; мабуть, через те, що під час виявлення вона лежала на боці, у ній була

порожнина у вигляді рукояті, дуже товстої в місці з'єднання з предметом і тонша в міру віддалення від нього. У вертикальному положенні ця «трубка» становить верхню частину моделі, її передній отвір ширший і трохи довший за задній; над і під отвором у задній стінці йде ряд точок. Нижня частина моделі являє собою підставу, що звужується донизу; попереду на ній по центру є неглибокий отвір діаметром близько 0,5 см, а через бічні сторони проходить наскрізний отвір діаметром близько 2,5 см. Загальна висота моделі 17 см, з яких висота основи 7 см, а верхньої частини 10 см; довжина моделі по верху 13,5 см, ширина 13 см при довжині основи 10 см та ширині від 7 до 6 см (малюнок 6).

Модель з Елістинського могильника також виготовлена із темно-сірої глини; її поверхня коричнево-сірого кольору. На відміну від моделі з трьох братів, у неї відсутні отвори в задній стінці верхньої частини і попереду на нижній частині; посередині нижньої частини, збоку, замість наскрізного поперечного отвору зроблено виїмку аркоподібної форми шириною близько 2,7 см. Загальна висота моделі 16 см, ширина верхньої частини 10,5 см; ширина нижньої частини від 6 до 5 см, довжина 10 см.

З жодною із цих моделей не було виявлено коліс. Підставою для ототожнення предметів, що розглядаються, з моделями колісних візків стало відкриття в тому ж кургані 9 могильника Три Брата I поховання 8, що містило залишки дерев'яних візків, а також припущення про зв'язок жертovníка з похованням. Крім деяких деталей конструкції підвод, у похованні 8 збереглися шість дерев'яних коліс [53, с.18].

І. В. Синіцин вважав, що ці колеса належали трьом двоколісним арбам; тому як арбу було реконструйовано і глиняну модель. Для пояснення шести коліс у похованні пропонувалися інші варіанти. В. П. Шилов вважав, що вони відносяться до одного чотириколісного та одного двоколісного возів; С. Пігготт припускав, що шість коліс могли бути або від трьох двоколісних, або від одного чотириколісного і одного двоколісного візка, або могли бути просто символами

візків, безвідносно до якогось конкретного колісного засобу; Є. Є. Кузьміна, з посиланням на «Махабхарату», допускала можливість приналежності цих шести коліс до двох триколісних візків.

Проте аналіз розташування возів у степових підкурганних похованнях показав, що у всіх випадках вози були чотириколісні. У похованні 8 чотири колеса лежали на майданчику навколо ями, а два опинилися у заповненні могили — одне у вертикальному та одне у горизонтальному положенні. В даному випадку слід припустити, що поховання супроводжували два чотириколісні візки, одна з яких була розібрана, і колеса від неї поклали плазом по кутах верхнього краю ями, а інша поставлена в нерозібраному вигляді. Нерозібраний візок стояв частково на майданчику, частково на перекритті, тому два колеса цього нерозібраного візка опинилися в заповненні могили, впавши туди разом із перекриттям. Залишки возів, встановлених у нерозібраному вигляді у верхнього краю поховання, для даного регіону відомі, наприклад, у похованні 3 кургана 6 Ергенінського могильника. Тому реконструювати глиняну модель як двоколісний візок, посилаючись на шість коліс, що збереглися в похованні, невірно.

Під час розкопок кургану та наступних публікацій матеріалів поховання 8 з візками та «жертвового місця» вважалося, що жертвник розташовувався безпосередньо над похованням 8, і ці два комплекси визначалися як одночасні. Проте понад тридцять років тому В. П. Шилов опублікував статтю, в якій виклав результати, отримані ним після ретельного вивчення щоденникових записів П. С. Рикова та порівняльного аналізу інвентарю поховання 8 та «жертвенного місця»; самого жертвника було визначено В. П. Шиловим як кенотаф з непростеженою конструкцією [52, с.5-6].

Їм було встановлено, що ці два комплекси стратиграфічно між собою не пов'язані і відносяться до різних хронологічних горизонтів передкавказької культури: поховання 8 — до більш раннього, а жертвник — до пізнішого.

Поховання 5 кургану 8 Елістинського могильника одночасно останньому. І хоча глиняні моделі В. П. Шилов, як і раніше, вважав моделями двоколісних візків, підстави для такого визначення зникли.

Докази, на які спиралася інтерпретація моделей, виявились неспроможними. В даний час єдиними показниками для ототожнення обох предметів з моделями двоколісних візків є досить довільні реконструкції. Так, до моделі з могильника Три Брати I були додані колеса, дишло та ярмо, а також утворений отвір у задній стінці. З моделі Елістинського могильника зробити двоколісний віз складніше - отвір у центрі нижньої частини, куди можна було б вставити дишло, відсутній; виїмка в основі занадто велика для осі, і навіть за наявності колеса з отвором, що відповідає діаметру осі, порушувалися б пропорції «візка». При експонуванні моделі з Елістинського могильника на тимчасових виставках поруч із нею кладеться модель колеса, відкрита в тому ж могильнику, але в іншому кругані і, відповідно, в іншому похованні. На постійній виставці у Державному історичному музеї для об'єднання моделей «візка» та колеса під виїмку на підставі підставлено блок, та колесо посажено на вісь, яка проходить через цей блок. Потрібно визнати, що підстав для порівняння моделей з «жертвовного місця» кургану 9 могильника Три Брати I та поховання 8 кургану 5 Елістинського могильника з двоколісними візками немає. При твердженні ж, що предмети, що розглядаються ними є, повинні бути представлені переконливі доводи, а не надумані реконструкції з використанням чужорідних елементів [53, с.19-21].

Розглянуті предмети не мають прямих етнографічних відповідностей, і що вони відображають – неясно. Під час висунення гіпотез про їх прототип мають бути враховані і наявність жирового накипу на моделі з «жертвовного місця», та інвентар, безпосередньо пов'язаний з обома моделями.

3.2. Іконографічні дані

Джерела артефактів, як правило, поділяють на образотворчі – є зображення воза та упряжних тварин або його фрагментів. Поняття «зображення візка» включає: зображення упряжних тварин, показаних з ясно помітними елементами упряжі, зброї та інших систем управління упряжними тваринами; зображення візника зі зброєю або атрибутами, або без таких, що стоїть, сидить на візку, або що йде за візком чи поруч; і власне зображення воза із показаними елементами конструкції (або без таких) – і традиційні.

Образотворчі джерела дозволяють датувати зображення візків та зміни стилю фігур у межах знайдених археологічних комплексів (або раніше – у випадках вторинного використання плит із зображенням візка). Традиційні нічим не допомагають у сенсі стилю та зображення, але суттєво можуть уточнити датування. За ступенем точності датувань у перелічених джерел є також своя ієрархія: найдостовірнішими слід визнати розкопані могили з візками та комплексом артефактів, датовані зокрема радіовуглецевим методом. Менш документовані чи випадкові знахідки розрізнених чи поодиноких речей – відповідно – є менш достовірними. Знахідки плит із зображеннями підвод у могилах дозволяють прояснити їх датування, а також намітити хронологічні рамки подібних типів транспортних засобів. Основу іконографічних джерел розширено за допомогою давніх предметів: посудин, кістяних блях із зображеннями возів [3, с.336].

Результати аналізу образотворчих джерел зіставлені з іншими археологічними матеріалами: залишками реальних транспортних засобів, які вже знайдені в степовій Євразії, Закавказзі, урало-казахстанських степах, Китаї та інших регіонах; з глиняними моделями возів, а також з остеологічними даними по упряжних тваринах. Серед археологів немає однастайності в питаннях

хронології та періодизації багатьох пам'яток епохи палеометалу в степовій зоні Євразії (малюнки 7-9).

У травні цього року вченими з Фонду документації наскельного мистецтва Богусляни було знайдено понад 40 петрогліфів на скелі протяжністю 15 метрів. На них - 13 кораблів, 9 коней, 7 людей та 4 колісниці, що вказує на те, що їх автори часто подорожували та досліджували світ. Як говорить археолог Андреас Торельд, мотиви зображених малюнків не є надзвичайними, чого неможна сказати про їх розміщення: їх зображено на майже повністю вертикальному камені, над землею на декількох метрів. Через це науковці висунули гіпотезу про те, що, імовірно, різьбярі робили їх, стоячи на палубі корабля. При цьому слід зазначити, що в 700 році до н. е. море було на значно вищому рівні, а скеля Квілл знаходилася на краю острова, що було помітним орієнтиром для кораблів, які пропливали повз. Цим і пояснюється велика кількість кораблів, зображена на петрогліфах [42, с.48].

Учені з Foundation for Documentation of Bohuslän Rock Carvings говорять, що ці символи створили у сьомому або восьмому столітті до н.е., тому вік їх складає близько 2700 років.

3.3. Письмові джерела

Шумерські тексти на глиняних табличках, які датуються кінцем 4 тисячоліття до н.е., становлять найдавніші письмові свідчення про використання колісного транспорту в історії людства. Шумери, розташовані в давній Месопотамії, відзначалися високорозвинутою цивілізацією, і їхні тексти на глиняних табличках відіграють ключову роль у розумінні їхнього соціально-економічного життя.

Ці текстові джерела відображають використання колісного транспорту для транспортування вантажів і товарів, що було суттєвим кроком у розвитку торгівлі

та економіки. У шумерських текстах описані торговельні угоди, перевезення різних видів товарів, а також здійснення транспортних операцій за допомогою колісниць.

Глиняні таблички слугують важливим археологічним свідченням, яке зберіглось до наших днів. Завдяки цим письмовим джерелам можна простежити розвиток транспортних засобів та їхню роль у шумерському суспільстві. Використання колісного транспорту підтверджується не лише текстами, але й археологічними знахідками колісниць та ремісничих майстерень, де виготовлялися транспортні засоби.

Ці найдавніші письмові свідчення є не тільки свідченням про технічний прогрес використання колісного транспорту, але й важливим культурним елементом, який зберігається в історії розвитку цивілізації та взаємодії людей у давні часи.

Шумери, розташовані в Месопотамії, були піонерами в багатьох сферах, включаючи письмо, системи мір і ваги, архітектуру та торгівлю. Відомо, що колісний транспорт грав важливу роль у розвитку їхнього суспільства, і найдавніші письмові тексти на глиняних табличках свідчать про цю реальність.

Шумери використовували колесо для полегшення переміщення великих вантажів і розвитку транспорту. Тексти описують виготовлення колісниць, їхнє удосконалення та ефективне використання в сфері торгівлі та транспортування товарів. Інженерні досягнення у сфері транспорту підтверджуються деталями щодо конструкції колісниць та використання технічних рішень. Тексти на глиняних табличках розкривають обширні торговельні мережі та транспортні шляхи, які використовувалися для обміну товарами між різними регіонами Месопотамії та сусідніми культурами. Описи товарів, їх кількості та ціни є важливими частинами цих текстів. Тексти дозволяють розуміти, як шумери організовували свої транспортні операції. Вони вказують на використання

великих колісниць для вантажів і легших версій для пасажирів. Керівництво та логістичне планування транспорту також можуть бути відображені в цих письмових джерелах. Письмові тексти на глиняних табличках є важливим ресурсом для вивчення соціально-економічних аспектів шумерського суспільства. Вони свідчать про те, як колісний транспорт вплинув на розвиток торгівлі, економіки та взаємодії між різними регіонами та культурами. Також можна вивчити роль транспорту в підтримці ієрархічної структури суспільства. Паралельно із текстовими джерелами археологічні знахідки, такі як рештки колісниць та ремісничі майстерні, підтверджують використання транспорту та його важливу роль у щоденному житті шумерів.

Значне число джерел становить серія давньокитайських написів на кістках або панцирах черепах (виявлено вже понад 150 тисяч екземплярів) часів династій Ся, Шан-інь, Західна Чжоу. Важливі відомості є в «Історичних записках» Сима Цяня, який описав історію не тільки ранніх китайських династій, а й сусідніх народів, що населяють цю велику територію. Окремий тип письмових джерел – написи крито-мікенської цивілізації – так звані «лінійний лист Б».

Найдавніші письмові тексти Азії – Авеста та Ригведа – містять різноманітні відомості про візки, а загальноіндоевропейські терміни, пов'язані з конем і упряжками, увійшли без істотних змін у багато давніх мов.

Оскільки у всіх індоевропейських мовах використовувалися однакові терміни стосовно возів, коней, упряжі, зберігалися подібні колісничні міфи і космогонічні уявлення, їх територіальне поширення може показати напрями найдавніших міграцій і комунікацій. Далі наведемо деякі цитати про візки та колісницю з цих стародавніх книг [42, с.46-47]:

Ведична традиція: вантажні візки (anas) були двох типів: велика міцна чотириколісна indranasa та двоколісна з нерухомою віссю aksa, що кріпилася до кузова мотузками.

