

ДРЕВНЯЯ И СРЕДНЕВЕКОВАЯ ИСТОРИЯ

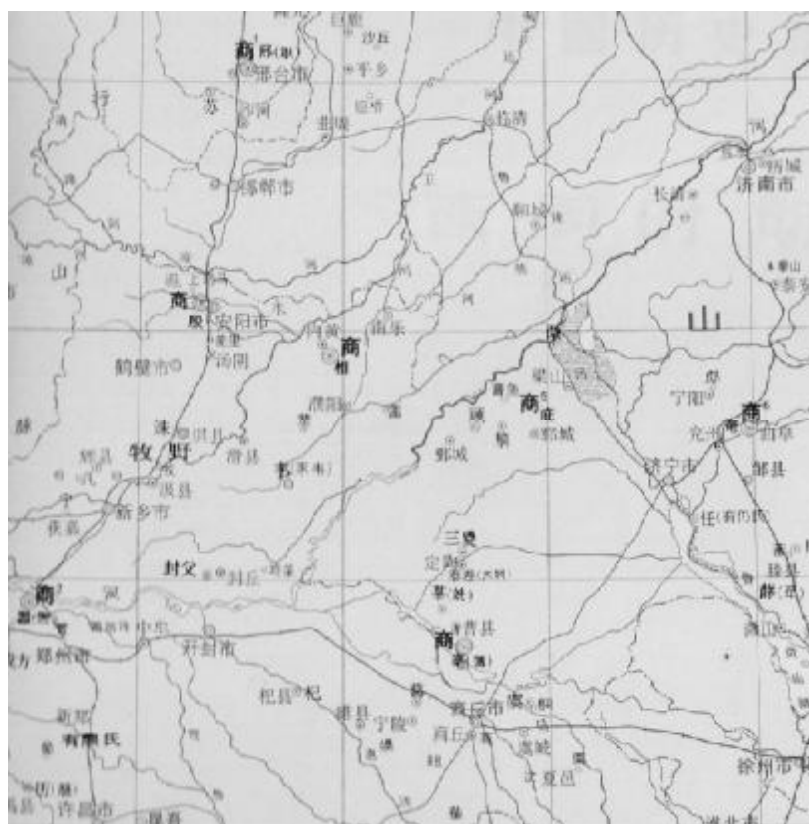
С. Кучера

ИВ РАН

К вопросу о техническом обеспечении шан-иньских переселений

Согласно Сыма Цяню, уже в додинастийный период, от Се 契 и до Тана 湯, т.е. где-то между XXV–XVIII вв. до н.э., шан-иньцы восемь раз меняли место проживания (см. [16, т. 1, цз. 3, с. 93; 52, т. I, с. 167]). Деталей этого процесса он не сообщает и, насколько мне известно, тому нет и археологических подтверждений. Китайские учёные на основе разрозненных записей реконструировали эти перемещения, что было достаточно подробно изложено Р.В. Вяткиным (см. [52, с. 283, прим. 14]), правильно отметившим при этом, что «все эти доказательства, взятые из разнородных по времени и содержанию источников, носят весьма условный характер» [52, с. 283, прим. 14]. Более конкретные сведения касаются передвижений шан-иньцев в династийный период, хотя некоторые неясности имеются и тут. В Ши цзи сообщается о пяти переездах, а танский специалист по географии Китая Чжан Шоу-цзе (см. [26, с. 930]) в комментарии *чжэн-и* (正義) к ним поясняет: «Тан из Наньбо (南亳) переехал в Сибо (西亳), Чжун-дин – в Ао (隰), Хэ Тань-цзя – в Сян (相), Цзу-и – в Гэн (耿, 邢), а Пань-гэн переправился через [Хуан]хэ и южнее [её] осел в Сибо. Это и были пять перемещений» [16, т. 1, цз. 3, с. 102, прим. 1; 52, с. 292–293, прим. 78]. Затем У-и вновь осел к северу от Хуан-хэ [16, т. 1, цз. 3, с. 104; 52, с. 174]. Не входя в рассмотрение спорных моментов¹, как не имеющих существенного значения для настоящей статьи, укажу, что все эти переселения происходили в пределах трёх современных провинций: Хэнань, Шаньдун и Хэбэй. По данным «Атласа исторических карт Китая», упомянутого в прим. 1, переезд из Шан 1 в Шан 2 означал передвижение в западном направлении на расстояние приблизительно в 200 км, из Шан 2 в Шан 3, соответственно, 180 км на северо-восток, Шан 3 – Шан 4 – 140 км на северо-северо-запад, Шан 4 – Шан 5 – 185 км на юго-восток, Шан 5 – Шан 6 – 100 км на восток и Шан 6 –

Шан 7 – 240 км на запад (см. [19, с. 13–14 (1)–(4)*–11 и карту 1]). Как видно, это были продуманные, подготовленные перемещения всего племени на дальние расстояния: в тогдашних условиях даже на преодоление самого короткого из них (100 км), требовалось не менее 4–5 дней пути, скорее всего даже больше, а 240 км вряд ли они проходили быстрее, чем за полмесяца. Следовательно, возникала проблема снабжения значительного количества людей продовольствием, для решения которой попутная охота и рыбная ловля были явно недостаточны – хотя бы рис и просо необходимо было брать с собой. Домашняя утварь, одежда, обувь, вооружение, колыбели для детей, шатры для ночёвок, орудия труда и многое другое тоже надо было как-то перемещать в пространстве. Встаёт вопрос – пользовались ли шан-иньцы для этой цели какими-либо приспособлениями, а если да, то какими?



Карта 1. Шан-Иньские столицы

Самый, казалось бы, простой ответ: они шли пешком и все пожитки несли на себе, можно, казалось бы, сразу отбросить. Слишком большие расстояния, слишком объёмная и тяжёлая ноша. Конечно, хотя бы относительно здоровые и молодые мужчины и женщины скорее всего шли пешком и что-то на себе несли, личное оружие, например, или маленького ребёнка. Однако люди пожилые, больные и дети вряд ли выдерживали такое путешествие. Трудно себе также представить, чтобы шан-иньский *ван*, его гарем, приближённые, да и вся чиновничье-родовая знать были согласны переносить спокойно все хлопоты и лишения вместе с простым народом. Нести же ещё и их на себе или в каких-нибудь паланкинах вряд ли согласились бы рядовые члены племени, которые и без этого, как свидетельствует Шан шу, весьма неохотно соглашались с планами своих вождей и прекращали роптания только под угрозой жестоких наказаний: «Если же среди вас окажутся люди недобродетельные и недостойные – говорил Пань-гэн своим подданным – вызывающие беспорядки и неуважительно относящиеся [к моим приказам о переселении] ... то я [прикажу] обрезать им носы или даже полностью истребить их [вместе с семьями], не оставив в живых никого из их потомства» [38, т. 1, цз. 8, гл. 10, с. 316]. С современной точки зрения представляется очевидным, что для таких путешествий по суше нужны были повозки, а по воде – лодки или хотя бы плоты.

В Ши бэнь, источнике, составленном официальными историографами в период Чжаньго (см. [27, т. 1, с. 83]), содержится информация о том, что Гун-гу и Хо-ди, два чиновника Хуан-ди создали лодку, а Си-чжун, живший при Юе – повозку (см. [39, с. 79, 83; 40, с. 113, 118]). Отнесение изобретения чего-либо к легендарным или мифическим личностям, а по времени – к III тыс. до н.э. обычно указывает на то, что речь идёт о нововведениях неолитического периода, поэтому ко времени их фиксации в письменных памятниках чжоуской эпохи они и приобрели мифический характер. Данное наблюдение верно для лодки. Находки вёсел на стоянках культуры Хэмуду (Чжэцзян, 5000–3300 гг. до н.э.; см. [5, с. 188, 189–190; 13, с. 145, 147]) свидетельствуют о том, что не позднее IV тыс. до н.э. насельники бассейна Чанцзяна были знакомы с каким-то видом плавучего средства – лодкой или плотом. Такое заключение подтверждается сходными находками на других памятниках, например, Цяньшаньяне и Шуйтяньфани (см. [34, с. 87, 88; 35, с. 102, 105; 20, с. 272; 21; 50, с. 91; 51]), относящихся к культуре Лянчжу (Чжэцзян, 3300–2200 гг. до н.э.; см. [20, с. 271]).

