

Колесный транспорт и философия исследований

Кожин П. М. Этнокультурные контакты населения Евразии в энеолите — раннем железном веке (Палеокультурология и колесный транспорт).

Владивосток: Дальнаука, 2007. 428 с.

Полвека назад я прочел статью П. М. Кожина о группировании памятников фатьяновской и балановской культур на основе техники выделки керамики, и, хотя его применение термина «шаровидные амфоры» в отношении к фатьяновским сосудам показалось мне не вполне корректным, я восхитился наблюдательностью автора и с тех пор слежу за его творчеством. Затем (1966–1987) была издана отличная серия статей о колесницах — от кносских до китайских. Мне уже довелось недавно рецензировать книги об одомашнивании коня и развитии колесного транспорта (Клейн 2009; 2010а, 2010b; Klejn 2009). Книгу Кожина я встретил с интересом и ожиданиями, которые, к сожалению, не вполне оправдались.

Читать очень трудно. Язык многословный, запутанный, с длиннющими фразами, избыливающий придаточными и вводными предложениями на каждом шагу. Вот образцы:

«Ясно, что вне зависимости от тех наименований, которые даются культурам и локальным вариантам различными исследователями, основное положение в связи с распространением транспорта в степи занимают ямная и катакомбная культуры, ибо такие локальные культуры, как старосельская [623, с. 105–120], новотитаровская [125, с. 37] (по неясной причине А. И. Гей вводит правописание “новотитаровская” [ср. 124, с. 13], “кубано-днепровская культура” (КДК) [423, с. 46, 47, 59–61], “кемиобинская” [531, с. 324, 630, с. 44–20], хотя и утверждают в историографии с помощью отдельных особенностей в конструкции могильных ям, положении костяков, размещении и характере инвентаря, а порою и самого факта наличия повозок, но в целом обнаруживают стойкое тяготение к ямно-катакомбной, майкопской, северо-кавказской традициям» (с. 173).

Или:

«Периодические, а с появлением лошадиной упряжки всё учащающиеся случаи столкновений с номадами (в данном случае этот термин имеет чисто условный характер, не определяя стадию социального и культурно-экономического развития соответствующих коллективов. Впрочем, давно пора снять с него хоть отчасти стадийно-формационную смысловую нагрузку, оставив по преимуществу прямой смысл: коллективы кочевников) привлекли очевидно к новому виду транспорта интерес военных вождей и правителей городов государств Месопотамии и всего Ближневосточного региона» (с. 195).

Более того, почти отсутствуют абзацы — целыми страницами идет сплошной массив текста, почти без деления на абзацы. Ссылки поданы без указания фамилий одними цифрами, отсылающими к списку. Это дает грошовую экономию бумаги, но сильно затрудняет представление об источниках. Когда к источникам отсылают хотя бы фамилии авторов и год выпуска, специалист сразу же улавливает, чьи работы имеются в виду, а одни цифры ему ничего не говорят. Текст явно нуждался в интенсивном редактировании, которое осуществлено не было: в конце указано, что макет изготовлен автором, «минуя подготовку в “Дальнауке” ДВО РАН». Автор явно переоценил свои писательские возможности.

Есть и досадные элементарные ошибки. Все венгерские имена и названия даны неверно. Венгерское *s* передано как русское *с*, тогда как ему соответствует русское *ш*, венгерское *sz* передано как *ш*, а должно быть русское *с*, венгерское *cz* прочтено как *ч*, а нужно *ц*. Отсюда Будакалаш, печельская культура и т. п.

Странно выглядит в 2007 г. «последняя дискуссия в “Антиквити” на рубеже 1980-х годов» (с. 193). Соответственно, все ссылки (их 993) заканчиваются 1989 г. Нет ни одной более поздней, из чего можно заключить, что работа, изданная в 2007 г., написана в 1989 и с тех пор не изменялась. Действительно, это докторская диссертация П. М. Кожина, подготовленная к 1990 г. (есть одноименный автореферат 1990 г.). Отрадно, что ее удалось издать, но жаль, что, как это часто у нас бывает, с колоссальным опозданием (книга пролежала без движения 18 лет), и это не оговорено. Мне и самому приходилось (даже недавно) издавать свои очень старые работы, так что не мне бы выдвигать этот упрек, но, во-первых, я это честно оговаривал, а во-вторых, я оставлял без правки только сугубо теоретические и частично историографические работы (ведь в теории — как в философии: идеи, войдя в науку, теряют возраст и конкурируют на равных). Что же до конкретных исследований, я их существенно обновлял, понимая, что археология за 15–30 лет удваивает свои источники. Здесь этого нет.

По археологии транспорта и проблемам одомашнивания коня за последние два десятилетия появились очень значительные материалы и исследования, вносящие много нового (работы М. Левиной, Д. Энтони, Н. Бенеке, Ш. Бёконьи, П. А. Косинцева, Е. Е. Кузьминой и т. д.). А сколько нового об «этнокультурных контактах» — не счесть! Всё это осталось за пределами рассмотрения.