Колесо складалося з трьох частин: двох сегментовидних і центральної з виступаючою маточкою, скріплених поперечними планками. Над віссю перпендикулярно до неї йшов дерев'яний брус, де дерев'яними цвяхами закріплювалося подвійне дишло. Ззаду під кузовом знаходилася петля - ймовірно, що служила гальмом. Згідно з текстом Катіяна Шраута-сутра, – «колеса обох вантажних візків є тричастинними. І вони встановлюються по обидва боки осі ... Також є два дишла (тобто подвійне дишло), які протягнуті вперед; спереду та ззаду осі по одній поперечині, за допомогою яких розведені обидві частини дишла; ...ярмо прив'язується до роздвоєного дишла... Таким чином влаштовані обидві візки». До передньої частини дишла кріпилося ярмо ууга з двома поглибленнями для голів тяглових тварин. Ярмо прив'язували до дишла ремнями; у ярмі було чотири отвори, в які вставляли дерев'яні шпильки з обох боків голови тварини для фіксації. Від ярма обидва плечі подвійного дишла сходилися, утворюючи рівнобедрений трикутник.

Раму воза обшивали дошками і поверх вигнутих аркою планок перекидали «ковпаком»-gadha зі з'єднаних полотнищ або циновок. У торцевій стінці кибитки робили двері. Кузов візка - це «хижа для жінок», вогнище; gadharatya - начинка візка; є роздвоєне загострене дишло, ярмо, сходинка у кузові [18, с.52-53].

У пізніших текстах згадується шість типів возів: для перевезення людей — arohana, вогнища та кухонного посуду — maḥanasa та спеціальні типи возів для транспортування військового спорядження та колісниць. За допомогою трипрядних мотузок запрягали спочатку ліву, потім праву тварину, одягали на них недоуздки з віжками gasmi. При цьому жрець вигукував: Варуне належиш ти! Надіта мотузка Варуни». Як тяглові тварини використовували биків, волів, коней,

мулів і парну запряжку коня і мула. У Ригведі та пізніших текстах згадуються візки, запряжені четвіркою верблюдів.

Щодо колісниць, то вони мали знімні колеса, невизначену кількість спиць, обід і маточину, іноді були оббиті металом. Ось кріпилася до рами ремнями, дишла було прямим. У Ригведі описаний кінь з вуздечкою на голові, зі збруєю на морді, за потилицею до збруї прив'язаний ремінь підпружний, на спині він перев'язаний мотузкою. У Шатапатха Брахмані та інших текстах багато разів згадано недоуздок. У Джаймінья Брахмані перераховані два коні божественної колісниць, дишла, мотузки, ярма, віжки, обидва колеса. У Тайттирія Брахмана йдеться про двох провідних і двох пристібних змінних коней колісниць Пруджапаті; а в тексті колісниця «блискає та прикрашена металевими пластинами та кульками», вона забезпечена зробленим із шкур покриттям, відділенням для горита та сагайдака. На колісниць знаходиться возник та боєць у шкіряному панцирі. «Індра – боєць на колісниць, місяць – візник». Описи колісниць з бійцем і візницею численні в Махабхараті. Згідно з В.Рау, довжина осі колісниць ведичного періоду була 2 м, дишла — 3,61 м, ярма — 1,65 м.

У мові Вед є 15 синонімів для позначення коня, понад 20 слів означають «шлях», «рух»; колесо та колісниця складають цілі семантичні пучки, символізуючи істину, закон та циклічний світовий порядок.

Крім загальноіндоевропейських «транспортних» термінів, в індоіранських зафіксовано розвинуту загальну «конярську» лексику — назви кінських мастей, коней різного віку, частин тіла тварин, фуражу тощо; загальні слова «колісниця», «оглобля», «підпруга», «вуздечка», багато назв частин упряжі, а також назви ритуалів, пов'язаних з конем. Термін «керуючий кіньми» застосовується до вищої посадової особи, а термін *rataistar* — «стоячий на колісниць» — позначає представника привілейованого стану воїнів, якому належать особливі інсигнії: золото, червоний колір та зброя [33, с.184-192].

У текстах з Нузі, столиці країни Араппхи, написаних хурритською мовою,

але які зберігають індоіранські назви, пов'язані з транспортом і конем, протиставляються важкі транспортні візки та легкі бойові та парадні кінні колісниці. Останні мають вісь, дишло, пару коліс з 4 або 6 спицями та маточицею, іноді з металевим ободом. Згадані також хомути з дерева, шкіри та вовни, віжки, батіг із наверхам із лазуриту. Найдавніший трактат про звільнення, управління та дресирування коней мітаннійського колісничого Кікулі (14 ст. до н.е.) написаний хурритською мовою і містить цінну інформацію: назви порід коней, кормів, прийомів управління колісницею. Усі терміни, які він використовує, мають індоарійське походження, що може свідчити про те, що всі навички керування та догляду за колісницями на територію Переднього Сходу принесені індоаріями.

За висновком В.Нагеля, у 16-15 ст. до н.е. у Передній Азії у військовій справі формується койне: під впливом індоіранської військової аристократії з Мітанні швидко поширюються бойові колісниці та треновані коні. Останні дуже дорогі (у Нузі кінь у 7 разів дорожчий за бика і в 10 разів дорожчий за осл). Їх привозять здалеку, з Мітанні та північних областей, утримують у царських стайнях і іноді дарують сусіднім владикам.

Хетський цар Хаттусіліс III просить вавилонського царя Кадашмана-Енліля II: «Прийшли мені коней: племінних коней і жеребців високого зросту». У стародавніх частинах Авести використовується загальна індоіранська назва соціальної групи ратайштар - "колісничий". Лише у створених Заратуштрою Гатах термін «колісничий» замінено словом «вершник» — *basar*, яке не має індійських відповідностей. Оскільки Гати складені Заратуштрою значно пізніше складання найдавніших частин Авести (імовірно - на початку 1 тис. до н.е.), це доводить, що спочатку у індоіранців була поширена коліснична тактика бою, і лише наприкінці 2 тис. до н.е. виникло вершництво [47, с.28].

Назви війська - індоіранські терміни, один з них сходить до слова "герой", "переможець", інший до дієслова "метати" (стріли, списи). Назва металюного

зброї - індоєвропейська, стріли - індоіранська, що сягає дієслова «боротися»; Індоіранські є також синоніми стріли, списи, назва сокири, тесла, щита, захисного нагрудника. В іранській міфології один із семи каршварів (прародин) — північна прабатьківщина — називається Хванірата, країна «з майстерно зробленими колісницями».

В Авесті боги Мітра, Сраоша, Анахіта (Ардві Сура), Дрваспа їздять колісницями. Комплект озброєння воїна включає меч, спис, цибулю і стріли та булаву — іноді вона увінчана бичачою головою, іноді має 100 виступів, іноді зроблена із золота. Тіло покривали захисними обладунками, головною частиною яких був шолом-ковпак з волової шкіри або металу. У ведичних джерелах містяться свідчення про виділення групи воїнів-колісничих. Згідно з Айтарієм Брахманом, символи кшатріїв — «колісниця, обладунок, лук і стріли», за Шатапатхом Брахманом «лук— зброя касті кшатріїв».

Як у Рігведі, так і Авесті колісниця – атрибут божества. Індорії мають чарівну колісницю Пушпака, в нартовських оповідях — колесо Барсага і колісницю літака. Спеціальний гімн Рігведи присвячений божественній колісниці, особливе заклинання вимовлялося, коли цар вступав на колісницю: «О божественна колісниця, прийми жертвні возливання!»; «Хай завоює той, що стоїть на тобі те, що треба завоювати!» [46, с.54-55]

Розділ IV

Доба бойових колісниць II тис. до Р.Х.

4.1. Близький і Середній Схід

В літературі про колісні візки є два пояснення їх походження: від саней походить 4-колісний віз, а від волокуші – 2-колісний. Прагнення полегшення процесу переміщення вантажів – спонукаюча причина еволюції. Підкладка під платформу з вантажем круглих колод – перший крок до колісного візка. Наступний етап – фіксація цих двох колод під платформою. Такий розвиток є більш природним, ніж бажання підкладати колоди під нижні кінці волокуші. Двоколісний віз розвивався як полегшений варіант важкого двовісного воза. Найдавніші свідчення застосування ковзанок у поєднанні з санями присутні на піктограмах з Урука.

І лише першій половині 2-го тисячоліття н.е. з'являються «А»-подібні візки із Закавказзя, які можна співвіднести з волокушою. Про те, що в стародавньому Шумері проводилися різноманітні експерименти, метою яких було прагнення використовувати тяглову силу тварин, свідчить відбиток циліндричного друку з Південної Месопотамії, датований серединою 4 тисячоліття до н.е. [32, с.28-34]

В результаті багаторічних досліджень транспортні засоби на стародавньому Близькому Сході виявилися краще вивченими. Типологія древніх колісних візків залежить від виду упряжних тварин, що використовуються, і заснована на еволюції основних елементів конструкції: колеса, системи передачі тяглового зусилля, кузова. Найдавніші колеса були одночастинними, невеликого розміру, оскільки робилися з поперечного спиля колоди. З'являються складові дискові колеса, зібрані з двох або трьох дощок, з'єднаних разом спеціальними кріпленнями або шпонками. Наступний етап пов'язаний із спробами полегшити важке дискове колесо за рахунок пазів та використання поперечних планок

(кросбарове колесо). Завершується цей еволюційний ряд винаходом колеса зі спицями, яке також удосконалювалося у часі шляхом використання різних обід і шин із металу або сиром'ятної шкіри. У давнину широко застосовувався дишловий спосіб упряжки тварин, який мав кілька варіантів. Оглоблі у поєднанні з хомутом зафіксовані в Ханьському Китаї (3 до н.е.). Останнім часом з'явилися нові дані, що свідчать про більш ранній час цього винаходу в Середній Азії.

Ярма, за допомогою яких дишло прикріплювалося до упряжних тварин, також змінилися: від масивних поперечних перекладин-ярем, що використовуються в бичачих упряжках, до ярм-рогаток з шийними ремнями для кожної тварини та появи плечових ярм.

Якщо прогрес у розвитку конструкції важких чотириколісних екіпажів звівся, в основному, до винаходу передньої поворотної осі і використання більш легких типів колеса при різних формах кузова, то одновісні візки розвиваються в легкі, маневрені екіпажі - бойові колісниці, що являють собою сукупність передових досягнень. Удосконалюється система управління тваринами: з'являються нові типи псаліїв та вудил, розробляються нові технології виготовлення міцних і надійних частин возів. Важливе значення у вивченні історії стародавніх колісних екіпажів має пріоритетне їх використання порівняно з верховим конем [37, с.128-132].

Як відзначають М. Літтауер і Дж. Крауел, на Близькому Сході верхова їзда з'явилася одночасно або трохи пізніше за винахід колісних візків. Але використання вершників як регулярної військової сили довго стримувалося стадним інстинктом коней, які не могли застосовуватися поодиночі. Крім того, коні ще не мали підків, і копита їх стиралися значно швидше, ніж у ослів та інших еквідів.

Еквіди тут використовувалися в караванах для перевезення в'юків та під сідлом, розташованим на крупі тварини (осляче сідло). У південній частині Месопотамії у шарі IVa Урука, датованому радіо вуглецем методом 3200 – 3100

р.р. до н.е., виявлені глиняні таблички із зображеннями критих возів на 4-х колесах або з катками. На одному з возів показані носилки з людиною, що сидить на них. Упряжні тварини – бики. Система тяги – центральне дишло. Управління тваринами – за допомогою мотузки, кінець якої прив'язаний до носового кільця (пізніше так керувалися і еквіди).

Шумер: візки виявлені в Киші, могильник «У», могили 237, 357, 529, і в Урі, в царському некрополі, могилах 580, 789, 800. Дослідники цих комплексів відзначали високий рівень майстерності виробників возів, що передбачає наявність стійких, металів та певних технологічних навичок. Реконструкція одного візка з вигнутими прутами над платформою та високим передком дозволяє припустити встановлення у могилі фургона [58, с.128-129].

Елам: могили з візками N 280, 322 у могильнику Донжон у Сузах містили разом із залишками возів фрагменти кераміки із зображенням критого воза, запряженого биком. Залишки шумерських та еламських возів у поєднанні із синхронними образотворчими матеріалами дозволили виділити найдавніші види возів, які застосовувалися тут у першій чверті 3-го тисячоліття до н.е. Відзначимо генетичний зв'язок зображень на глиняних табличках з Урука IVa: критої волокуші – рухомого будинку на ковзанках – та фургонів, представлених у цих похованнях [45, с.134-142].

Останні доцільно розглядати як критий варіант «бойового» воза, який знайшов своє продовження у значній кількості серії іграшок-моделей з глини. Датування більшої частини еламських могил з візками визначено в межах Ранньодинастичного періоду (РД IIIa), що відповідає за «середньою» хронологією 2723-2600 років. е., по «короткій» – 2500-2400 гг. до н.е. Могили в Киші, так само, як моделі фургонів і двуколок з Тель Хуейри та Аладжа-Хююка в Анатолії, датуються РД II періодом, що ще більше становило вік виділених типів возів.

Харапська цивілізація: виявлено головним чином двоколісні моделі возів зі своєрідною, овальною «у профілі» платформою кузова і прутами, що збереглися, що утворюють основу перекриття цих возів. Колісні вози харапської цивілізації мають досить своєрідну конструкцію, що відрізняється від синхронних близькосхідних возів. Якоїсь еволюції транспортних засобів у Хараппі не спостерігається. Не знайдені тут поховання із рештками реальних возів у могилах.