Культура Лянчжу, скорее всего, была передатчиком южных достижений на север, в бассейн Хуанхэ, поэтому нет оснований сомневаться, что и эти изобретения были известны шан-иньцам, о чём, среди прочего, свидетельствует наличие знака 舟 *чжоу* на гадательных костях, к тому же в контексте, не оставляющем сомнений, относительно его значения: «В день ? – *чоу* гадали. Син спросил: [Если] *ван* направит лодку (*чжоу*), [чтобы она плыла с течением] реки Шан, [то] не будет беды?» [28, с. 224; 17, цз. 8, с. 946]. Река Шан 滸 ныне называется Чжанхэ/Чжаншуй 漳河/漳水 и течёт к северу

от Аньяна (см. [24, т. 3, с. 1729, 1728; 28, с. 224; 33, 1983, с. 18, А6]). Её название встречается в надписях не один раз, ибо, находясь очень близко от места проживания шан-иньских *ванов*, она была местом их прогулок и охоты, ей же они приносили жертвы с просьбой о дожде, урожае и т.п. (см. [28, с. 2–3, 114; 17, цз. 11, с. 1212]). Наличие лодок в то время подтверждается и археологией. Скорее всего, к последним векам правления Шан-Инь относится находка самого раннего, известного в настоящее время, хорошо сохранившегося челна-однодревки, обнаруженного в 1982 г. в дер. Сунгоцзяцунь коммуны Боюй на востоке Шаньдунского полуострова (см. [3]). А в качестве дополнительного аргумента приведу слова Сыма Цяня: «[Для] передвижения по суше [Юй] садился в повозку (車 *цзюй*) (здесь и ниже подчёркнуто мной. – С.К.), [для] передвижения по воде – в лодку (船 *чуань*), [для] передвижения по болотам надевал грязевые лыжи (*цуй*), [а для] передвижения по горам – ботинки снабжённые шипами (屨 *цзюй*)» [16, т. 1, цз. 2, с. 51; ср. 52, с. 151]². Очевидно, что для Сыма Цяня существование лодок в древнем Китае, задолго до периода Шан-Инь не подлежало сомнению. И с этим можно согласиться. Таким образом, несмотря на краткость изложения, я полагаю, что тезис о наличии у шан-иньцев водных средств передвижения можно считать аргументированным.³

Иначе выглядит проблема колёсного транспорта. Приведённую выше информацию Ши бэнь о создании повозки Си-чжуном, с добавлением некоторых деталей относительно технологии её изготовления можно найти и в ряде других древних источников: Цзо чжуань, Мо-цзы, Гуань-цзы, Сюнь-цзы, Люй-ши чунь-цю, Синь юй (см. [27, т. 32, цз. 54, с. 2190; 15, цз. 9, гл. 39, с. 181; 4, цз. 1, гл. 2, с. 4; 2, цз. 15, гл. 21, с. 267; 10, цз. 17, гл. 2, с. 203; 8, гл. 1, с. 2]). На их основе китайские учёные без каких-либо оговорок принимают как данность, что повозка была самостоятельно изобретена в Китае в период Ся. Такой итоговой точкой зрения можно считать высказывание Сун Чжэнь-хао: «Отсюда (т.е. на основе материалов о Си-чжуне. – С.К.) видно, что появление повозок шло примерно параллельно возникновению древнего государства. Они являются продуктом эпохи цивилизации, а их историю можно отнести к эпохе Ся» [14, с. 192].

Иной точки зрения придерживаются зарубежные учёные. Характерен в этом плане подход Чжан Гуан-чжи, долгие годы проработавшего в США. Будучи традиционно воспитанным китайцем, высоко ценимым как в КНР, так и в КР⁴, он, вероятно, не пожелал выступить против своих земляков, но и поддержать их не смог. Поэтому он констатировал: «Horse chariots were used by the Shang and Chou, but they have not been found at Erh-li-t'ou» [55, с. 363], что фактически означает отрицание сяского происхождения китайской повозки. В других же местах своего труда он подчёркивает, что эти «horse chariots» являлись «Shang's powerful battle machine» [55, с. 322; ср. там же, с. 317], т.е. предположительно не предназначались для простого передвижения и перевоза грузов. К данному наблюдению я ещё вернусь.

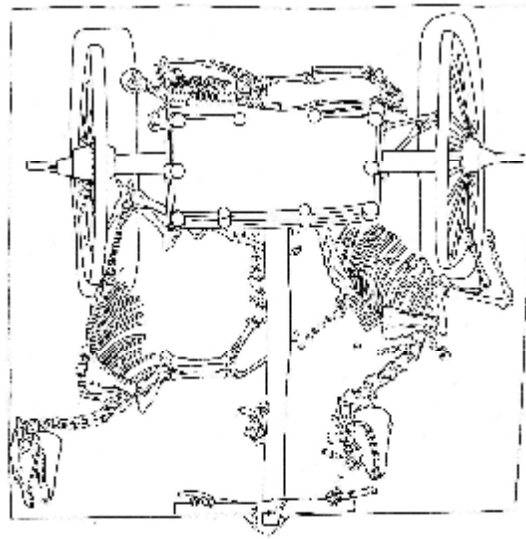


Рисунок 1. Сяоминьтунь. План чэмакэна.

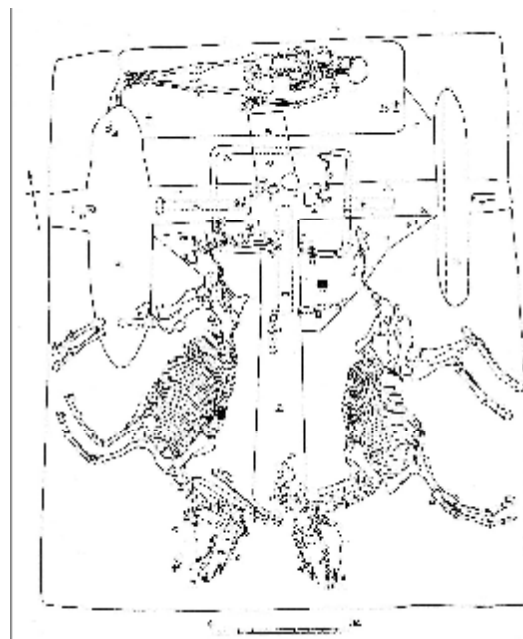


Рисунок 2. Дасыкун. План чэмакэна.

Чётче сформулировал свою позицию ещё один китайско-западный ученый, преподаватель Кембриджского университета Чжэн Дэ-кунь (1907–2001): «The Shang chariot... in its general structure much resembles those used in the Near East and later in Greece and Rome» [56, с. 207]. В то же время в другом месте он пишет: «In the Middle Shang period (он отождествляет его с «early dynastic» и датирует 1750–1400 гг. до н.э.; см. [56, с. 244. – *С.К.*]) we notice an increased use of the horse not only for riding⁵, but also for pulling chariots. The Late Shang chariot was drawn by either two or four horses in a team. ...The Chinese chariot was invented by the Shang people and it continued to be improved upon in the Chou period» [56, с. 247]. Иными словами, замечая сходство китайских и ближневосточных повозок, Чжэн Дэ-кунь тем не менее считает древних китайцев её самостоятельными изобретателями, правда, в период Шан, а не Ся.

В противоположность ему Хэ Бин-ди, в целом поборник самостоятельности китайской культуры, стоит на позиции внешнего заимствования: «A third important cultural import⁶ (здесь и ниже подчёркнутой. – *С.К.*) missing from the early-Shang Cheng-chou artifactual assemblage but present in the post-1300 B.C. An-yang artifactual complex is the horse chariot. ... The similarity between ancient Western and Shang chariots is so striking and their comparative chronologies are so close that we are reasonable certain that the horse chariot was introduced into Shang China from north. ...There can be little doubt that the thirteenth century B.C. was one of accelerated contacts between the Chinese and their northern neighbours» [57, с. 354, 355, 357]. Пропущенные мною фрагменты текста Хэ Бин-ди содержат его высказывания о том, что по данным *цзягувэнь* эти повозки могли попасть в шанский Китай от враждебных «proto-Turcic» племён, поскольку однако отождествление приводимых им знаков имеет спорный характер и не существенно для рассматриваемой темы, то я счёл возможным оставить их нерассмотренными. Вместо этого я приведу его заключительное наблюдение и оговорку, которую китайский книжник не мог не высказать.

Заключение: «Indeed, the aggregate evidence presented and scrutinized in all previous chapters of this book supports the view that cultural contacts between the ancient West and the ancient East most probably did not begin on any detectable scale until the thirteenth century B.C., and then only through the medium of many ethnic groups of southern Siberia and of Outer and Inner Mongolia» [57, с. 359].

Оговорка: «Thus the full inventory of cultural imports into ancient China is not only meager in quantity, but qualitatively and chronologically such as to have had no bearing whatever either on the beginnings of any of the major Chinese cultural elements or on the birth of China as a whole» [57, с. 362]⁷.