Все рассмотрение проводится архаически в старой советской манере (я уже писал о ней — см.: Клейн 1993: 58–60), в рамках абсолютной хронологии, которая на момент, когда автор строил свои сопоставления, считалась в его среде такой, как это подано в книге. А через короткое время она изменилась в сторону углубления европейских дат при сохранении ближневосточных, потом еще раз изменилась... Радиоуглеродные данные тоже менялись. На момент выхода книги неясно, о каких датах должна идти речь, на чем строятся сопоставления. Либо нужно было все раскладывать по сетке относительной хронологии, тщательно состыковывая ее разные части, либо приводить обоснования каждой конкретной абсолютной даты, чтобы можно было сообразить, как она выглядит сейчас. Обозначив дату Лчашенских комплексов XIII–XI вв., П. М. Кожин пишет: «Можно допускать, что катакомбные памятники степей лишь ненамного древнее их»

следовало разобрать в книге и, по крайней мере, сообщить об их наличии. Точно так же мне представляется, что, отстаивая хронологический приоритет бычьей запряжки перед лошадиной и тяглогового использования лошади перед верховым, Кожин весьма близок к истине. Но опять же нужно разобраться с новыми гипотезами о раннем появлении лошади в упряжке (в катакомбной культуре) и об исключительно раннем (энеолитическом) применении верховой езды.

Третья часть — очень небольшая. Она называется «Распространение транспорта на восток, начало формирования трансазиатских путей этнокультурных и экономических контактов». В преамбуле сказано, что имеется в виду степь и прилегающая лесостепь, через которую транспорт продвинулся на восток, в Азию. Здесь внимания заслуживают абашевско-андроновская культурная общность и сейминско-турбинская культура. В этой небольшой части тоже две главы: о сибирской фаланге эпохи бронзы и об азиатских наскальных изображениях колесниц. Но они не очень строго увязаны с преамбулой, а первая из них — и вообще с темой книги. На основе типов вооружения автор реконструирует сейминско-турбинскую фалангу. Это очень занятно, хотя и с трудом доказуемо, но с транспортом не связано, разве что через предположение о коннице на флангах фаланги. Колесничные сюжеты в наскальном искусстве Азии более прочно связаны с темой книги, но зато не связаны со степным ареалом, через который транспорт продвинулся в Азию. Словом, здесь что-то не додумано. Во всяком случае, глава о наскальных изображениях не очень хорошо систематизирована и оставляет слабое впечатление. Она значительно уступает ясному и системному анализу Я. А. Шера.

Часть четвертая несет название «Восток Азии: колесный транспорт в развитии культуры». Это тема, в которой автор наиболее преуспел. В ней три главы: о происхождении иньских колесниц, о хронологии иньских памятников Аньяна и о фазах этнокультурной истории в бассейне Хуанхэ в аспекте периодизации освоения колесничной и верховой езды. Северо-западное происхождение иньских колесниц и лошадей изложено весьма реалистично, но для современности очень уж скупо. Ведь сейчас к данным о тохарской ветви индоевропейских языков добавился целый ряд археологических культур европейского происхождения, открытых на северных границах Китая (от мумий Такламакана до чемурчекской культуры А. А. Ковалева). Типология и хронология китайских древностей сейчас разрабатываются гораздо детальнее и документированнее. На почти всех иллюстрациях П. М. Кожина вещи даны без указаний памятника, местности и источника публикации. Это еще терпимо в популярных книгах, но совершенно недопустимо в научных работах.

Я могу лишь предполагать, что привело к такой порче интересных исследований несомненно талантливого и работающего автора. Нужно было защищать докторскую диссертацию. Для этого обобщение накопившихся исследований было сочтено недостаточным: просто обобщение, всего лишь колесный транспорт... Решено было придать работе объем и теоретический статус за счет привлечения разнообразных высказываний на более общие культурологические темы. А когда это сработало на защите, уже было трудно удержаться от искушения напечатать итог, пусть и два десятилетия спустя. К репутации ученого уже пристал облик специалиста не только по «археологии, этнографии, истории», но и по «философии, теории и методике научных исследований»

(с аннотации на задней стороне обложки книги). Подозреваю, что дотошного обсуждения в профессиональной и заинтересованной среде не было. Не было и редактирования.

Жаль, что обобщение ценных работ П. М. Кожина о происхождении и распространении колесного транспорта испорчено переделкой их в диссертацию.

Литература

Клейн Л. С. 1993. Феномен советской археологии. СПб.: Фарн.

Клейн Л. С. 2009. Пересмотр катакомбной общности (о дискуссионном труде С. Ж. Пуствалова) // Археология. 4.

Клейн Л. С. 2010а. Пути ариев. Рецензия на книгу Е. Е. Кузьминой и полемические заметки // РА (в печати).

Клейн Л. С. 2010б. Еще раз о так называемых зооморфных скипетрах: Полемическая заметка о книге В. А. Дергачева «О скипетрах, о лошадях, о войне» // Stratum plus (в печати).

Klejn L. S. 2009. Review of: David Anthony. The horse, the wheel and language. 2007 // Journal of Indo-European Studies 36. 464–480.