Новації в конструкціях звелися до раннього винаходу оглобельного способу упряжки (в Турані), що призвело до заміни двох тяглових тварин на одне і заміні важких дискових коліс - на легші зі спицями. У Турані стали дуже рано запрягати замість биків – верблюдів, а в Хараппі розвивалися вози практично однієї конструкції: на двох великих колесах зі спицями – (арба) універсального вантажно-пасажирського призначення, запряжені парою биків – які збереглися аж до етнографічної сучасності у своїй первісній формі [56, с.58].

Важливе значення у вивченні історії стародавніх колісних екіпажів має пріоритетне їх використання порівняно з верховою їздою на конях.

Як зазначають М. Літтауер і Дж. Крауел, на Близькому Сході верхова їзда з'явилася одночасно або дещо пізніше за винахід колісних візків. Але використання вершників як регулярної військової сили довго стримувалося стадним інстинктом коней, які не могли використовуватися поодинці. Крім того, коні ще не мали підків, і копита їх стиралися значно швидше, ніж у ослів та інших еквідів. Еквіди тут використовувалися в караванах для перевезення в'юків та під сідлом, розташованим на крупі тварини (осляче сідло).

У південній частині Месопотамії у шарі IVa Урука, датованому за радіовуглецем 3200 – 3100 р.р. до н.е., виявлені глиняні таблички із зображеннями критих возів на 4-х колесах або з катками. На одному з возів показані носилки з людиною, що сидить на них. Упряжні тварини – бики. Система тяги – центральне дишло. Управління тваринами – за допомогою

мотузки, кінець якої прив'язаний до носового кільця (пізніше так керувалися і еквіди). У шумерів візки виявлені в Киші, могильник «У», могили 237, 357, 529, та в Урі, у царському некрополі, могилах 580, 789, 800 [43, с.23-24].

Дослідники цих комплексів відзначали високий рівень майстерності виробників возів, що визначається наявністю прийомами обробки дерева, металів, що робить їх стійкішими, а також - певних технологічних навичок. Реконструкція одного воза з вигнутими прутами над платформою і високим передком дозволяє припустити встановлення в могилі фургона Елам: могили з візками N 280, 322 у могильнику Донжон у Сузах містили разом із залишками возів фрагменти кераміки із зображенням критого воза. Залишки шумерських та еламських возів у поєднанні із синхронними образотворчими матеріалами дозволили виділити найдавніші види возів, які застосовувалися тут у першій чверті 3-го тисячоліття до н.е.

Простежується генетичний зв'язок зображень на глиняних табличках з Урука IVa: критої волокуші – рухомого будинку на ковзанках – та фургонів, представлених у цих похованнях. Останні доцільно розглядати як критий варіант «бойового» воза, який знайшов своє продовження у значній кількості серії іграшок-моделей з глини. Датування більшої частини еламських могил з візками визначено в межах Ранньодинастичного періоду (РД IIIa), що відповідає за «середньою» хронологією 2723-2600 років до н. е., за «короткою» – 2500-2400 роками до н.е. Могили в Киші, так само, як моделі фургонів і двуколок з Тель Хуейри та Аладжа-Хююка в Анатолії, датуються РД II періодом, що додатково підкреслило вік виділених типів возів. Південна Туркменія, Іран: у шарах кінця 4 – початку 3 тисячоліття до н.е. давньоземлеробського поселення енеоліту та бронзи Алтин-депе на південному сході Туркменістану зустрічаються глиняні (з дерев'яними осями) та теракотові моделі одновісних двоколісних возів із центральним дишлом, запряжені парою биків [42, с.46-54].

У другій половині 3 тис. до н.е. у Гонуртепі знайдено схожі вози із бронзовими шинами та оглоблями у могилах.

Таким чином, спосіб передачі тяги за допомогою оглоблів тут з'являється дуже рано. Можливо, подальші дослідження цих артефактів дозволять уточнити запропоновані датування. Моделі возів з Алтин-тепе демонструють різні варіанти форм кузовів та їх бортів, критих конструкцій над ними, а також спосіб нерухомого кріплення осей для суцільних дископодібних коліс, що обертаються.

На Середньому Сході більш ранні зразки моделей із двосторонніми втулками, що датуються початком 4 тисячоліття до н.е. походять із ранньоземлеробського поселення Сіалк в Ірані. Відомі моделі коліс із Шах-тепе, Намазга III та модель візка з протоною упряжної тварини – верблюда, а також відбитки циліндричних печаток [43, с.26-32].

Хараппська цивілізація: виявлено головним чином двоколісні моделі возів зі своєрідною, овальною «у профілі» платформою кузова і прутами, що збереглися, що утворюють основу перекриття цих возів. Колісні вози хараппської цивілізації мають досить своєрідну конструкцію, що відрізняється від синхронних близькосхідних возів. Якоїсь еволюції транспортних засобів у Хараппі не спостерігається. Не знайдено тут поховання із рештками реальних возів у могилах. Новації в конструкціях звелися до раннього винаходу оглобельного способу упряжки (в Турані), що призвело до заміни двох тяглових тварин на одну і заміни важких дискових коліс - на легші зі спицями.

У Турані стали дуже рано запрягати замість бугаїв – верблюдів, а в Хараппі розвивалися вози практично однієї конструкції: на двох великих колесах зі спицями – (арба) універсального вантажно-пасажирського призначення, запряжені парою биків – які збереглися аж до етнографічної сучасності у своїй первісній формі [62, с.125].

Близькосхідні чотириколісні екіпажі представлені типом бойових віз з високим передком, поручнями та низькими бічними стінками, з вузьким кузовом,

достатнім для візника та пасажера. У цей час вперше з'являються двуколки двох типів – «сидячі візки» з масивним дишлом, на якому сидів візник, та візки з відкритим майданчиком, що є двоколісною версією бойового воза. Особливість цих екіпажів – спеціальне сидіння для візників. Усі типи возів мали складові тричастинні дискові колеса, які оберталися на нерухомих осях. Дишло – вигнуте чи пряме. Вперше як упряжні тварини використовуються еквіди – азіатські «напівосли» (*Equus hemionus*) і осли (*Equus asinus*), дуже рідко – коні (*Equus caballus*). Упряжка, як правило, складалася з 4-х тварин: двох тяглових та двох пристібних.

Бойові двоколісні візки застосовувалися як пересувні платформи, з яких метали дротики та списи під прикриттям високого передка. Ці візки могли розвертатися тільки великою дугою, поки їх передні осі рухалися в горизонтальній площині. Використання двуколок у військовій справі не зафіксовано. Вони могли застосовуватися як транспорт для зв'язку та полювання. До кінця 3-го тисячоліття до н.е. всі типи возів удосконалюються. На колесах з'являється металевий обод. Вперше використовується колесо із поперечними планками. Дишла - переважно аркового типу. Зафіксовано застосування всіх типів возів у культових цілях.

4.2. Єгипет

У першій половині 2 тис. до н.е. бойові колісниці представлені знахідками з Анатолії. Вони мають колеса зі спицями або планками, що перетинаються, запряжені четвіркою еквідів, які, як і в попередній історичний період, як і раніше управляються за допомогою мотузки і носового кільця. Двуколки з сидячим візником зникають. Широко використовуються двоколісні візки з відкритим майданчиком, які в цей період розвиваються в бойові колісниці. Дискові колеса замінюються на більш досконалі, високий передок – на легку огорожу,

забирається сидіння для візника. Дишло втрачає свій арочний вигин і стає злегка зігнутих у середині. Вісь подовжується, а відстань між колесами розширюється. Екіпаж складається із двох осіб. Упряжні тварини у цей період – пара коней під ярмом. Починають застосовуватися ярма-рогатки [63, с.231-232].

Найраніші знахідки возів мають колеса з 6-ю, 8-ю і навіть з 9-ю спицями. На циліндричних печатках із Сирії колісничі зображені у сценах полювання із застосуванням цибулі, у культових сценах і, ймовірно, застосовувалися як представницькі екіпажі. Найдавніші зображення запряжених не кіньми, а еквідами, візок на колесах зі спицями відомі в Анатолії в Каніші (Кюль-Тепе), а модель – в Асем Хюйюку. Вони датуються першою-другою чвертю 2 тис. до н.е.

У Месопотамії та Сирії візки на колесах зі спицями з'являються у 18-17 ст. до н.е., але зображення бойових кінних колісниць у Передній Азії відомі не раніше кінця 17-16 ст. до н.е.

Друга половина 2 тис. до н.е. – час розквіту та панування бойових колісниць. Але використовуються й інші типи возів: візки, двоколки, які стають легшими за конструкцією. Останні запрягалися биками чи мулами і застосовувалися, переважно, у військових обозах для постачання.

Колісничі, запряжені кіньми, представлені на Близькому Сході двома типами: єгипетськими та хетськими. Так, у битві при Кадеші між єгипетським фараоном Рамзесом II і хетським царем Маватілузом хети та їх азіатські союзники виставили понад 2500 колісниць, єгиптяни – близько 1000. У битві при Мегіддо (поч. 15 ст. до н.е. тут) до н. захоплено 894 колісничі ворога, а фараон Аменофіс II привіз до Єгипту як трофей з двох військових походів до Леванту від 730 до 1032 колісниць.

Єгипетські колісничі були дуже стійкі на поворотах; кузов, відкритий ззаду, мав легкі низькі боковини та достатньо місця для двох людей. Хетські та азіатські колісничі пристосовані для 3-х осіб, що стоять одна за одною.

Єгипетські та хетські колісниці мали різні типи коліс зі спицями, які оберталися на нерухомих осях, розміщених у задній частині возів [64, с.208-209].

Обидва типи мали обіддя, що складаються з дерев'яних сегментів, що знаходять один на одного, вигнутих під нагріванням. Шини робилися із сиром'ятної шкіри чи берести. Дишла мали подвійний неглибокий вигин. Місце кріплення дишла до кузова закріплювалося спеціальними дерев'яними розпірками чи ременями.

У цей період тяглового зусилля коней використовуються ярма-рогатки, пристосовані до анатомічному будовою тварин. Військове використання колісниць пов'язане з дезорганізацією бойових побудов піхоти і застосуванням їх як рухливі платформи для стрільби з лука по ворогові. Єгипетські колісниці розроблені для візника та лучника, а хетські тримісні бойові колісниці застосовувалися як транспортний засіб на полі бою.

Колісниці використовувалися також і в облавному полюванні, і культових церемоніях. Візки в цей період оснащені колесами різних типів, запряжені биками або мулами. Еламські вози мали колеса з 12-16 спицями, запрягалися мулами або кіньми і застосовувалися як військовий транспорт. На Кіпрі збереглися залишки возів з осями, що обертаються.

У першому тисячолітті до н.е. колісниці часто зображувалися на ассирійських палацових рельєфах. Колісниці, зображені на кам'яних рельєфах Ашшурнасіпала II і Салманасара III (9 ст. до н.е.) показані з «D»-образним у плані майданчиком і низьким передком. Екіпаж – із двох, рідше – трьох осіб. У колесах зображено по 6 спиць (на колісницях ворога – по 8), вони оберталися на нерухомих осях, розміщених у задній частині платформи. Дерев'яні ободи коліс - широкі і склалися з трьох або шести сегментів. Дишель «Y»-подібного типу. Зображено переважно триги (два коні під ярмом, третій – пристяжний). Чотири коні використовувалися лише з царськими колісницями [63, с.229-231].

На рельєфах Тиглатпаласара III і Саргона II показаний інший вид колісниць: з прямокутним у плані настилом, вищими боковинами кузова. Колеса стають більшими в діаметрі і мають по 8 спиць. Y-подібні дишла оснащуються єдиним ярмом для четвірки упряжних коней, на відміну від ярм-рогаток, індивідуальних для кожного коня. Рельєфи Сеннахериба і Ашшурбаніпала (7 ст. до н.е.) демонструють подібний до описаного вище тип колісниць, які, однак, збільшуються в розмірах. Колеса царських колісниць забезпечені ребристими шинами. У вуздечках застосовуються шори, накладки на голову коня, прикраси дишла та вудила м'якої дії кількох типів [65, с.138].

У цей період відомі й інші типи колісниць – наприклад, дводихлові на Кіпрі. У другій половині першого тисячоліття до н. колісниці представлені в ахеменідських та греко-перських джерелах. Це візки з прямокутним кузовом та боковинами різних форм.

Двоколки є легкими пасажирськими екіпажами з сидінням. Вісь розміщена в задній частині майданчика, колеса мають шини з ребристою поверхнею. У упряжках з'являються коні знаменитої несинської породи. Колісниці першого тисячоліття до н. у своїй конструкції демонструють тенденцію до обтяження. Хоча в порівнянні з колишніми часами колісниці втратили властиву їм маневреність, вони все ще залишаються на полі бою рухливими платформами для стрільби лучників. Екіпаж возу збільшується до чотирьох осіб, тил прикриває щитоносець, який виконує виключно оборонні завдання [66, с.118].