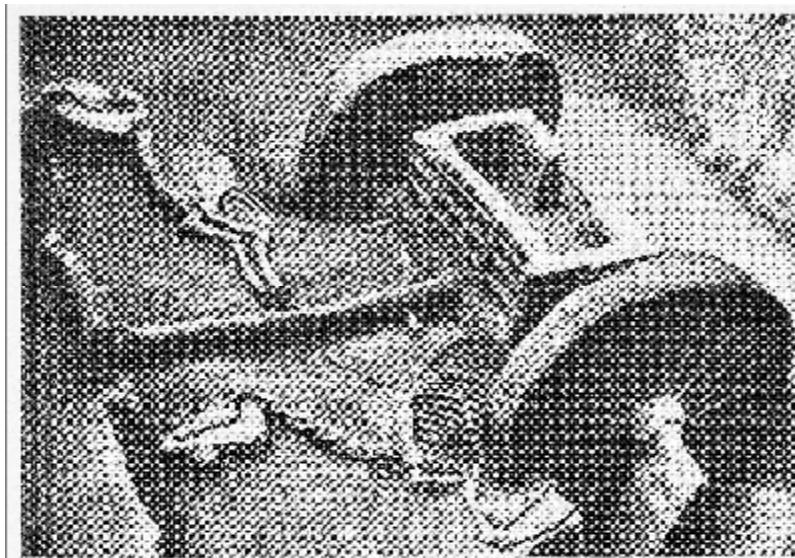


Рисунок 3. Сяоминьтунь. Общий вид чэмакэна.

Проблеме повозки и лошади в древнем Китае большое внимание уделила немецкая исследовательница М. фон Девальль. Уже во «Введении» она отмечает: «Die Notwendigkeit zur Einordnung in einem größeren geschichtlichen Zusammenhang besteht darüber hinaus durch die Tatsache, daß der leichte zweirädige, vom Pferd gezogene Wagen (здесь и ниже подчёркнуто мной. – С.К.) – um ihn handelt es sich hier ausschließlich – schon vor seinem Auftreten in China in den mittelmeeischen Hochkulturen und deren Ausstrahlungsbereichen weit verbreitet war. ... Das Auftreten des Wagens in China liegt vergleichsweise spät» [60, с. 15]. Более позднее появление повозки в Китае в сравнении с её распространённостью в Средиземноморье создавало возможность её заимствования Дальним Востоком из Западной Азии, но она могла и не быть реализованной в жизни. Фон Девальль считает, что это всё-таки произошло. Она указывает на сходство деталей комплекса лошадь+повозка (Pferd+Wagen) Европы и Дальнего Востока (см. [60, с. 107]) и затем пишет: «Die von O. Janse mit Funden aus der Hallstattkul Tur⁸ zusammengebrachten Hohlkreuze, eine Spezialform des Riemenverteilers im Zaumzeug..., von Karlgren beurteilt als: “certainly an echo (reaching China indirectly by way of Siberia and Ordos) of a far-away West-Asiatic world”⁹ (здесь и ниже подчёркнуто мной. – С.К.), erscheinen durch die neuen Funde aus der Shang-Zeit plötzlich in ganz anderem Licht. ... Es wird sich zeigen, daß im Gebrauch von Pferd+Wagen, den China selbst dem Westen verdankte, wesentliche Neuerungen und Verbesserungen von China aus nach dem Westen zurückwirkten» [60, с. 108]. Итак,

фон Девааль полагает, что тандем лошадь+повозка появился в Китае с Запада¹⁰, но привносит сюда существенное дополнение: китайские «новшества и усовершенствования» вернулись затем на тот же Запад.

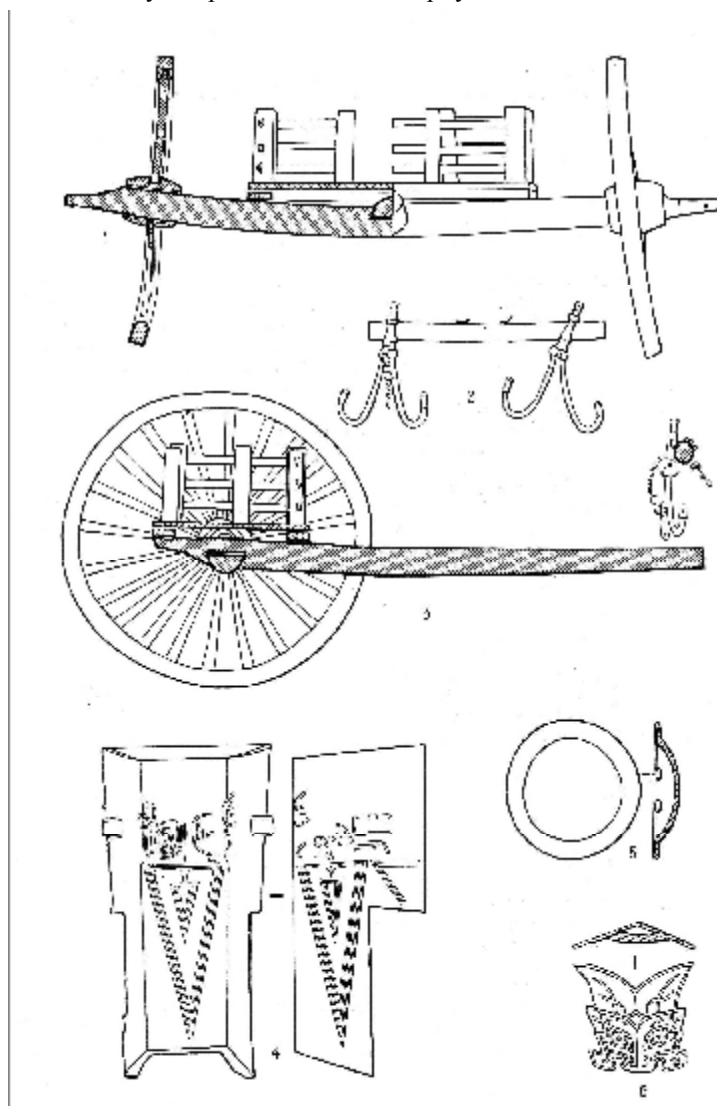


Рисунок 4. Сяоминьтунь. Конструкция иньской повозки:

1,3 – вид спереди и сбоку; 2 – перекладина; 4,6 – украшения «хвоста» дышла и перекладины; 5 – бляшка *пао*

Среди советско-российских китаеведов концепцию заимствования продвигал П.М. Кожин, много труда вложивший в изучение колёсного транспорта в пределах Евразии¹¹. Не исходя из предвзятого мнения и не стараясь что-либо доказать любой ценой, вопреки реалиям, П.М. Кожин обратил серьёзное внимание и на элементы конструкции самой повозки, и на детали конской сбруи, ибо исходил из положения о важности технической стороны проблемы. По его мнению, нужно пытаться найти ответы на три вопроса: «1) были ли сходны те технические средства, которые применялись для использования тягловой силы лошади в Китае и на Западе; 2) одинаковыми ли способами осуществлялось управление лошадью в древних обществах Востока и Запада, и 3) могло ли быть одинаковым соответствующее снаряжение лошадей в Китае и на Западе, если их применение в каждом из регионов сложилось полностью самостоятельно» [46, с. 28–29]. Итоговый вывод он формулирует так: «Специфика китайских колесниц и их упряжи, наличие у них особенностей, характерных для техники колесничного дела на Ближнем Востоке в первой половине II тыс. до н.э., свидетельствует о том, что колесница в иньском Китае появилась благодаря контактам древнекитайских культур с какими-то мощными группировками центрально-азиатского населения, воспринявшими колесницу в ранний период её развития на Ближнем Востоке и развившими её применительно к своим военным методам и целям» [45, с. 284]. Этапы же этого процесса он описывает следующим образом:

I. Вторая половина II тыс. до н.э. – начальные века I тыс. до н.э. (Инь-Си Чжоу) – применение лошади исключительно (здесь и ниже подчеркнуто мной. – С.К.; ср. прим. 5) в колесничной упряжке. Возможно, что проникновение колесниц в Китай шло с северо-запада.

II. В VIII–V в. до н.э. (конец Си Чжоу – период «Вёсны и Осени») – колесницы претерпевают модернизацию, и в уздечных наборах проявляется заметное воздействие западно-азиатских образцов.

III. В VI(V) – III в. до н.э. – по характеру уздечных наборов, а отчасти по особенностям боевого снаряжения воинов, захороненных в чжаньгоских и циньских могилах, можно судить о внедрении верховой езды в северных районах Китая.

IV. В III в. до н.э. уже определённо появляется конница с регулярным строем, что подтверждается, в частности, группами статуй или статуэток, изображающих войсковую колонну в походе» [46, с. 33]

Свою позицию П.М. Кожин подкрепляет ещё одним наблюдением: «Колесница появляется в иньском Китае внезапно... Её появлению в погребальных комплексах иньской столицы... не предшествуют местные формы колёсного транспорта... Тягловые животные также распространяются только в шан-иньское время; лошадей иньское население получало с севера...» [45, с. 298].

Среди других отечественных китаеведов с выводами П.М. Кожина полностью согласен знаток древнекитайской истории М.В. Крюков, из высказываний которого я приведу лишь два коротких, но существенных

фрагмента: «Колесницу... можно лишь весьма условно считать в иньское и чжоуское время обычным средством передвижения. Колесницы были в эту эпоху своего рода мерилем знатности аристократов; они использовались на войне или на охоте... Колесницы впервые стали применяться предками древних китайцев в эпоху Инь, приблизительно в XIV–XII вв. до н.э.» [47, с. 264; см. также с. 264–266].

Таким образом, в первом из интересующих нас вопросов – о происхождении древнекитайского колёсного транспорта сталкиваются две точки зрения: собственно китайская, представленная учёными КНР, и зарубежная (диффузионная), к которой примыкают и некоторые китайские специалисты. К сожалению, учитывая нынешнее состояние науки, приходится констатировать, что обе они являются небезупречными. У автохтонной концепции не хватает доказательств в виде находок повозок раннешанского или сяского (эрлитоуского) времени; у диффузионной отсутствует промежуточное звено между Западной Азией и Китаем, те самые «какие-то мощные группировки центральноазиатского населения», которые по словам П.М. Кожина и должны были передать древним китайцам достижения Ближнего Востока. Привлечение же сюда в качестве аргумента петроглифов с изображениями колесниц, обнаруженных в Туве и Гоби (см. [47, с. 264–265]) безусловно, представляет интерес, но не может считаться решающим доводом и заменителем недостающего звена. Сходство же инвентаря может быть и случайным, вызванным идентичными потребностями. Поэтому я полагаю, что вопрос следует считать нерешённым, ожидающим дальнейших открытий.

При ответственном подходе к своей задаче исследователь истории древнего Китая нередко приходит к тому, что наличие ограниченных данных или их отсутствие не позволяют высказывать окончательное суждение на ту или иную тему. Впрочем, в этом и прелесть исторической науки (и археологии), что она всё время идёт вперёд, открывая новые горизонты. Это справедливо и по отношению к исследуемому предмету.

Если исходить из археологических данных, то история Шан-Инь прошла через следующие периоды (их названия соответствуют местам обнаружения памятников): Эрлитоу (верхние слои, приблизительно XVIII–XVII вв. до н.э.) – (Шисянгоу)¹² – Чжэнчжоу (Эрлиган, XVI в. до н.э.) – Сяотунь (XIV–XI вв. до н.э.). Чётко увязать их с генеалогическим древом Шан пока невозможно, а в этой статье и не особенно нужно.

По сообщению Сун Чжэнь-хао, заведующего Отделом древней истории Института истории АОН КНР и председателя Центра по изучению надписей на гадательных костях и истории периода Шан-Инь, самые ранние следы повозок, в виде двух фрагментов керамических форм (изложниц) для отливки осевых цапф, обнаруженных на территории шанского городища в Чжэнчжоу, относятся именно к периоду Чжэнчжоу [14, с. 192–193]. Книга Сун Чжэнь-хао вышла в качестве первого тома десятитомной серии *Чжунго гудай шэжуэй шэнхо ши* («История жизни древнекитайского общества») и, следовательно, может считаться представительной для

современной китайской науки. Тем не менее необходимо оговориться, что первоначальный отчёт о раскопках [25] не содержит данных о такой находке – возможно, что это более поздняя переоценка (ср. [43, с. 44]). В любом случае реликт единичный и настолько фрагментарный, что на его основе нельзя делать никаких серьёзных выводов. Иными словами, как попутно было отмечено выше, реальные предметы относятся к этапу Сяотуня, т.е. ко времени последовавшему за переездом Пань-гэна в Шан 7 (Инь), т.е. в Сяотунь (Аньян). Значит в лучшем случае какая-нибудь колесница могла принадлежать времени Пань-гэна, но могло быть и так, что все они появились там уже после его кончины. К тому же с этими находками связаны некоторые сложности, с которыми я постараюсь разобраться ниже.

Начну с небольшого лингвистического экскурса. Для образованного русского читателя слова «колесница» и «повозка» не являются синонимами и означают разные виды колёсных изделий. Это различие, при желании, можно выразить и по-китайски (戰車 *чжаньчэ*, 板車 *баньчэ*; см. [7, т. 5, с. 241, 1989, т. 4, с. 863; 44, № 11554, 10219]), однако наши китайские коллеги, как правило, не вникают в такие нюансы и пишут просто 車, так же, как, например, пишут 玉, не уточняя идет ли речь о нефрите (軟玉 *жуаньюй*) или о яшме (碧石, 碧玉 *биши, биюй*). В результате при анализе содержания археологического отчёта иностранный исследователь вынужден сам определить, что кроется под 車: военное (колесница) или гражданское (повозка) средство передвижения. Впрочем, учитывая, что речь идёт о предметах, созданных во II тыс. до н.э., можно допустить и такой вариант, что между ними не было различий и одно и то же изделие могло, в зависимости от необходимости, служить обеим целям. До прояснения данного вопроса я для простоты буду пользоваться единым термином «повозка».

В целом, позднешан-иньский инвентарь, обнаруженный на территории Инь-сюя, представлен: 54 повозками, 42 лошадьми и 15 сопогребёнными мужчинами. Их полный перечень составлен Сун Чжэнь-хао (см. [14, с. 193–195]). Приведённые цифры имеют приблизительный характер, ибо сохранность находок нередко оставляет желать лучшего и не позволяет уточнить их количество. Однако, полученный таким образом материал даёт возможность воссоздать первоначальный облик шан-иньского экипажа.

Подавляющее большинство представляет собой лёгкую двуколку¹³ с одним дышлом, запряжённую в пару лошадей. К концу периода Шан-Инь, возможно, появляется упряжка в четвёрку лошадей, столь популярная в чжоуское время (см. [42, с. 547]), однако такое утверждение пока весьма слабо подкреплено реальными фактами. Из 25 открытий только в одном случае обнаружены четыре костяка лошадей (см. [14, с. 193, УМ20])¹⁴, но, во-первых, нет полной уверенности, что там была захоронена одна, а не две повозки, и, во-вторых, изучение технических деталей (крепления, перекладины) показало, что основной тягловой силой (т.е. коренными) являлась всё равно пара лошадей, а не все четыре

(см. [11, с. 78]). Возможно, что остальные две были просто запасными, но, конечно, могли быть и пристяжными. Данное обстоятельство отмечают и китайские специалисты, когда пишут о 兩服兩驂 *лян фу лян цань* (двух коренных и двух пристяжных) [6, с. 227].

В двуколках на пересечении оси с дышлом крепился открытый кузов с входом сзади, иногда спереди, в котором люди путешествовали стоя. Это была небольшая, нерегулярной подпрямоугольной формы размерами около одного метра по дышлу и полтора метра по оси, вмещавшая максимум (и как правило) трёх человек. Ради безопасности ездовых она со всех четырёх сторон была ограждена не очень высокими перилами, в задней стенке которых находилось входное отверстие шириной приблизительно 0,5 м. Примерно такой же была и высота перил. Более подробное описание вида и конструктивных деталей вместе с иллюстративным материалом можно найти, например, в отчёте об одной из последних (по времени работ) находок такого рода – двух ямах с повозками и лошадьми (車馬坑 *чэмакэн*), обнаруженных в 1987 г. в Гоцзячжуане к северо-западу от Аньяна [30, с. 882–891], см. также [49, с. 133–140, 182–185]. Добавлю, что диаметр колёс равнялся примерно 1,5 м, поэтому не исключено, что для входа в повозку в некоторых, например для правителя, случаях использовалась дополнительная отдельная ступенька.

Приведённое описание, по моему мнению, позволяет сделать некоторые промежуточные выводы.

Во-первых, мне кажется очевидным, что такие повозки не использовались для перевозки грузов, особенно тяжёлых и крупногабаритных.

Во-вторых, в археологических отчётах я нигде не нашёл упоминания о наличии в повозках приспособления для сидения, следовательно, ездили в них, как было отмечено, стоя. Это означает, что одноразовый переход не мог длиться очень долго – два, три часа, и затем нужно было устраивать привал для отдыха. При таких условиях передвижение должно было быть довольно медленным. Для такого утверждения есть и конкретное основание. Сун Чжэнь-хао пересказывает содержание надписи на гадательной кости времён У-дина (1324–1266 или 1238–1180, первый период в классификации Дун Цзо-бина; см. [49, с. 127]), из которой следует, что для преодоления примерно 700 *ли* колесницам У-дина понадобилось одиннадцать дней¹⁵, т.е. средняя скорость равнялась 60 или немногим больше *ли* в сутки (см. [14, с. 196]. При длине иньского *чи* 31,1 см [У Чэн-ли, 1957, с. 54] это расстояние составляет примерно 30 км – дистанцию, которую нормальный мужчина, не спортсмен, пройдет за 5–6 часов. Скорость движения колесниц была явно невысокой.