На останньому етапі в історії колісництва робилися спроби відродити колишню славу і міць: використовувалися серпи на осях колісниць для руйнування бойового ладу ворога – у ахеменідів, а потім – і у еллінів. Кавалерія дуже швидко доводить свої переваги у тактиці бою, і колісниці втрачають своє військове значення. Вони все частіше використовуються в культових та представницьких цілях. На рубежі нової ери колісниці поступово втрачають і

свою функцію. Основні типи візів та двоколок удосконалюються та зберігаються аж до наших днів.

4.3. Китай

У II тисячолітті в долину Жовтої річки вторгся пастуший народ, який називав себе "шан", - це вторгнення було частиною хвилі навал з Великого степу, яка була викликана винаходом бойової колісниці. Воїни на колісницях підкорили багато землеробських племен і побудували містечка-фортеці, звідки щороку здійснювали походи на племена, що залишалися непокірними. Частина переможених була звернена до рабів, ці раби обробляли землі храмових господарств; інші громади продовжували жити у своїх селах та обробляли на користь завойовників так звані «загальні поля», «гун-тянь».

Так само як у хетів, каситів, мітанійців, структуру суспільства Шан визначала військову роль аристократії колісничних воїнів; знати успадкувала найважливіші посади і засідала у раді старійшин. Вожді-«вани» були одночасно і верховними жерцями, але вони не мали абсолютної влади, їм доводилося зважати на аристократію і народні збори. "Благородні" нащадки завойовників називали себе "сто родів", "байсин", а підкорених - "чумінь"; у могилу «шляхетного» воїна клали кілька рабів, а в могили «ванів» — сотні та тисячі рабів із зв'язаними за спиною руками. З початком епохи Шан до Китаю прийшли деякі елементи близькосхідного культурного кола: бронзове лиття, у тому числі провушні сокири-кельти, гончарне коло, культивування пшениці.

Встановлено, що слова, що позначають пшеницю, ячмінь, коня, колесо, візок, колісницю в давньокитайській мові, запозичені з індоєвропейських мов.

Науковець І. Нідем писав про культурний континуїтет, що встановився в бронзовому столітті між Близьким і Далеким Сходом, які перестали бути ізольованими світами, про дифузю культурних елементів через посередництво

пастуських племен Великого степу. Характерно, що, будучи колісничними воїнами, «байсин» не зуміли адаптувати коней до клімату Великої рівнини; вони отримували своїх коней зі степів, звідки прийшли самі. У районі закруту Хуанхе мешкали в багатьох розводили коней і племена «кінських цянів», що постійно робили набіги на Шан. У XI ст. до зв. е. одне з цянських племен, чжоу, розгромило шан і замінило їх у ролі володарів Китаю [63, с.230].

Незабаром після завоювання чжоуські вани виділили своїм родичам та главам знатних пологів близько сотні уділів. Питомі володарі вважалися васалами вана: вони давали йому клятви вірності, регулярно приходили до двору з даниною і разі війни наводили свої дружини. Характерні риси васальних відносин і залежне становище селян спонукають багатьох дослідників називати суспільство Чжоу феодальним.

У Китаї, за відсутності давньої монархічної традиції, сформувалося феодальне станове суспільство. У X-VIII ст. більшу частину долини Жовтої річки ще займали ліси та містечка — центри князівств були такі малі, що їхня площа рідко перевищувала 10 акрів, а населення — тисячу чоловік. Землі князів і храмів, як і раніше, обробляли тисячі рабів, ванни та князі винагороджували воїнів і сановників рабами — числом від 5 до 200 сімей. Селяни – їх тепер називали "простонароддя", "шумінь", - жили громадами, в яких земля регулярно переділялася за кількістю їдців; за традицією вважалося, що середня сім'я з п'яти осіб повинна мати наділ у 100-му — ця система називалася «цзін-тянь». Крім своїх полів селяни, як і раніше, обробляли «загальні поля», урожай з яких йшов князеві [22, с.74].

У VIII ст. до н.е. чжоусці зазнали поразки від степовиків-«жунів», і їх вождь Пін-ван був змушений перевести свою столицю на схід, в місто Лої. На той час питомі князі мало підкорялися вану, і держава Чжоу розпалося — почалася «Епоха безлічі царств», «Лего». Вважається, що в період Лего (722–481 рр. до н. е.) існувало близько півтори сотні князівств, очолюваних правителями, які мали

титули «гун», «хоу», «бо» — іноді їх називали «чжухоу», «всі князі ». Княжі пологи на той час розрослися і розділилися на клани; очолювані сановниками («цинами»), почесні клани мали великі землі, дружини колісницьких воїнів і безліч рабів, які обробляли їхні поля. Поселення, що належали кланам, налічували близько тисячі сімей, а центри князівств — близько 3 тис. сімей, або 15–20 тис. осіб.

Очевидно, що порівняно з попереднім періодом чисельність населення значно зросла. Про зростання чисельності військової еліти можна судити щодо збільшення колісницького війська. На початку періоду Лего середнє князівство мало 200–300 колісниць, а наприкінці періоду князівство Лу могло виставити на полі бою тисячу колісниць, а князівство Цзінь — навіть чотири тисячі. Потрібно врахувати при цьому, що колісничі збільшилися у розмірах, тепер у них запрягали не два, а чотири коні, і екіпаж збільшився до трьох осіб. Кількість піхотинців, що супроводжували колісницю, навпаки, зменшилася приблизно з 70–80 до десяти осіб, і битви перетворилися на зіткнення величезних мас колісниць, в яких майже не брала участь піхота.

Сходознавець Л.С. Васильєв проводить аналогію між цими війнами та битвами лицарської доби, в яких знати слідувала правилам «галантності». Китайський лицар був господарем колісничі і у складі екіпажу виступав як стрілець з лука, тоді як два інші воїни — копійник і візник — були його дружинниками. Лук здавна вважався зброєю знаті, яка навчалася мистецтву лучників у спеціальних школах та влаштовувала змагання у стрільбі, що нагадують спортивні свята [18, с.52-53].

Луки того періоду формою нагадували скіфські, але були значно більшими за розмірами - їх довжина досягала 140 см. Судячи з залишків, знайдених у Чанша, луки були складними і склеювалися з кількох шарів бамбука, а потім обмотувалися шовком. Дерев'яні луки скіфського типу довжиною близько 1 м знайдені нещодавно в Сінцзяні. Зі зростанням чисельності кланів багато

представників бічних гілок втрачали привілейоване становище і відтіснялися в середу простолюду; збіднілі нащадки завойовників займалися ремеслом, торгівлею, землеробством на околицях міст. Городян, у значній частині нащадків завойовників, називали «вільними», «гожень»; вони зберегли право носити зброю та брали участь у народних зборах. Князям та постійно ворогуючим між собою аристократам доводилося зважати на численне населення міст, бували випадки, коли городяни зводили на престол князів і укладали з ними договори про самоврядування.

На відміну від городян селяни, нащадки підкорених тубільців, були залежне населення, князі шанували своїм сановникам поля разом із поселеннями, і деякі дослідники називають селян «кріпаками».

У середині VII ст. до зв. е. міністр князівства Ці Гуань Чжун замінив систему відпрацювань на «загальних полях» сплатою поземельного податку, пізніше цей порядок поширився і деякі інші князівства. Після цієї реформи переділи земель у громадах поступово припинилися; селянські наділи стали передаватися у спадок, але продажі були ще рідкісними. Бідняки брали зерно в борг під заставу своїх синів, при несплаті боргу ці заручники-чжуйцзи ставали рабами. Період Лего був часом запеклих воєн між князівствами і внутрішніми смути всередині князівств, ці смути були наслідком міжособної боротьби знатних кланів. Пісні збірки «Шицзін», що належать до цього часу, говорять про голод, про втечу селян, про ненависть, яку вони жили до панів. Побори з селян досягали врожаю [18, с.54-56].

Джерела кажуть, що в цей період ще були вільні землі, але селяни не могли їх обробляти через постійні війни та надмірну експлуатацію. Отже, у разі перенаселення було відносним, це було перенаселення рамках існуючого соціального ладу. Стиснення VI ст. до зв. е. породило екосоціальну кризу, повстання та революції. Знатні клани, що билися між собою, залучали у свою боротьбу городян і селян; у середині VI ст., відчувши свою силу, городяни та

селяни звернулися проти знаті. Найкраще збереглися відомості про події, що відбувалися в цей час у князівстві Чжен. Чжен розташовувалося на північному сході Хенані, у стародавньому районі розселення племен шан; карти, складені за матеріалами пізнішої епохи, показують, що у цьому районі була найвища щільність населення.

Відомо також, що Чжен був головним торговим центром Китаю, і багаті купці мали велике вплив у князівстві, а городяни («гожень») часто виступали проти знаті. Ворожнеча між кланами спонукала один із них, який очолював аристократ Цзи Си, перейти на бік простого народу. У 562 р. до зв. е. обіймав посаду міністра Цзи Си спробував відібрати в аристократів їх землі. Знати підняла заколот, і Цзи Си було вбито, але його син Цзи Чань очолив ополчення «гожень» і розгромив бунтівні клани. Конфісковані землі аристократів роздали селянам. У 543 р. у Чжен був голод і люди з клану Цзи роздавали народу зерно, цього року Цзи Чань став першим міністром і оголосив про новий переділ земель. Щоб протистояти ворожій аристократії, Цзи Чань об'єднав селянські сім'ї у п'ятірки, які зобов'язані виставляти воїнів в ополчення та пов'язані круговою порукою. Якщо один із п'ятірки чинив злочин, то покарання зазнавала вся п'ятірка. У 536 р. Цзи Чань наказав відлити бронзовий триніжок «Сіншу» із текстом кодексу законів; це були перші писані закони в Китаї - доти знати вирішувала судові справи зі своєї сваволі. Поява однакових всім законів викликала обурення знаті.

Розгром аристократичних кланів та конфіскація їх земель означали соціальну революцію, ця революція привела до влади етатистську монархію. Цзи Чань був одним із засновників вчення легістів, яке освячувало владу монарха, що спирається на закон. Основними принципами легістів були рівність всіх перед законом і висування за походженням, а, по заслугам. Протягом наступних десятиліть революція, що почалася в Чжені, охопила інші князівства. У 513 р.

перший міністр Фань Сюань-цзи встановив триніжок «Сіншу» у Цзінь, у 481 р. відбулися аналогічні події у Ци [18, с.56].

На місці слабких, керованих знаті князівств з'явилися сильні монархії, які використовували свою міць для підпорядкування сусідніх держав.

Філософ Мо-цзи, який жив у V ст. до зв. е., залишив яскравий опис жорстоких воєн того часу, що супроводжувалися руйнуванням міст та масовим винищенням мирного населення. До кінця V ст. Велика Китайська рівнина виявилася поділеною між п'ятьма могутніми царствами: Ці, Хань, Вей, Чжао та Янь. Почалася нова епоха - епоха царств, Чжанго.

Цікавим є те, що восени цього року під відомою археологічною пам'яткою стародавнього Китаю - Теракотовою армією - вчені знайшли залишки того, що прийнято називати колісницею, яка була запряжена вівцями. Цій знахідці, можливо, вже більше 2 тисяч років.

Залишки були знайдені у "західній гробниці", де розташовувався мавзолей імператора Цінь Шихуанді. Як стверджує археолог Цзян Веньсяо, що керує розкопками гробниці, головна конструкція колісниці зіпсувалася після понад 2 тисяч років знаходження в землі. За історичними джерелами, Мавзолей датується III століттям до н.е. Науковцями було знайдено 6 скелетів овець, які мали засоби для тяги колісниці. Учені припускають, що це є залишки колісниці, в яку запрягали овець [18, с.53-55].

У стародавньому Китаї широко розповсюдженими були колісниці, запряжені кінями, а ще - вози, які запрягали биками. А на противагу їм, - колісниця, в яку впрягали овець - знахідка надзвичайно рідкісна. Але про можливість запрягання овець відомо з історичних джерел і китайських традицій(малюнок 12).

Як розповідають перекази, імператор У (або Сима Янь), що є засновником династії Західна Цзінь, який керував з 266 по 290 роки н.е., кожної ночі їздив в

екіпажі, який був запряжений вівцями, навколо свого маєтку і спав там, де зупинялися вівці [18, с.53].

Науковці сподіваються, що лабораторний аналіз похоронної камери "західної гробниці", дасть змогу визначити, кого саме там було поховано.

Ще крім колісниці з 6-ма вівцями, археологами було знайдено чотириколісну дерев'яну колісницю, яка, можливо, була запряжена кіньми та оснащена доволі дивовижною прямокутною парасолею. Як говорить Венсья, - це є найстарішим екземпляром такого виду, який коли-небудь було знайдено.

Ще археологи розкопали мідні колісниці та артефакти, які пов'язані з кіньми, а також - залізні інструменти та мідну зброю. Усі ці археологічні знахідки розповідають ще й про те, коли в регіоні стала виникати залізна зброя, а також про транспорт, який був на той час поширений.

ВИСНОВКИ

5000 років тому в Шумері з'явилися перші кавалерійські частини. Щоправда, це були скоріше транспортні війська і кавалерійськими їх назвати важко, оскільки нарівні з ще не дуже прирученим конем у них використовувалися віслюки та бики, які тягли важкі чотириколісні візки. Але з боку низовин Волги та Дону з'явилися північні кочівники, які відрізнялися небаченою досі маневреністю. Оскільки, крім коней, застосовували легкі двоколісні візки: такі, які зараз прийнято називати колісницями.

Колісниця - це двоколісний засіб пересування, який везли коні. Він використовувався під час бою в період бронзової та залізної доби, а потім, у більш пізній час. Застарівши у військовому плані, він став використовуватися тільки під час подорожей, ігор або процесій. Перші ранні форми колісниць мали іноді чотири колеса [28, с.256].

Як правило, колісниця була легкою платформою, мала вісь та два колеса, а ще – була оснащена спереду та по бокам бортиками, висотою до пояса. Два або більше коней запрягали в неї, використовуючи постронники та дишель. Перший малюнок засобів пересування, які використовували під час війни був знайдений в південному Межиріччі у 2600 до н. е. Можна стверджувати, що це були швидше за все вози, які мали 2 осі, і які тягли домашні осли чи онагри. Однак, вози ці були важкими, тому їх могли застосовувати тільки для перевезення вантажів, а не для самої битви, де потрібні були швидкі легкі повозки.

Шумери теж мали двоколісні вози, які тягли 4 онагри, вони були доволі легкі, але ще мали суцільні колеса.

Легкі бойові колісниці почали з'являтися після приручення коня та винайдення колеса зі спицями. Одомашнення коня почалося в степах Євразії, які були населені арійськими племенами. Саме там, території Південного Уралу було знайдено рештки найдавніших колісниць. Вони були у похованнях воїнів, для котрих вони, імовірно, слугували символом їхньої влади.

Так колісниці стали не лише транспортним засобом, а досить потужною ударною зброєю, так би мовити, «танками бронзової доби», використовуючи які можна було швидко захопити значні території. У цей час на території Північного Причорномор'я стала з'являтися культура, що має назву «культура бойових колісниць». А деякі групи аріїв простяглися на Близький Схід, до країни Мітанні. У Межиріччі колесо зі спицями та колісниці виникли тільки в середині 2 тисячоліття до н. е. Потім цей винахід стали використовувати й інші народи [46, с.190]..

За часів використання колісниць переважна частина коней не могла витримувати людську вагу під час бою, бо первісний дикий кінь розмірами сягав лише великого поні. Ефективність колісниць проявлялася під час бою тільки на досить рівній і відкритій ділянці. Так як з плином часу коней почали вирощувати міцнішими та більшими, колісниці стали поступатися кавалерії. Перші колісниці, у яких колеса були зі спицями стали виготовляти близько 2 тисячоліття до Р. Х., а найбільше їх використання припало на XIII ст до Р.Х .

Ці бойові візки вирізнялися масивністю. Вони котилися на суцільних, у вигляді диска колесах і, зважаючи на все, маневреністю не відрізнялися.

Ймовірно, у бою їх використовували як транспортний засіб для швидкого перекидання військ, але не як ударний засіб.

Потім гіксоси ознайомилися з колісницями Єгипту. І ось там древні колісничі досягли досконалості: тактичної та технічної. Цікаво, що детально вивчати давньоєгипетські колісничі нескладно. Є безліч малюнків і навіть зразки – у фіванських похованнях знайдено близько 11 комплектних колісниць різного періоду. Причому 6 їх належали Тутанхамону. І простежити еволюцію цього транспортного засобу можна на реальних зразках.

Якщо говорити про колеса, то їх обод робився з кількох шматків дерева. Приблизно так, як і зараз на візкових дерев'яних колесах, але тільки древні легші та витончені – для економії ваги. Частина обода стягували шини із шкіри. Її натягували у розмоченому вигляді і потім сушили на сонці. Вона стискалася і щільно стискала обід. У пізню античність шкіру замінили залізною шиною, яку одягали в розігрітому стані. Принцип стиснення обода не змінився.

Поверх шкіряної шини обід обклеювали берестою. А обод із основою з'єднували спиці з точеного дерева. Місця стикування з ободом і основою додатково зміцнювали ремінцями з тієї ж сиром'ятини. У ранніх зразках покладено чотири спиці на колесо, а пізніше їх стало шість. Вчені кажуть, що це свідчить про те, що обладунок воїна став більш ґрунтовним та надійним, через що вага колісничі зростає і довелось посилити конструкцію колеса.

Колеса встановлювалися на досить довгу вісь. База колісниць могла доходити до 2,3 метра. Колеса кріпилися на осі бронзовою чекою.

У середині осі закріплювалося дишло – досить міцний стрижень, довжина якого наближалася до трьох метрів. На кінці дишла ставилося ярмо. Не

найдосконаліший пристрій, але хомут тоді ще не винайшли. У будь-якому випадку штатним способом упряжки колісниці вважалася пара коней[41, с.341].

Для пасажирів на осі ставили майданчик. Він являв собою гнуту дерев'яну раму, підлогу якої плели зі шкіряного шнура. І економія ваги, і амортизатор. Розмір майданчика, до речі, не особливо великий – близько метра завширшки і приблизно 45 сантиметрів завглибшки. Місця були для двох пасажирів: один керував колісницею, а інший – стріляв із лука.

Щоб не випасти на ходу, спереду майданчик обладнювався перилами. Все з того ж гнутого дерева. Ззаду колісниця залишалася відкритою – для зниження ваги та зручності посадки. А передні перильця затягувалися фартухом зі шкіри. Або із тонкого металу. Але це вже винятково на церемоніальних зразках.

Цікаво, що бойові колісниці виходили доволі легкими. Вага близько 35 кілограмів. І цей норматив майже немає відхилень. Зважаючи на все, за цим суворо стежили. Важка колісниця позбавляється своєї головної переваги – маневреності та швидкості.

Коней, запряжених у колісницю, теж берегли, на них покладалися стьогані попони і навіть спеціальні шоломи. А ось захист візника та стрільця розрізнялися. Перший взагалі не мав обладунку. З одного боку прикриттям йому служило тіло стрільця, з другого – він тримав щит. Правити доводилося однією рукою. Стрілець мав шолом і розвинений обладунок з проклеєного полотна чи металу. У Єгипті не особливо цінували броню через спеку. Але стрілець на колісниці особливо активним не був і тому міг дозволити собі задушливий футляр, що оберігав від стріл і копій [47, с.192].

Колісниці використовувалися у бою масовано: тактична мінімальна одиниця складалася з десяти колісниць. П'ять таких груп складала вже аналог ескадрону. У бою могло брати участь лише з одного боку кілька тисяч колісниць. Номери ескадронам не надавалися. Тільки гучні імена, на кшталт "Яструби", "Справедливість", "Божественна сила". Цікаво, що знатним людям, які не мали коштів на колісниці, часто кошти діставалися зі скарбниці. А сини фараонів проходили в "колісничих військах" повний курс - від візничого до старшого колісничного [49, с.16].

Таким чином, як бачимо, зображення колеса та колісниць можна знайти у різних народів, що вказує на те, що вони колись були дуже поширеними, а сучасні розкопки це підтверджують.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Алексеев М. В. Наука про Схід / М. В. Алексеев. М., 1982.
2. Албеділ М. Ф. Забута цивілізація в долині Інду / М. Ф. Альбе-Діль. СПб., 1991.
3. Археологія УССР. Київ. 1985. С. 336-352.
4. Асланов Г.М., Ваидов Р.М., Ионне Г.И. Древний Мингечаур, Баку, 1959, с.31.
5. Бонгард-Левін Г. М. Давня Індія: Історія і культура / Г. М. Бонгард-Левін. СПб., 2001. 288 с. Сер. Сходознавство: навчальні посібники та матеріали.
6. Берестнев С. И. Восточноукраинская лесостепь в эпоху средней и поздней бронзы (II тыс. до н. э.) / С. И. Берестнев. — Харьков : ПФ Амет, 2001. — 264 с.
7. Блаватский В.Д. О северной окраине Скифии Геродота. // Древности Восточной Европы. М. 1969. С.31.
8. Бочкарёв В.С. Карпато-Дунайский и Волго-Уральский очаги культурогенеза эпохи бронзы // Конвергенция и дивиргенция в развитии культур эпохи энеолита-бронзы Средней и Восточной Европы. СПб 1995.С. 18-28.
9. Васильев Л. С. Аграрные отношения и община в древнем Китае. М., 1961. С. 206–207.
10. Васильев и.Б., Кузнецов П.Ф, Семенов А.П. Миграционные процессы в Волго-Уралье // Доно- Волго-Уральская лесостепь на рубеже среднего и позднего бронзового века. Материалы конф. Волгоград 1996.
11. Вебер М. Аграрная история древнего мира. М., 2001. С. 225.
12. Виноградова Н. А. Традиційне мистецтво Сходу: термінологію. словник / Н. А. Виноградова. М., 1997..

13. Галкин Л. Л. Сосуд срубной культуры с сюжетным рисунком из Саратовского Заволжья / Л. Л. Галкин // Советская археология. — 1977. — № 3. — С. 189–196.
14. Геродот. История. Пер. Стратановского Г.А. Л. 1972. С. 285
15. Граков Б.Н. Скифы. М. 1971. С. 26.
16. Горбов В. Н. Культурные комплексы на поселениях срубной культуры Северо-Восточного Приазовья / В. Н. Горбов, Р. А. Мимоход // Древности Северо-Восточного Приазовья / за ред. А. Д. Пряхина. — Донецк : Украинский культурологический центр, 1999. — С. 24–69.
17. Громова В.И. История лошадей (рода Equus) в Старом свете. «Труды Палеонтологического ин-та А.Н. СССР», Т. 17, 1949, вып. 1,2.
18. Древняя история Китая. М., 1958. С. 52, 56.
19. Есаян С.А. Оружие и военное дело древней Армении. Ереван 1966. С. 129.
20. Каптерева Т. П. Мистецтво середньовічного Сходу / Т. П. Каптерева, І. А. Виноградова. М "1989.
21. Каргин Ю. Ю. Варианты орнаментов срубной культурноисторической общности и критерии их выделения / Ю. Ю. Каргин // Урало-Поволжская лесостепь в эпоху бронзового века / под ред. Г. Т. Обыденновой. — Уфа : Издво БГПУ, 2006. — С. 77–92.
22. Конрад П. І. Захід і Схід / Н. І. Конрад. М., 1972.
23. Константин Багрянородный. Сочинения «о фемах» и «о народах». М. 1899. с. 73.
24. Ксенофонт. Анабасис. Пер. Максимовой М.И. М. 1951.
25. Кузьмина Е.Е. Колесный транспорт и проблема этнической и социальной истории древнего населения Южнорусских степей. В.Д.И. №4 1974. С.85.
26. Литвиненко Р. А. Колесный транспорт эпохи бронзы Евразийской степи и лесостепи / Р. А. Литвиненко. — Донецк : Изд-во ДонГУ, 1997. — 66 с.

27. Литвиненко Р. О. До проблеми псаліїв, бойових колісниць і воїнів-колісничих у бабинській культурі / Р. О. Литвиненко // Археологія. — 2005. — № 4. — С. 37–52.
28. Мамонтов В.И. Об инсигниях власти в погребениях эпохи бронзы из районов Поволжья и Дона // Доно-Волго-Уральская лесостепь на рубеже среднего и позднего бронзового века. Материалы конф. Волгоград 1996.
29. Мандала VI, гимн 58, 2 // Ригведа. Мандалы V–VIII / издание подготовила Т. Я. Елизаренкова. — М. : Наука, 1997. — 768 с.
30. Матвеев Ю.П. Колесничная традиция и абашевская общность // Проблемы гірничної археології (Доповіді II міжнародного Картамиського польового археологічного семінару) Алчевськ., 2003. С.106.
31. Матвеев Ю.П. Воинские погребения эпохи бронзы. // Древнейшие общества земледельцев и скотоводов Северного Причерноморья. Киев.1991
32. Міхаловський, І. Б. Архітектурні форми античності / І. Б. Міхаловський. - М -2017р.
33. Мифы народов мира. Т. 2 М. 1988. S.V.колесо.
34. Мнацаканян А.О. Раскопки курганов на побережье озера Севан в 1956 году, «Советская археология», 1957, №2, с.151.
35. Мнацаканян А.О. Древние повозки из кургана бронзового века на побережье озера Севан, «Советская археология», 1960, №2.
36. Мнацаканян А.О. Раскопки могильников в селении Головино, Труды Гос.исторического музея Армении, т.5, с.48.
37. Отрощенко В. В. Малюнки (знаки) колісниць в пам'ятках культур зрубної спільності / В. В. Отрощенко // СевероВосточное Приазовье в системе евразийских древностей / за ред. В. Н. Горбова: у 2 ч. — Донецк : Изд-во ДонГУ, 1996. — Ч. 1. — С. 128–132.