В-третьих, в пользу последнего предположения говорит одна конструктивная деталь, а именно ограждение кузова. При высоте приблизительно в 50 см оно доходило примерно до колен стоящих на повозке людей, т.е. могло обеспечить их безопасность только при медленной и спокойной езде. При быстрой же, да ещё по не очень ровной поверхности, а другой тогда и не было, вероятность вылететь из повозки была

довольно большой. В одной из гадательных надписей сказано: «В день *цзя-у* (31-й день цикла. – *С.К.*) *ван* отправился загонять носорога. Кони и повозки *сяочэня* [по имени] *Е* налетели на камень. *Цзы-ян*, управлявший повозкой *вана*, тоже упал на землю» [17, цз. 14, с. 1499, 1511–1512, цз. 9, с. 1034–1035]. Из неё достаточно чётко явствует, насколько неустойчивым было положение ездовых повозки. При этом следует иметь в виду ещё один момент. Как подчёркивает Ли Цзы-чжи, в большинстве *чэмакэнов*, обнаруженных на территории Инь-сюя, находившиеся в них повозки были положены туда комплектными, в полной их форме, т.е. такими, какими они были в действительности [6, с. 230]. Это означает, что и приведённая мною высота перил 50 см соответствует реальности, а не является специально подобранной для захоронения. Впрочем, если вся повозка в целом и все её детали в отдельности соответствовали прижизненному изделию, то нет оснований полагать наличие особого подхода к ограждению кузова. Поэтому высказанные выше замечания имеют под собой реальную основу, и это вызывает недоумение исследователя: почему только 0,5 м, если без особого труда можно было сделать действительно безопасное ограждение высотой 1,0–1,2 м? К сожалению, у меня нет ответа на этот вопрос.

Кроме рассмотрения ряда вопросов, связанных с колесницами/повозками как таковыми, необходимо обратить внимание на некоторые сопутствующие элементы. Один из них – оружие. Почти в половине ям с повозками и лошадьми – Ян Бао-чэн пишет о семи ямах из шестнадцати – найдено оружие, главным образом из бронзы, но есть также каменное и костяное. Ян Бао-чэн выделяет три категории: оружие дальнего боя – луки и стрелы, ближнего боя – клевцы и топоры, самозащиты – ножи [42, с. 547]. Такие находки китайскими и зарубежными учёными оцениваются как признак захоронения в *чэмакэне* военной колесницы, а не гражданской повозки [1, с. 75–79; 14, с. 199–200; 42, с. 547–548]. В принципе это может соответствовать действительности, но есть моменты, вызывающие сомнения.

Убеждение, что шан-иньцы сражались на колесницах является широко распространённым среди учёных, как это следует из приведённых выше цитат, и, возможно, является обоснованным. Однако следует иметь в виду, что в древнекитайских источниках не очень много материалов, подкрепляющих данное убеждение. Так, например, в Ши цзине, в Шан сун (Гимны дома Шан – у А. Штукина; *Sacrificial odes of Shang* – у Легга [53, с. 458; 59, Part II, с. 631]) мне удалось найти лишь одно упоминание о военных колесницах, которое в переводе А. Штукина звучит так:

Правнук Чэн-тана, У-дин наш, воинственно смел:
Нету страны, чтобы он победить не сумел.
С тканым драконом десятки упряжек в наш дом
Ныне привозят дары драгоценным пшеном.

[12, т. 10, цз. 20.3, с.1915]; цит. по [53, с. 461], ср. [59, Part II, с. 637].

«Десятки упряжек» – это в оригинале 十乘 *ши шэн*. Пояснить значение знака *шэн* можно при помощи фрагмента из Цзо чжуани, где сказано: «Да-шу (брат чжэнского Чжуан-гуна, 743–701 гг. до н.э. – С.К.) завершил [строительство крепостных стен] и стал собирать [народ]. Привёл в порядок доспехи и оружие и укомплектовал пеших воинов и боевые колесницы (*шэн*), [чтобы] нанести удар Чжэн». К последнему фрагменту западноцинский полководец и учёный Ду Юй (222–284) добавил комментарий: «пешие воины называются *цзу* (卒), колесницы называются *шэн*» [37, т. 27/1, цз. 2, с. 87], что делает однозначным смысл выражения «десять упряжек». Это десять боевых колесниц, а шено могло быть военной добычей. Необходимо добавить, что несмотря на археологические находки колесниц/повозок с двумя лошадьми, *шэн* по записям означало четырёхконный экипаж, на котором ехали три латника в сопровождении 72 пеших воинов [36, цз. II, с. 252; 37, т. 27/1, цз. 2, с. 87; в обоих источниках см. текст и коммент.]. Попутно отмечу, что одна из песен Ши цзина подтверждает высказанное выше суждение о медлительности военных переходов:

I

В шестую луну объявили тревогу, тревогу.
 Ряды боевых колесниц (戎車 *жунцзюй*; здесь и ниже подчёркнуто мной. – С.К.) приготовив в дорогу;
Четвёрки коней горячи и сильны в колесницах.
 Погружены латы из кожи обычные. Трогай!
 В свирепом напоре кидаются гуннов отряды,
И нам торопиться навстречу кочевникам надо...
 Так царь свое войско в далёкий поход высылает,
 Чтоб в царстве его укрепились и мир, и порядок.

II

Масть в масть наши кони и силою равно богаты.
 И к правилам боя коней приучили солдаты.
 Мы в эту шестую луну приготовили воинам
 И шлемы из кожи, и наши обычные латы.
 Коль скоро одежды у нас приготовлены были,
В один переход тридцать ли мы за день проходили.
 Так царь своё войско в далёкий поход высылает,
 Чтоб сыну небес помогли утвердиться мы в силе. ...

V

Ровны и покойны щиты боевой колесницы:
Передний и задний на ось равномерно ложится.
Могучие кони подобраны в каждой четвёрке,
 Могучие кони обучены строю возницей. ...

[12, т. 7/3, цз. 10.2, с. 868–871, 874]; цит. по [53, с. 223, 224].

Поход происходит в шестую луну, т.е. ранним летом при хорошей погоде, в колесницы впряжены отличные лошади, армии надо спешить

навстречу кочевникам, и, тем не менее, она делает лишь тридцать *ли* в день, в два раза меньше, чем в примере, приведённом выше, причём такой переход не был исключительным, а ежедневным, после чего, как сообщает комментарий, войска «могли отдохнуть» [12, т. 7/3, цз. 10.2, с. 870, коммент.]. Дж. Легг интересующую нас строчку перевёл: «And we marched thirty *le* [every day]», добавляя в своём комментарии: «Thirty *le* was the regular stage for an army on march» [59, Part II, с. 282, перевод и коммент.]. Если регулярная армия в боевом походе делала всего лишь пятнадцать километров в сутки, то вряд ли обоз целого племени, со стариками, детьми, пожитками и т.п. двигался быстрее. Очевидно, что переезд на новое место отнимал, по меньшей мере, от одной до трёх недель, а скорее всего и того больше.

В стихотворении Ши цзина есть ещё одно место, не совпадающее с данными археологии. В переводе А. Штукина оно звучит так:

Ровны и покойны щиты боевой колесницы:

Передний и задний на ось равномерно ложится.

В оригинале это внешне простой, но трудный для перевода пассаж:

戎車既安 *жунцзюй цзи ань*

如輕如軒 *жу чжи жу сюань*

Дж. Легг придал ему следующую форму:

The war carriages were well made,

Nicely balanced, before and behind,

признаваясь в примечании: «I believe I have given the meaning of the first two lines correctly, 安 being descriptive of the firm and secure manner in which the carriages were made; but I can hardly tell the force (здесь: смысл. – С.К.) of 如輕如軒. The Shwoh-wān (Шо-вэнь цзе-цзы. – С.К.) defines 輕 by 低¹⁶ ‘low’, and the Ching-yun (正韻) dict. says, that it means, ‘a carriage heavily laden in front;’ on the other hand, ‘a carriage high in front’ is called 軒. These war carriages looked neither high nor low, but kept as it were, level, and were well adapted for fighting from» [59, Part II, с. 283, перевод и коммент.]. *Жунцзюй цзи ань* несомненно означает, что «военные колесницы были хорошо, прочно изготовлены», т.е. правильным является перевод Дж. Легга, а не А. Штукина. Что касается *жу чжи жу сюань*, то, по моему мнению, оба интерпретируют неверно. Грамматически данная фраза является пояснительным продолжением предыдущей; конструкция *жу ... жу* означает и ... и, а *чжи* и *сюань* должны пониматься как имена существительные. Вся сложность именно в том, как их понимать, поскольку разные пояснения запутывают друг друга. Я полагаю, что правильным является разъяснение авторитетного словаря *Ханьюй да цзыдянь*: «В древности, если передок повозки был высоким, а задок низким, то это называлось „сюань“, а если передок был низким, а задок высоким, то „чжи“» [24, т. 5, с. 3514, пояснение 3]. В итоге получается следующий лингвистический перевод строк *Ши цзина*:

Военные колесницы крепко сбиты,

И те с конструкцией *чжи*, и те с конструкцией *сюань*.