38. Отрощенко В. В. Сюжет двобою у знаковій системі зрубної спільноти / В. В. Отрощенко // Проблеми історії та археології України : матеріали V Міжнародної наук. конф., 4–6.11.2004 р. / упоряд. С. І. Посохов. — Харків : Вид-во НМЦ «СД», 2004. — С. 17–18.
39. Отрощенко В. В. Антропоморфні образи в мистецтві та знаковій системі населення зрубної спільноти / В. В. Отрощенко // Искусство и религия древних обществ / составитель В. С. Ветров. — Луганск : Світлиця, 2005. — С. 125–130.
40. Паланджян В. Деревянные повозки из раскопок у села Лчашен, Труды Гос.исторического музея Армении, т.5, с.256.
41. Питровский Б.Б. История и культура Урарту, Ереван, 1944, М., 1959, с.157-210.
42. Писаревский А.Н., Писаревский Н.П. Древнейшее письмо скотоводческих племен степи и лесостепи Восточной Европы эпохи бронзы // Норция. Вып. 67. С. 46-88.
43. Пряхин А.Д. Беседин В.И. Конская узда периода средней бронзы в Восточноевропейской лесостепи и степи. РА №3 1998. С. 22-33.
44. Пыслару И. Индоевропейцы, конь и узда в эпоху бронзы. Stratum plus №2, 2000. С.341
45. Пустовалов С.Ж. Курган тягунова могила и проблемы колесного транспорта ямно-катакомбной эпохи в Восточной Европе. Stratum plus №2 2000.
46. Ригведа. пер. Е.А. Елизаренковой т. 1-4 М. 1988-1993.
47. Роулэнд Б. Мистецтво Сходу і Заходу / Б. Роулэнд. М., 1958.
48. Рыбаков Б.А. Русские земли по карте Идрисси 1154г. КСИИМК, вып.43. 1952. С. 27-29.
49. Рыбаков Б.А. Путь из Булгара в Киев. // Древности Восточной Европы. М. 1969. С. 190.

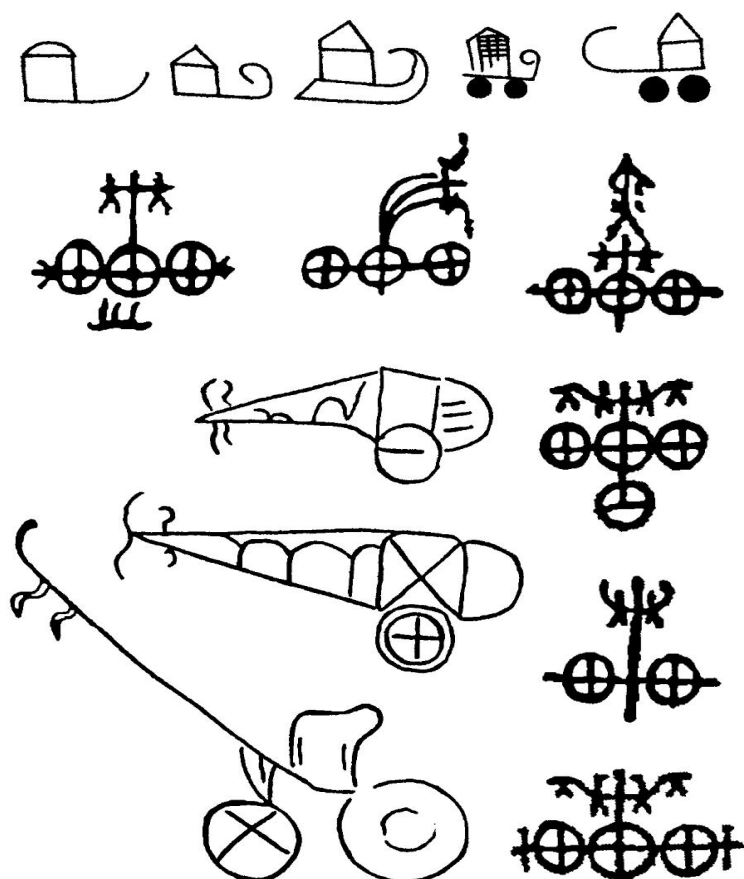
50. Рындина Н.В, Древнейшее металлообрабатывающее производство Юго-Восточной Европы. М.1998. С. 192.
51. Рудинський М. Я. Кам'яна Могила / М. Я. Рудинський. — К. : Вид-во АН УРСР, 1961. — 140 с.
52. Рыков П. С. 1935. Отчет П. Рыкова о раскопках курганов в урочище «Три Брата» в Калмыцкой автономной области. Научный архив ИИМК РАН. Ф. 2, оп. 1, № 107.
53. Сеницын И. В. 1964. Отчет об археологических работах, проведенных на территории Калмыцкой АССР в 1964 году. Архив ИИМК РАН. Ф. 35, оп. 1/1964
54. Сергеева М. С. Міфологічний образ колісниці у графіці населення степів Східної Європи доби бронзи / М. С. Сергеева // Археологія. — 2001. — № 1. — С. 10–18.
55. Сидорова В. С. Скульптура Стародавньої Індії / В. С. Сидорова. М., 1971.
56. Степугина Т. В. Первые государства в Китае с История Древнего Мира. Ранняя древность. М., 1982. С. 147–149, 156–158
57. Стоколос В. С. Культура населения бронзового века Южного Зауралья / В. С. Стоколос. — Москва : Наука, 1972. — 166 с.
58. Тит Ливий. История Рима от основания города. Пер. М.Л. Гаспарова. М. 1989.
59. Тюменев А.И. Государственное хозяйство древнего Шумера, М-Л., 1956, с.128.
60. Халиков А.Х. Лебединская Г.В., Герасимова М.М. Пепкинский курган. Йошкар Ола. 1966.
61. Циміданов В. В. Соціальний розвиток населення зрубної культурно-історичної спільноти (за матеріалами поховальних пам'яток Східної

- України) : автореф. дис. канд. іст. наук / В. В. Циміданов. — К. : ІА НАНУ, 1997. — 22 с.
62. Цимиданов В. В. Социальная структура срубного общества / В. В. Цимиданов. — Донецк : Изд-во «Кассиопея», 2004. — 204 с.
63. Чайлд Г. Прогресс и археология, с.125.
64. Чайлд Г. Древний восток в свете новых раскопок, М., 1956, с.230.
65. Чередниченко Н.Н., Пустовалов С.Ж. Боевые колесницы и колесничие в обществе катакомбной культуры. СА №4 1991 С. 208-209.
66. Чередниченко Н. Н. Колесницы Евразии эпохи поздней бронзы / Н. Н. Чередниченко // Энеолит и бронзовый век Украины / под ред. С. С. Березанской, В. В. Отрощенко, Д. Я. Телегина. — К. : Наукова думка, 1976. — С. 135–150.
67. Черных Е.Н. Кузьминых С.В. Древняя металлургия северной Евразии. М. 1989. С. 118.
68. Черненко Е.В. Поход Дария в Скифию // Древности степной Скифии. Киев. 1982. С. 17.
69. Шарафутдинова И.Н. Степное Поднепровье в эпоху поздней бронзы. Киев. 1982. С. 14.
70. Шептунова І. І. Колісниця сонця - храм Сури в Конараке / І. І. Шептунова // Сад однієї квітки. М., 1991.
71. Щетенко А. Я. К проблеме интерпретации клада культовых предметов из Даймабада (Центральная Индия) / А. Я. Щетенко // Искусство и религия древних обществ / составитель В. С. Ветров. — Луганск : Світлиця, 2007. — с. 131–173.
72. Europäisches Erbe. — Frunkfurt-on-Mayn, 1994. — № 2. — 160 s.

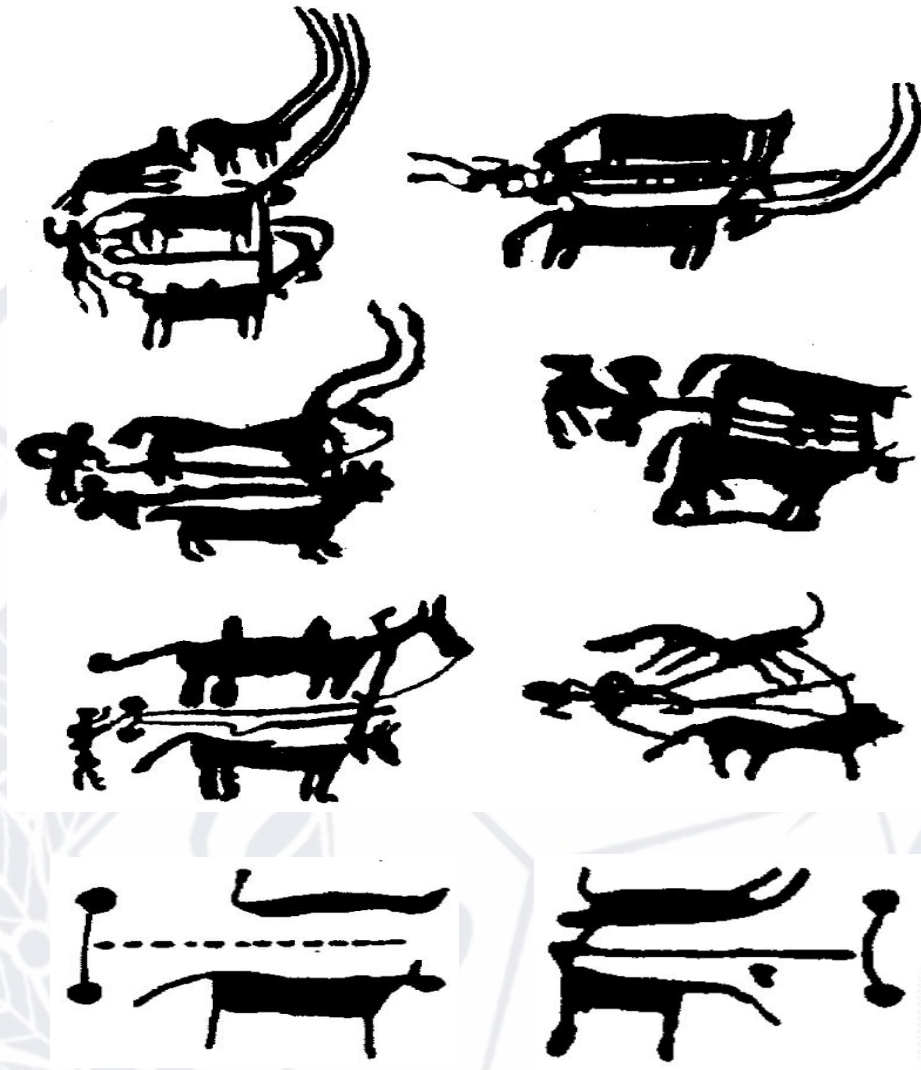
73. Kuz'mina E. E. The Origin of the Indo-Iranians / E. E. Kuz'mina // Leiden Indo-European Etymological Dictionary Series. — Leiden — Boston : Ed. «Brill», 2007. — Vol. 3. — 762 p.
74. Malmer M. P. A Chronological Study of North European Rock Art / M. P. Malmer // Antikvariska serien 32. — Stockholm : Almqvist & Wiksell International, 1981. — 144 p.
75. Əliyev Vəli. Gəmiqaya / Vəli Əliyev. — Bakı: «Əbilov, Zeynalov və oğulları», 2005. — 148 səh.
76. Магістеріум. Випуск 53. Археологічні студії V. Otroshchenko IS IT HERO OR WORKER? Paper deals with interpreting content graffiti on a fragment of a pot from settlement Bezimmenne II Novoazovsky district of Donetsk region, near Mariupol', before interpreted in the conte.

ДОДАТКИ

Знайдені зображення колісниць



Малюнок 1. Пиктограми із Урука



Малюнок 2. Двуколки на маленьких дискових колесах



Малюнок 3. Колісниці

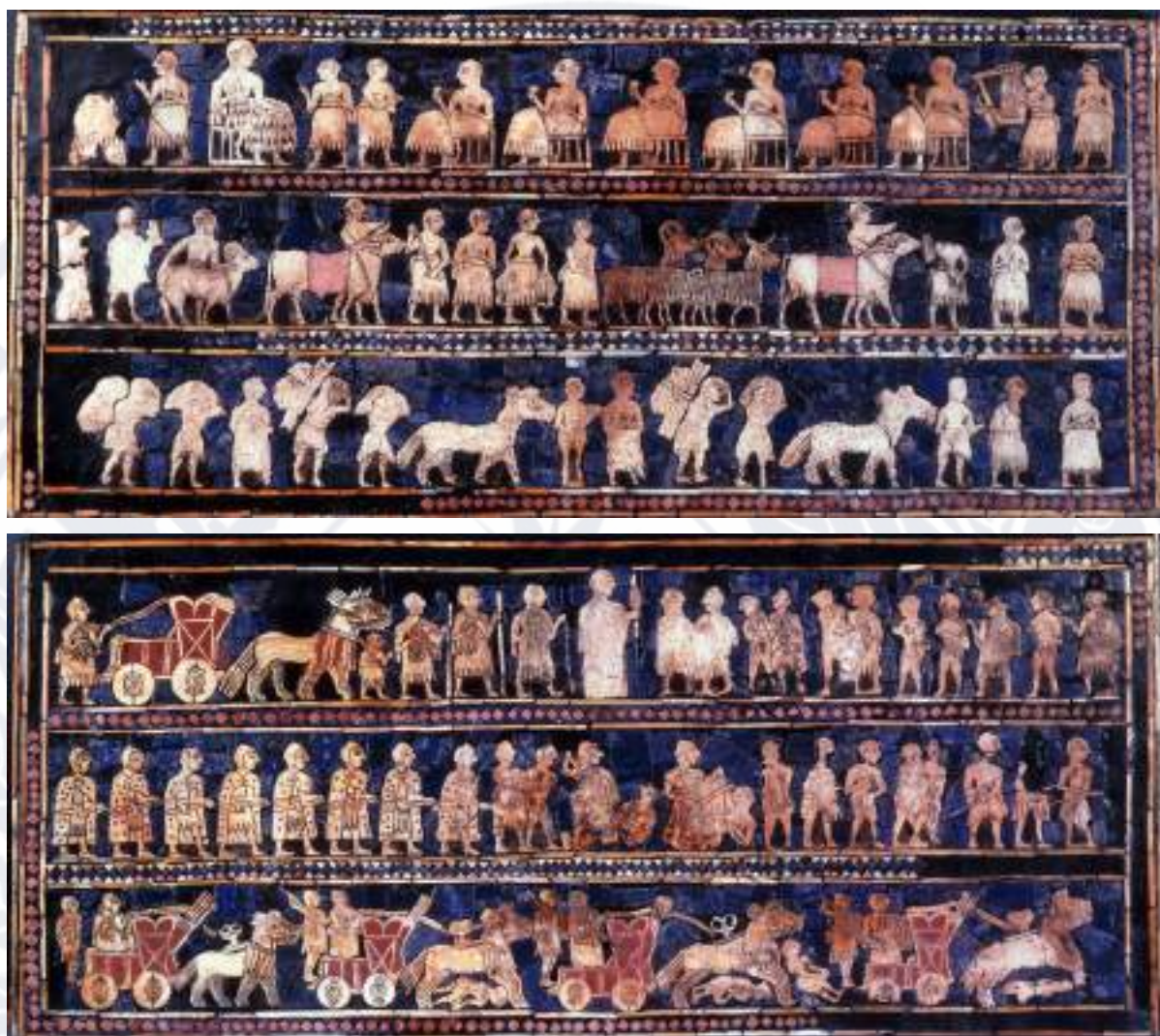


Малюнки 4.: 1. Близький Схід, Урук IVa, пиктограми на глиняних табличках; 2. – камінна плітка, Лондон, Британський музей, N 128858; 3 – деталь «Штандарта із Ура», Лондон, Британський музей, N 121201; 4 – Марі, деталь панно, Париж, Лувр; 5 – деталь циліндричної печаті, Нью-Йорк, Музей Метрополітен, колекція Морган N 230; 6 – деталь циліндричної печаті, Оксфорд, Музей Ашмоліан N1920.25; 7 – деталь відтиску циліндричної печаті, Париж, Лувр, колекція Клера, N 284; 8 – деталь відтиску циліндричної печаті, Нью-Йорк, Музей Метрополітен, N66.245.17в; 9 – деталь циліндричної печаті, Париж, Національна бібліотека, N 480; 10 – деталь циліндричної печаті, йель, Вавилонська колекція Невіла, N 343; 11 – Карум II, Культепе, деталь відтиску циліндричної печаті.



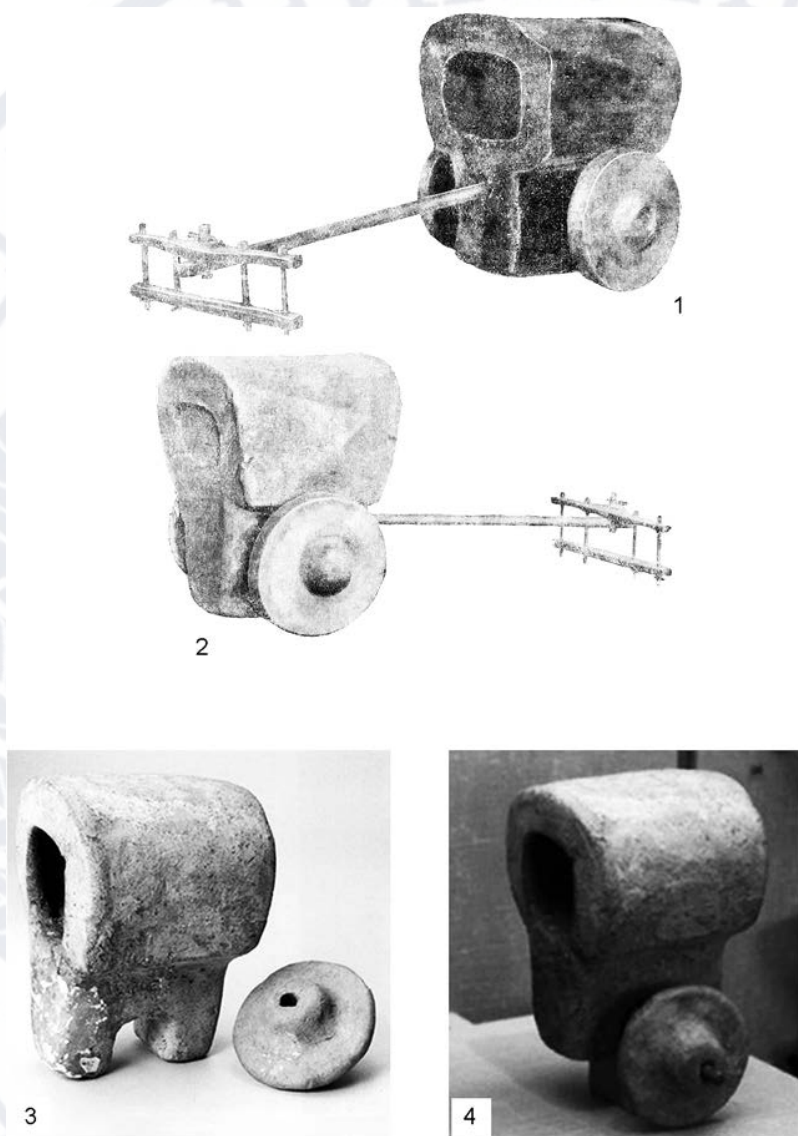
Малюнок 5. Найдавніші вершники в образотворчих пам'ятках Близького Сходу

1 – давньоєгипетський образ, XIX століття до н.е.; 2 – фрагмент ассирійського барельєфу, поч. I тис. до н. е. - ассирійський вершник, VII століття до н.е.; 4 – вершник на верблюді. Газантип, барельєф, промальовування. IX-VII століття до н.е. Музей Анатолійських цивілізацій. Анкара; 5 - хода жреців, царя на колісниці, вершника на коні, паліценосців, списоносців. Ассирія. Хадату (Асланташ). Період Тіглат-Паласара III (744-727 роки до н.е.). Базальт. Фрагменти. Археологічний музей. Стамбул. Інв. N 1995; 1982; 1946; 1848.



Малюнок 6. Урський штандарт

Знайдені моделі колісниць



Малюнок 7. 1-2 - глиняна модель. Три Брати I, курган 9, «жертвне місце». Реконструкція арби; 3 - глиняна модель з Елістинського могильника, курган 5, поховання 8, і глиняна модель колеса з Елістинського могильника, курган 27, поховання 1; 4 - реконструкція моделі двоколісного візка

Іконографічні джерела



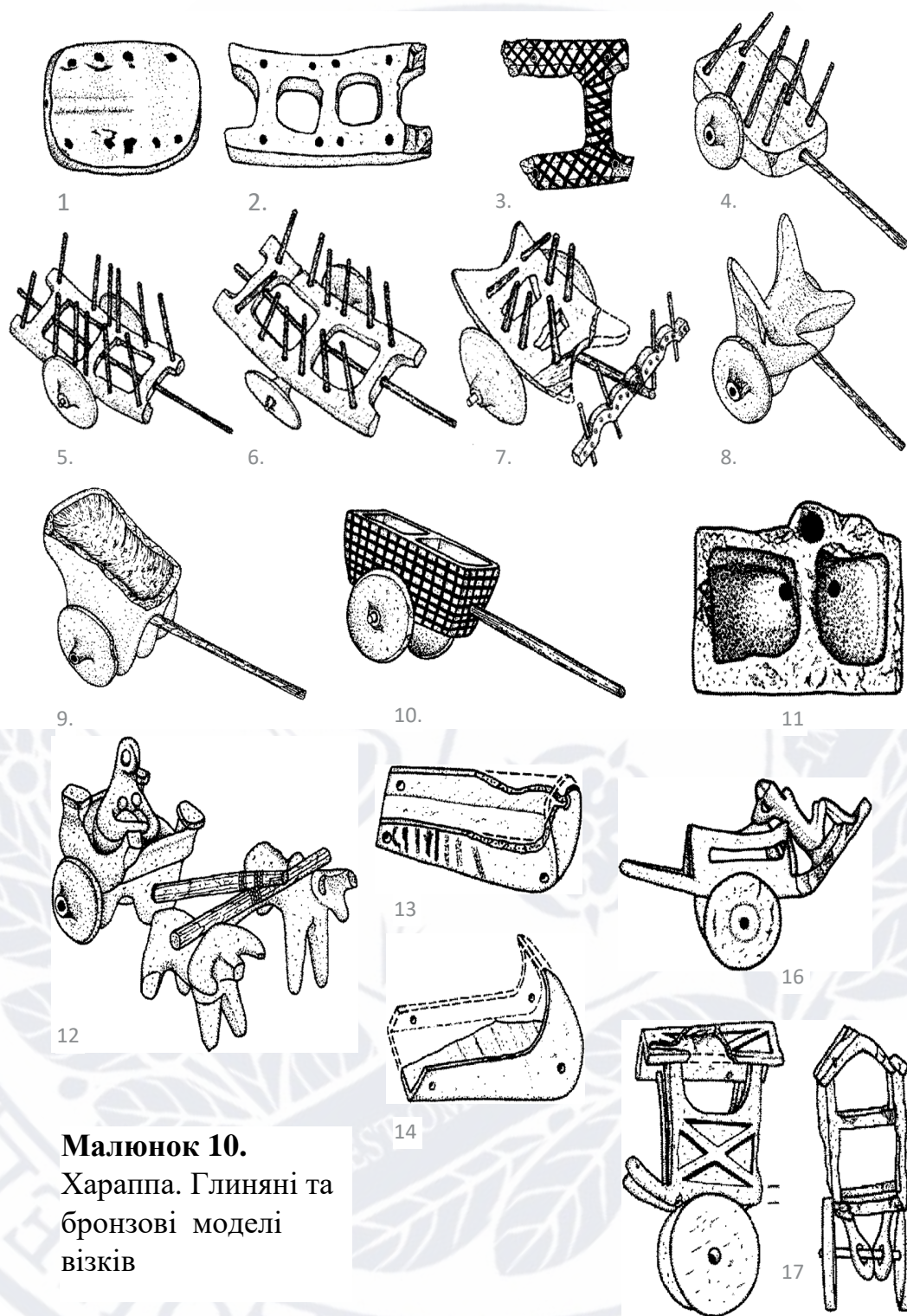
Малюнок 8. Таласький хребет, долина р.Терс. Жалтиракташ. Візуальна реконструкція первісного виду



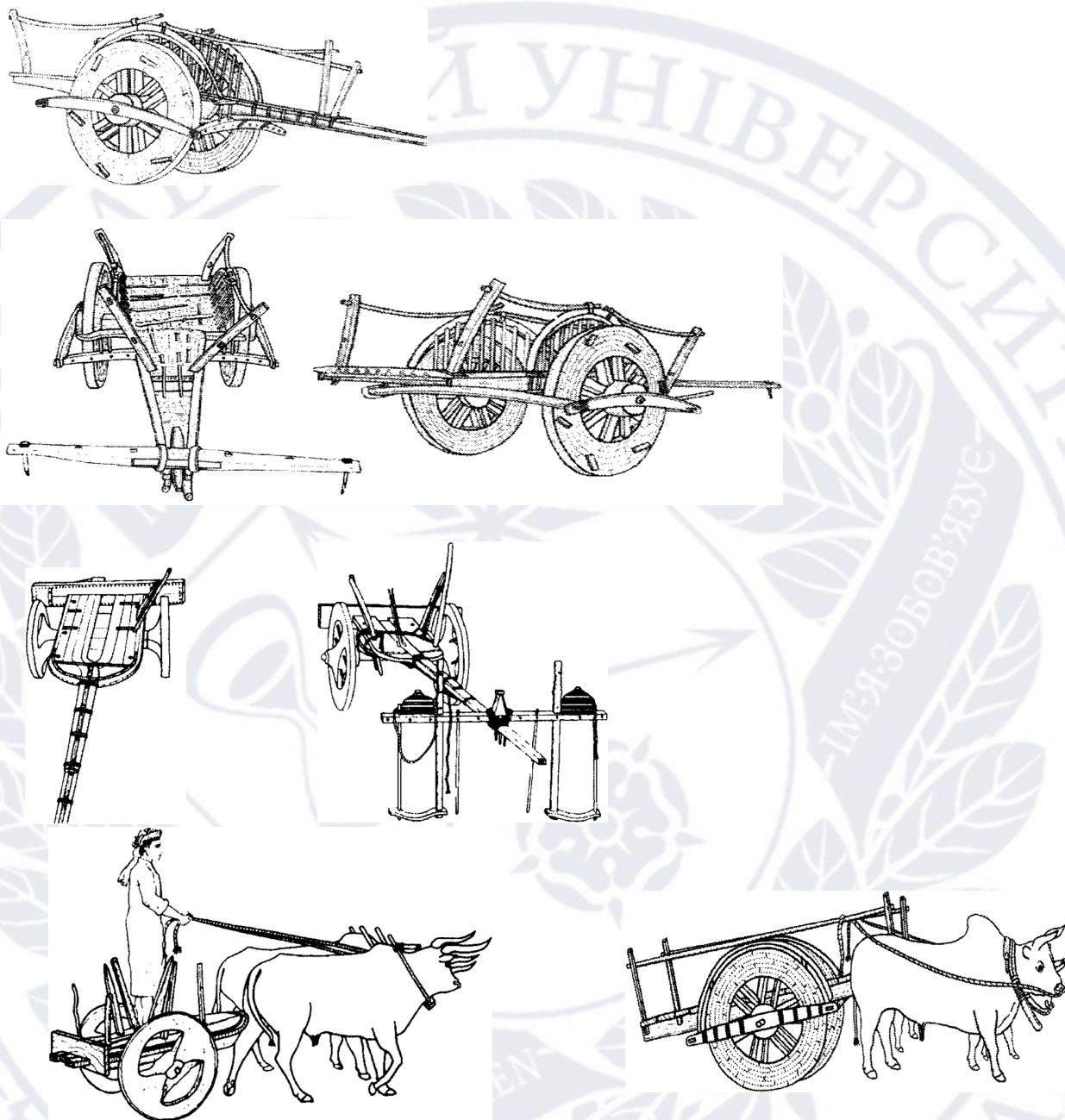
Малюнок 8. Ферганський хребет. Саймали-Таш. Зображення візків. Візуальна реконструкція первісного виду



Малюнок 9. Казахський дрібносопочник. Байконур III, плита 17.