Из них следует, что, вероятно, имелись боевые колесницы с довольно высокой передней стенкой кузова, но археологических подтверждений этого нет. Иначе говоря, возможно, что при Инь существовали два вида колёсных средств передвижения: военные колесницы и гражданские повозки, однако их основные конструктивные характеристики были в принципе одинаковыми (см., например, [14, с. 199]).

Несмотря на ограниченность приведённого материала, он даёт достаточные основания для нескольких общих выводов.

1. Данные письменных источников о самостоятельном изобретении повозки в Китае в период Ся не находят подтверждения ни относительно места, ни относительно времени данного события. Известные в настоящее время находки относятся к иньскому отрезку истории эпохи Шан-Инь, после переноса столицы в Великий город Шан (он же Бэймэн, Инь, Сяотунь), а конструктивные особенности позволяют предполагать внешнее заимствование.

2. Обнаруживаемые археологами повозки явно не годились для перевозки тяжелых или крупногабаритных грузов, большого количества людей, больных и т.п.

3. Археологами пока не обнаружены, насколько мне известно, приспособления, сродни волокуше, употреблявшейся в русских деревнях для перевозки грузов, с использованием силы лошадей. Мне неизвестны также записи о таковом в древних источниках, хотя я допускаю, что они могут в них находиться.

4. Знакомство древних китайцев с лошадьёю, как тягловым-вьючным животным, произошло также скорее всего уже в период Инь, возможно, опять-таки под внешним воздействием.

Если все четыре вывода соответствуют исторической истине, то можно сформулировать и пятый, заключительный вывод: несмотря на мои оговорки, высказанные в начале данной статьи, переносы шан-иньских столиц были всё-таки переходами, а не переездами, люди шли пешком, неся груз на себе, или, возможно, на чём-то вроде носилок, а малых детей на руках. Возможно, что именно это и было одной из причин, может быть – главной, недовольства членов племени планами вождя. Я бы не исключил и такого решения части трудностей перехода, при котором старики, больные и калеки оставались на прежнем месте, относительно спокойно доживая свой век. С учётом всех названных и оставшихся за скобками трудностей можно сделать ещё и шестой вывод: переход всего (или почти всего) племени на новое место был крупным, сложным и трудным мероприятием и для принятия соответствующего решения у шан-иньских *ванов* должны были быть весьма веские причины.

Примечания

¹ Для сравнения можно указать, что в обоих вариантах Чжу-шу цзи-няни приводятся другие данные: Чжи-тан и Вай-бин проживали в Бо, Чжун-дин переехал в

Ао, Хэ Тань-цзя – в Сян, Цзу-и – в Гэн, а затем в Би, Нань-гэн – в Янь, Пань-гэн – в Бэймэн, т.е. в Инь, У-и – в Хэбэй, а позже в Мэй (см. [29, цз. А, с. 11а, 11б, 13а, 13б, 14а, 14б. 15а, 17б; 23, с. 17, 19, 20, 22; 48, с. 18б, 187, 188, 189, 190, 193]). При этом необходимо всё же отметить, что запись Чжу-шу цзи-няни всё равно оставляет шан-иньцев в пределах того же ареала и конкретных местностей, меняется лишь слегка liaison шан-иньских *ванов* с определёнными географическими названиями, как это показано в таблице 1.

Таблица 1

Сопоставление данных Ши цзи и Чжу-шу цзи-няни*

Шан-иньские <i>ваны</i>	Чэн-тан	Вай-бин	Чжун-дин	Хэ Тань-цзя	Цзу-и	Нань-гэн	Пань-гэн	У-и
Годы правления: традиционные;	(1783–) 1766– 1754		1562– 1550	1534– 1526	1525– 1507	1433– 1409	1401– 1374	1198– 1195 (1129– 1095)
хронология Чжу-шу цзи-нянь	1674– 1645	1646– 1644	1492– 1483	1471– 1462	1461– 1442	1410– 1404	1398– 1370	1234– 1199
Столицы по: Ши цзи	Наньбо, Сибо (Шан 1)		Ао (Шан 2)	Сян (Шан 3)	Син/Гэн (Шан 4)		Сибо	Хэбэй
Чжу-шу цзи-нянь	Бо	Бо	Ао	Сян	Гэн, Би (Шан 5)	Янь (Шан 6)	Бэймэн/Инь (Шан 7)	Хэбэй, Мэй

* Подробнее см. [48, с. 185–186]. Обозначения «Шан 1 – Шан 7» введены автором «Атласа исторических карт Китая» (см. [19, 1985, с. 13–14 и карту 1]).

Отождествление этих семи географических пунктов с современными топонимами выглядит примерно так: Шан 1 – это Цаосянь (юго-запад Шаньдуна), Шан 2 – к северо-западу от Чжэнчжоу (Хэнань), Шан 3 – Нэйхуан (северо-восток Хэнань), Шан 4 – Синтай (крайний юг Хэбэй), Шан 5 – Юньчэн (юго-запад Шаньдуна), Шан 6 – Цюйфу (запад Шаньдуна) и Шан 7 – Аньян (северо-восток Хэнань) (см., соответственно, [Чжунхуа Жэньминь, 1957, с. 36–37, Е1, С5, В6, с. 33–34, F2, с. 36–37, D1, D3, А6; Тань Ци-сян, 1985, с. 13–14, (4)10, 8, (3)9, (1)9, (3)10, 11, (2)9]).

² В китайском оригинале во всех четырёх фразах, построенных по принципу параллелизма, использован один и тот же знак 乘 *чэн* – «садиться в..., на... (*напр.*, в вагон, на паром), грузиться на... (в); ехать (плыть) на..., пользоваться» [44, № 9330], однако сохранение такого единства в русском тексте невозможно.

³ Чжан Гуан-чжи писал в этой связи: «But there can be no question that prehistoric boat traffic must have been heavy on the rivers and streams, because archaeological sites are invariably strewn along river banks, and because interregional linkage is often clearly traceable along river courses» [55, с. 411], в других местах своей

книги приводя конкретный материал (см. [55, с. 231, 254]; см. также подробную разработку этого вопроса Сун Чжэнь-хао [14, с. 184–191].

⁴ Чжан Гуан-чжи был академиком Академии Синика, а в 90-е годы её вице-президентом (см. [58, с. 441]).

⁵ Мне неизвестны материалы подтверждающие умение шан-иньцев ездить верхом. Как сообщает Чжань-го цэ, верховую езду, кавалерию и соответствующую одежду у северных кочевых соседей позаимствовал только чжаоский У-лин-ван (325–299 гг. до н.э.; см. [9, т. 2, цз. 19, с. 653–660]). Известный американо-китайский (с канадским гражданством) учёный, профессор Чикагского университета Хэ Бин-ди в этой связи писал: «...cavalry did not begin to replace chariots in China until the fourth century B.C.» [57, с. 355]. См. также ниже.

⁶ Первые два, названные им, заимствования, это: 1. ближневосточные зерновые культуры пшеница и ячмень; 2. сейминские (могильник бронзового века, II тыс. до н.э., вблизи Нижнего Новгорода. – С.К.) бронзовые орудия труда и оружие (см. [57, с. 352–354]).

⁷ Я ограничился цитированием лишь тех фрагментов высказываний Хэ Бин-ди, которые имеют прямое отношение к теме настоящей работы. Следует, однако, отметить, что к проблеме контактов Запад-Китай он возвращался неоднократно и в частности отвёл им весь раздел своего труда, из которого почерпнуты приведённые цитаты (см. [57, с. 341–368]; см. также, например, «Appendixes» [57, с. 371–407]).

⁸ Гальштатская культура, от австрийской деревни Hallstatt, созданная кельтами, иллирийцами и фракийцами, – культура раннего железа (или поздней бронзы и раннего железа, I тыс. до н.э.), распространённая в Южной и Центральной Европе, особенно известна производством соли (см. [54, с. 153–159]). М. Девалль подкрепляет свою позицию ссылкой на статью О. Янсе, само заглавие которой: «Quelques antiquités Chinoises d'un character Hallstattien» (BMFEA, 1930, № 2, с. 177–183) чётко раскрывает её содержание.

⁹ Высказывание Б. Карлгрена, см. его статью «The Date of the Early Dong-so'n Culture», BMFEA (см. прим. 8), 1942, № 14, с. 23; см. также О. Janse. Tubes et boutons cruciformes trouvés en Eurasie. BMFEA, 1932, № 4, с. 187–209 [60, с. 108, прим. 21].

¹⁰ Из приведённых ею цитат явствует, что такой взгляд, по-видимому, разделяли О. Янсе и Б. Карлгрен, однако не располагая оригиналами их статей, я не осмеливаюсь судить об этом с уверенностью.

¹¹ Перечень его работ на эту тему см. [45, с. 286].

¹² Шисянгоу – раннешанский город, древнее Чжэнчжоу, обнаруженный весной 1983 г. вблизи Эрлитоу в уезде Яньши пров. Хэнань. Работавшие там археологи полагают, что это была столица Чэн-тана Сибо [31, с. 879].

¹³ П.М. Кожин, со ссылкой на Ши Чжан-жу, участника раскопок Инь-сюя, пишет об обнаружении там «остатков четырехколёсной боевой повозки» [45, с. 283]. Не располагая оригиналом работы Ши Чжан-жу, я не могу оценить высказывания П.М. Кожина, отмечу, однако, что в другой публикации Ши Чжан-жу, где упоминается та же могила M20 и приводится иллюстрация, ничего не говорится о «четырёхколёсной повозке». Просто там были обнаружены две колесницы, одна, по мнению Ши Чжан-жу, лёгкая (輕型車 *цинсинцзюй*), а вторая – тяжёлая (重型車 *чжунсинцзюй*), но обе на двух колёсах [41, с. 1, 3, 5].

¹⁴ Упомянутое открытие было сделано в 1936 г. в Сяотуни [14, с. 193, УМ20], поэтому в списке Ли Цзы-чжи, где перечислены десять шан-иньских *чэмакэнов*, обнаруженных в 1953–1977 гг. оно не значится и везде на одну повозку приходится пара лошадей. Ситуация меняется в период Западного Чжоу. Из 23 местонахождений в восьми наблюдается иное, чем 1:2 (или его кратность, например, 10:20) отношение. В трёх случаях это 1:4, в остальных – 2:6, 3:8 (2 раза), 5:14 и 12:72 [6, с. 234–236]. По-видимому, характерной для Шан-Инь была всё-таки упряжка из пары лошадей, а их другое количество, если вообще появлялось, то только спорадически, тогда как в Западном Чжоу это имело место довольно часто.

¹⁵ Целью похода было владение, название которого не отождествляется ни с каким современным знаком. О нём см. [17, цз. 12, с. 1227; 28, с. 157–158].

¹⁶ Мне не удалось найти знак *чжи* в Шо-вэне (см. [18, гл. 14а, с. 720/37а–730/58а, гл. 12а, с. 584/26–585/36]).

Источники и литература

1. Бэйцзин дасюэ лиши си каогу цзяояньши Шан Чжоу цзу (Исторический факультет Пекинского университета, кафедра археологии, сектор по изучению периода Шан-Чжоу). Шан Чжоу каогу (Археология периода Шан-Чжоу). Каогу чжуань цзяосюэ цанькаошу (Учебное пособие для археологической специализации). Пекин, 1979.

2. Ван Сянь-цян. Сюнь-цзы цзи-цзе («Трактат философа Сюнь Куана» со сводом толкований). – «Чжу-цзы цзи-чэн» (Полное собрание [трактатов] всех [древнекитайских] философов) (ЧЦЦЧ). Т. 2. Пекин–Шанхай, 1954.

3. Ван Юн-бо. Цзяодун баньдао шан фасянь дэ гудай гумучжоу (Древний челн-однодревка, обнаруженный на территории Цзяодунского полуострова). – Каогу юй вэньу. 1987. № 5. С. 29–31.

4. Дай Ван. Гуань-цзы цзяочжэн («Трактат учителя Гуань Чжуна», сверенный и исправленный). – ЧЦЦЧ. Т. 5. Пекин, 1957.

5. Жэнь Ши-нань. Хэмуду вэньхуа. – ЧДБК. Пекин–Шанхай, 1986. С. 188–191.

6. Ли Цзы-чжи. Инь Шан Лян Чжоу дэ чэ ма сюньцзы (Захоронения повозок и лошадей эпохи Шан-Инь – Чжоу) // Чжунго каогусюэ яньцзю луньцзи Цзинянь Ся Най сяньшэн каогу уши чжоунянь (Сборник исследований по археологии Китая. Посвящается 50-летию археологических исследований господина Ся Ная). Сиань, 1987. С. 220–242.

7. Ло Чжу-фэн (гл. ред.). Ханьюй да цыдянь (Большой словарь слов китайского языка). Т. 1–12. Шанхай, 1986–1993.

8. Лу Цзя. Синь юй (Новые речи). – ЧЦЦЧ. Т. 7. Пекин, 1954.

9. Лю Сян. Чжань-го цэ (Планы Сражающихся царств). Т. 1–3. Шанхай, 1985.

10. Люй-ши чунь-цю Гао Ю чжу («[Летопись] “Вёсны и Осени господина Люй [Бу-взя]” с комментарием Гао Ю»). – ЧЦЦЧ. Т. 6. Пекин, 1954.

11. Ма Дэ-чжи, Чжоу Юн-чжэнь, Чжан Юнь-пэн. И-цзю-у-сань нянь Аньян Дасыкунцунь фацзюэ баогао (Отчет о раскопках в дер. Дасыкуньцунь вблизи Аньяна в 1953 г.). – Каогу сюэбао. 1955. Т. 9, С. 25–90, ил. I–XXXVIII.

12. Мао Ши чжэн-и («Книга песен и гимнов [в версии] Мао/[Хэна]» с [комментарием]-толкованием [их] истинного смысла). – ШЦЧШ. Т. 5–10. Пекин–Шанхай, 1957.

13. Синь Чжунго дэ каогу фасянь хэ яньцзю (Археологические открытия и исследования в Новом Китае). – Каогу чжуанькань. Цзячжун дишици хао (Специальные археологические публикации. Первая серия. Т. 17). Пекин, 1984.
14. *Сун Чжэнь-хао*. Ся Шан шэхуэй шэнхо ши (History of Social Life in the Xia and Shang Periods). – Чжунго шэхуэй кэсюэюань вэньку. Лиши каогу яньцзю силе (The Selected Works of CASS History and Archaeology). Пекин, 2007.
15. *Сунь И-жан*. Мо-цзы сянь-гу (Трактат философа Мо Ди со сводным толкованием). – ЧЦЦЧ. Т. 4. Пекин, 1954.
16. *Сьма Цянь*. Ши цзи (Записи историографа). Т. 1–10. Пекин, 1982.
17. *Сюй Чжун-шу* (гл. ред.). Цзягувэнь цзыдянь (Словарь знаков языка надписей на гадательных костях). Чэнду, 1998.
18. *Сюй Шэнь* (сост.), *Дуань Юй-цай* (комм.). Шо-вэнь цзе-цзы чжу («Словарь, письмена и знаки поясняющий» с комментарием). Шанхай, 1986.
19. *Тань Ци-сян* (гл. ред.). Чжунго лиши диту цзи Дии цэ. Юаньши шэхуэй, Ся, Шан, Си Чжоу, Чуньцю, Чжаньго шици (Атлас исторических карт Китая. Первый том. Периоды первобытного общества, Ся, Шан, Западного Чжоу, Чуньцю и Чжаньго). Шанхай, 1985.
20. *У Жу-цзо*. Лянчжу вэньхуа (Культура Лянчжу). – Чжунго да байкэцюань-шу. Каогу сюэ (Большая китайская энциклопедия. Археологическая наука). Пекин–Шанхай, 1986. С. 271–273.
21. *У Жу-цзо*. Цяньшаньян ичжи (Стоянка Цяньшаньян). – Чжунго да байкэ-цюаньшу. Каогу сюэ (Большая китайская энциклопедия. Археологическая наука). Пекин–Шанхай, 1986. С. 374.
22. *У Чэн-ло*. Чжунго дулянхэн ши (История системы мер и весов Китая). Шанхай, 1957.
23. *Фань Сян-юн*. Губэнь Чжу-шу цзи-нянь цзи цзяо-дин-бу (Древний текст «Погодных записей на бамбуковых планках», сверенный, исправленный и дополненный). Шанхай, 1957.
24. Ханьюй да цзыдянь бяньцзи вэйюаньхуэй (Редакционная коллегия «Большого словаря иероглифов китайского языка»). Ханьюй да цзыдянь (Большой словарь иероглифов китайского языка). Т. 1–8. Чэнду, 1986–1990.
25. Хэнань шэн вэньхуа цзюй вэньу гунцзо дуй дии дуй (Первый отряд рабочего отряда по охране и изучению памятников материальной культуры Хэнаньского провинциального управления по делам культуры): *Чжао Цюань-гу*, *Хань Вэй-чжоу* и др. Чжэнчжоу Шан-дай ичжи дэ фацзюэ (Раскопки памятника эпохи Шан в Чжэнчжоу). Каогу сюэбао. 1957. № 1. С. 53–73, табл. I–VIII.
26. *Цзан Ли-хэ* и др. Чжунго жэньмин да цыдянь (Большой китайский биографический словарь). [Б.м.], 1940.
27. Цы хай. 1979 нянь бань (Словарь «Море слов». Издание 1979 года). Т. 1–3. Шанхай, 1980.
28. *Чжао Чэн*. Цзягувэнь цзяньмин цыдянь. Буцы фэньлэй дубэнь (Краткий словарь языка надписей на щитках черепах и костях животных. Систематическое учебное пособие по гадательным текстам). Пекин. 1988.
29. Чжу-шу цзи-нянь (Погодные записи на бамбуковых планках). – СББЯ. Шанхай, [б.г.].
30. Чжунго шэхуэй кэсюэюань Каогу яньцзюсо Аньян гунцзо дуй (Аньянский рабочий отряд Института археологии АОН КНР): *Ян Си-чжан*, *Лю И-мань*.