Малюнок 10.
Хараппа. Глиняні та
бронзові моделі
візків



Малюнок 11. Візки з Пакистану та Індії



Малюнок 12. Знахідка колісниці, запряженої вівцями



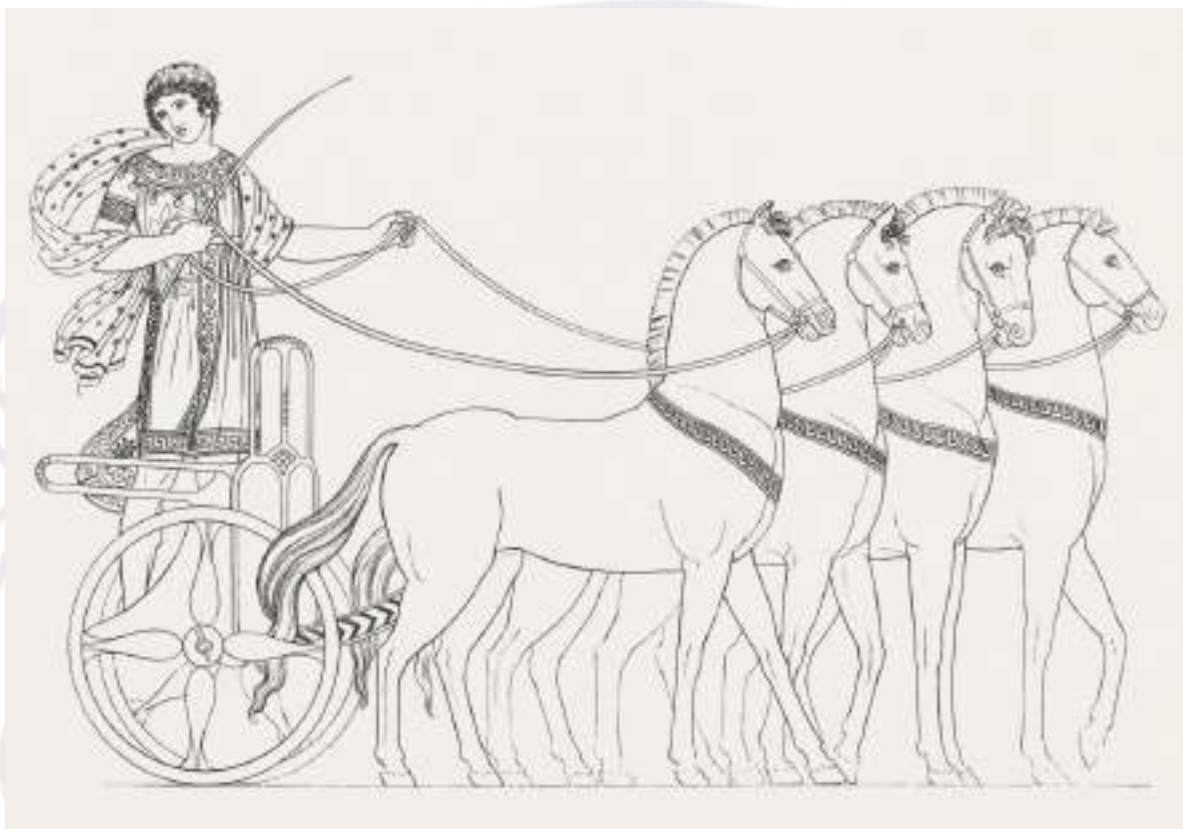
Малюнок 13. Теракотова армія Цін-Шихуанді (Імперія Цін)



VectorStock®

VectorStock.com/31350419

Малюнок 14. Сучасне зображення колісниці



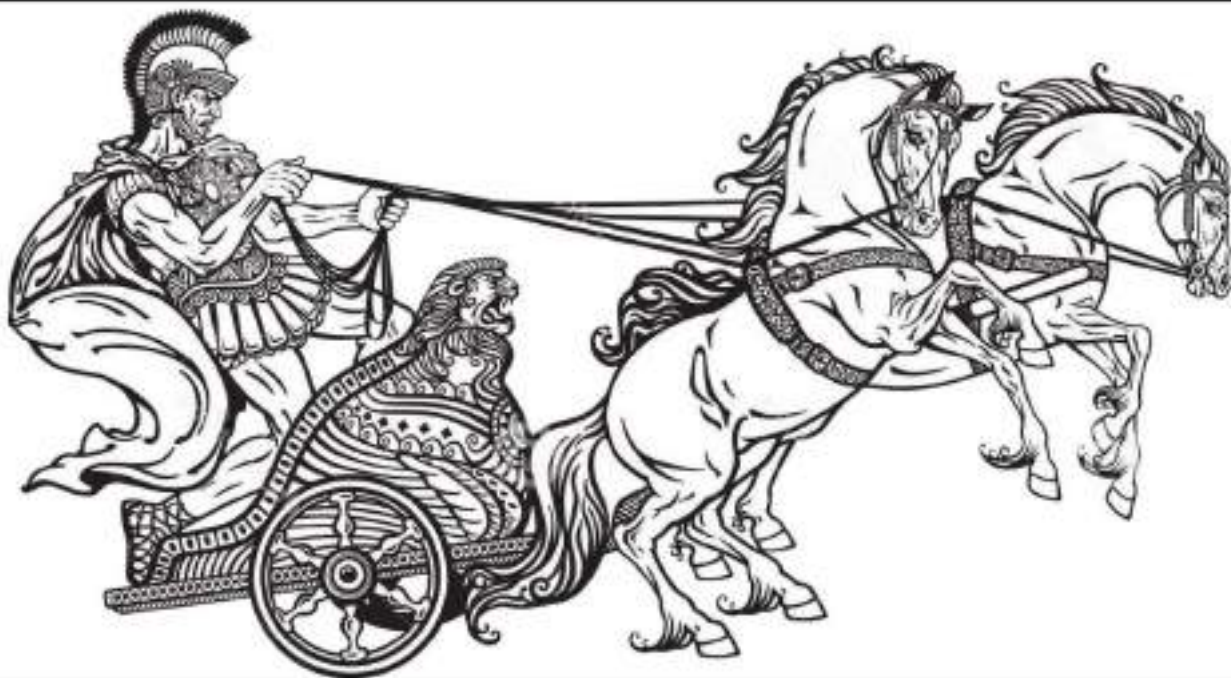
Малюнок 15. Квадрига в древній Греції



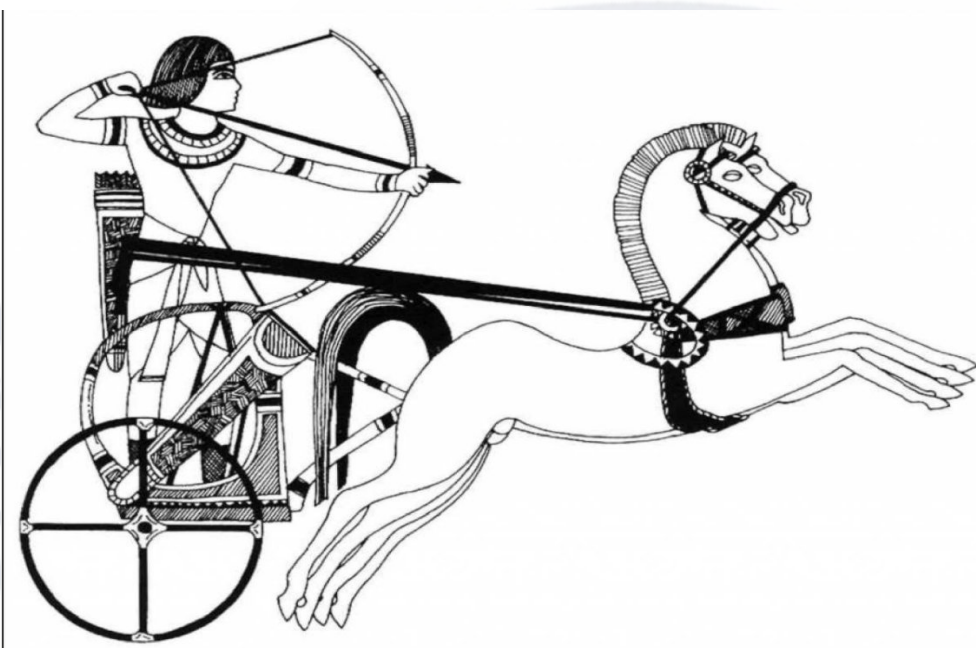
Малюнок 16. Бойові колісниці древньої Греції



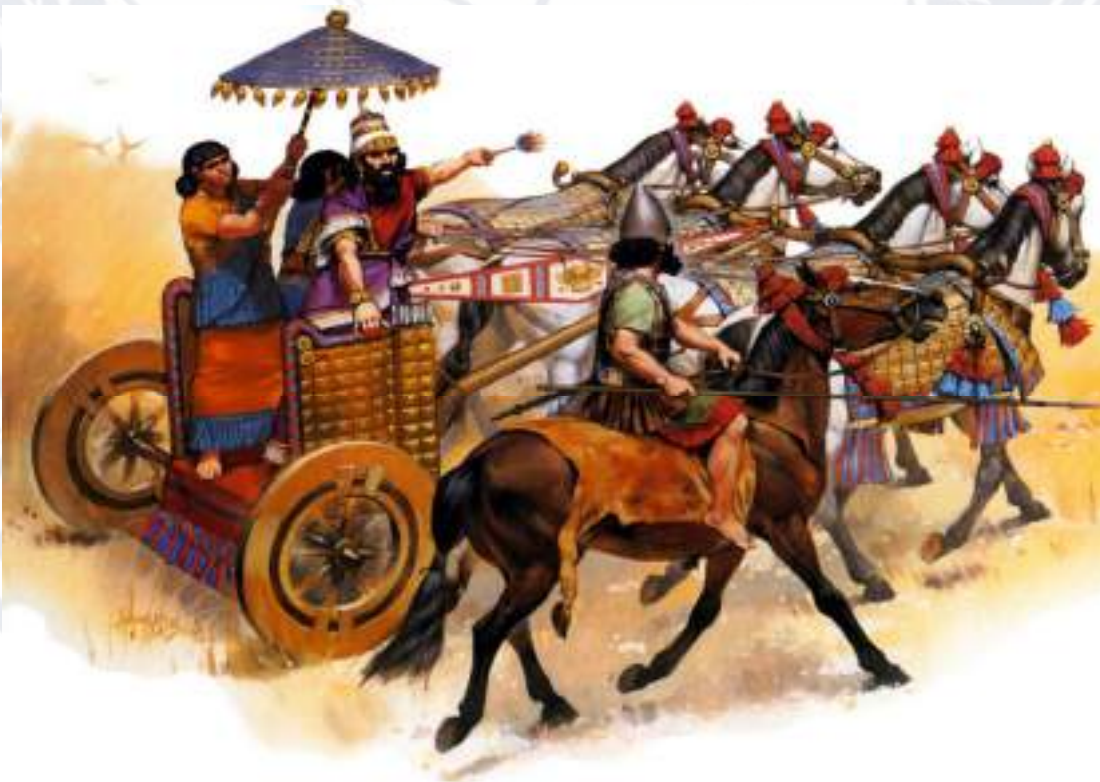
Малюнок 17. Колісниця Carrus



Малюнок 18. Чотириколісна колісниця



Малюнок 19. Фаетон на колісниці Геліуса



Малюнок 20. Колісниця древнього Єгипту



Малюнок 21. Воїн на колісниці



Малюнок 22. Сталева колісниця



Малюнок 23. Полювання на колісницях (Єгипет)