Аньян Гоцзячжуан си-нань дэ Инь-дай чэмакэн (Ямы с повозками и лошадьми эпохи Инь, обнаруженные к юго-западу от деревни Гоцзячжуан вблизи Аньяна). – Каогу. 1988. № 10. С. 882–893.

31. Чжунго шэхуэй кэсюэюань Каогу янцзюсо Хэнань диэр гунцзо дуй (Второй хэнаньский рабочий отряд Института археологии АОН КНР): *Чжао Чжи-цюань, Сюй Дянь-куй*. 1983 нянь цюцзи Хэнань Яньши Шан чэн фацзюэ цзянь бао (Краткий отчёт о раскопках осенью 1983 г. шанского городища в уезде Яньши пров. Хэнань). Каогу. 1984. № 10. С. 872–879.

32. Чжунхуа Жэньминь Гунхэго дигуцзи (Атлас Китайской Народной Республики). Пекин–Шанхай, 1957.

33. Чжунхуа Жэньминь Гунхэго фэнь-шэн дигуцзи. Ханьюй пиньиньбань (Атлас карт провинций Китайской Народной Республики. Издание с записью китайских названий латинским шрифтом). Пекин, 1983.

34. Чжэцзян шэн вэньу гуаньли вэйюаньхуэй (Чжэцзянский провинциальный административный комитет по охране и изучению памятников материальной культуры). Усин Цяньшаньян ичжи дии, эрцы фацзюэ баогао (Отчёт о двух первых сезонах раскопок стоянки Цяньшаньян в уезде Усин пров. Чжэцзян). – Каогу сюэбао. 1960. № 2. С. 73–90.

35. Чжэцзян шэн вэньу гуаньли вэйюаньхуэй (Чжэцзянский провинциальный административный комитет по охране и изучению памятников материальной культуры): *Мэй Фу-гэнь*. Ханчжоу Шуйяньфань ичжи фацзюэ баогао (Отчёт о раскопках стоянки Шуйтяньфань вблизи Ханчжоу). – Каогу сюэбао. 1960. № 2. С. 93–106.

36. Чунь-цю Гулян-чжуань чжу-шу (Летопись «Вёсны и Осени» с «Хроникой господина Гулян [Чи]» и комментариями). – ШЦЧШ. Пекин–Шанхай, 1957.

37. Чунь-цю Цзо-чжуань чжэн-и (Летопись «Вёсны и Осени» с «Хроникой господина Цзо [Цю-мина]» и [комментарием-]толкованием [их] истинного смысла). – ШЦЧШ. Т. 27–32. Пекин–Шанхай, 1957.

38. Шан шу чжэн-и («Записи о прошлом» с [комментарием-]толкованием [их] истинного смысла). – ШЦЧШ. Т. 3–4. Пекин–Шанхай, 1957.

39. Ши бэнь. Лэй Сюэ-ци цзяо-ци бэнь (Основное из разных эпох. Текст составленный и исправленный Лэй Сюэ-ци). – Сб. Ши бэнь ба чжун (Восемь вариантов текста «Основное из разных эпох»). Шанхай, 1957.

40. Ши бэнь. Мао Пань-линь цзи бэнь (Основное из разных эпох. Текст, составленный Мао Паньлинем). – Сб. Ши бэнь ба чжун (Восемь вариантов текста «Основное из разных эпох»). Шанхай, 1957.

41. *Ши Чжан-жу*. Цун Инь Чжоу чжаньцзюй лунь Муе чжи чжань (Рассуждения о сражении на полях Муе с точки зрения иньских и чжоуских боевых колесниц // Дин Вэнь-цзян сяньшэн бай нянь даньчэнь цзинянь луньвэнь цзи (Сборник юбилейных статей в честь сотой годовщины со дня рождения господина Дин Вэнь-цзяна). Чжунго дичжи сюэхуэй чжуанькань. Ди ба хао (Специальные публикации Китайского геологического общества. Том восьмой). Тайбэй, 1987. С. 1–14.

42. *Ян Бао-чэн*. Инь-дай чэцзы дэ фасянь юй фуюань (Открытия и реконструкция повозок эпохи Инь). – Каогу. 1984. № 6. С. 546–555.

43. *Ян Юй-бинь*. Чжэнчжоу Шан чэн чу тань (Предварительное суждение о шанском городе в Чжэнчжоу). Чжэнчжоу, 1985.

44. Большой китайско-русский словарь. Под ред. *И.М. Ошанина*. Т. 1–4. М., 1983–1984.
45. *Кожин П.М.* Об иньских колесницах. – Ранняя этническая история народов Восточной Азии. М., 1977. С. 278–287.
46. *Кожин П.М.* Об освоении колесничной и верховой езды в древнем Китае. // XI научная конференция «Общество и государство в Китае». Тезисы и доклады. Т. I. М., 1980. С. 27–34.
47. *Крюков М.В., Софронов М.В., Чебоксаров Н.Н.* Древние китайцы: проблемы этногенеза. М., 1978.
48. *Кузнецова-Фетисова М.Е.* Погодовые записи на бамбуковых планках // Древний Восток и античный мир. Труды кафедры истории Древнего Мира. К 70-летию Исторического факультета МГУ. VI. М., 2004. С. 183–200.
49. *Кучера С.* Китайская археология 1965–1974 гг.: палеолит – эпоха Инь. Находки и проблемы. М., 1977.
50. Провинциальная комиссия по охране культурных памятников Чжэцзяна. Первые и вторые раскопки стоянки Цяньшаньян в г. Усин. – Каогу сюэбао. 1960. № 2. С. 90–91.
51. Провинциальная комиссия по охране культурных памятников Чжэцзяна. Раскопки стоянки Шуйбяньфань г. Ханчжоу. – Каогу сюэбао. 1960. № 2. С. 106.
52. *Сыма Цянь*. Исторические записки («Ши цзи»). Пер. с кит. и комм. Р.В. Вяткина и В.С. Таскина, под общей ред. Р.В. Вяткина. Вступ. статья М.В. Крюкова. Серия «Памятники письменности Востока» XXXII.1. Т. I. М., 1972.
53. *Шицзин. Штукун А.А., Федоренко Н.Т.* М., 1957.
54. *Bukowski Z., Dąbrowski K.* Świt kultury europejskiej. Warszawa–Łódź, 1971.
55. *Chang Kwang-chih.* The Archaeology of Ancient China. Fourth Edition Revised and Enlarged. Taiwan Edition. Taipei, 1989.
56. *Cheng Te-k'un.* Archaeology in China. Volume Two: Shang China. Cambridge, 1960.
57. *Ho Ping-ti.* The Cradle of the East. An Inquiry into the Indigenous Origins of Techniques and Ideas of Neolithic and Early Historic China, 5000–1000 B.C. Hong Kong, Chicago, London, 1975.
58. The Republic of China Yearbook 1996. Taipei, 1996.
59. The She-King With a Translation, Critical and Exegetical Notes, Prolegomena, and Copious Indexes. By *J. Legge*. Parts I–II. London: H.Frowde, Oxford University Press. [S.A.]. Reprinted in China, 1940.
60. *Von Dewall M.* Pferd und Wagen im frühen China. Saarbrücker Beiträge zur Altertumskunde herausgegeben von Rolf Hachmann und Walter Schmitthenner. Band 1. Bonn, 1964.