

# АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВСЕОБЩЕЙ ИСТОРИИ

## TOPICAL ISSUES OF WORLD HISTORY

УДК 047.081/083(471.324)

DOI 10.52575/2687-0967-2024-51-2-267-274

Оригинальное исследование

### Древнейшие дышловые пароконные повозки Китая и проблема их заимствования из степей Евразии

Семененко А.А. 

МБОУ гимназия № 2,

Россия, 394088, г. Воронеж, ул. Ген. Лизюкова, д. 72

E-mail: [31071976@bk.ru](mailto:31071976@bk.ru)

**Аннотация.** Идея археологов бронзового века о проникновении степных «колесниц» Синташты – Петровки – Алакуля в Шанский Китай противоречит тому факту, что древнейшие шанские пароконные двухколёсные повозки с дышлом (1300–1050 гг. до н. э.) были непригодны для быстрой маневренной езды и ведения боя в стоячем положении. Ко времени заимствования китайцами династии Шан они должны были использоваться уже 800 лет и эволюционировать в более развитые в военно-практическом плане и, следовательно, привлекательные и желательные для приобретения и воспроизводства. Сама возможность существования в степях Евразии бронзового века не боевой стоячей колесницы, а сидячего транспортного, ритуального или охотничьего двухколёсного пароконного экипажа с дышлом никоим образом не рассматривается и не берётся во внимание «реконструкторами» урало-казахстанских «боевых» «колесниц» Синташты – Петровки – Алакуля.

**Ключевые слова:** Синташта – Петровка – Алакуль, Шанский Китай, дышловые пароконные повозки, проблема заимствования

**Для цитирования:** Семененко А.А. 2024. Древнейшие дышловые пароконные повозки Китая и проблема их заимствования из степей Евразии. *Via in tempore. История. Политология*, 51(2): 267–274. DOI: 10.52575/2687-0967-2024-51-2-267-274

**Финансирование:** Работа выполнена без внешних источников финансирования.

### The Oldest Drawbar Two-Horse Vehicles of China and the Problem of Their Borrowing from the Steppes of Eurasia

Aleksandr A. Semenenko 

Gymnasia 2,

72 General Lizukov St., Voronezh 394088, Russia

E-mail: [31071976@bk.ru](mailto:31071976@bk.ru)

**Abstract.** The idea of Bronze Age archaeologists about the penetration of the steppe «chariots» of Sintashta – Petrovka – Alakul into Shang China contradicts the fact that the oldest Shang Chinese two-wheeled drawbar horse-drawn wagons of 1300–1050 B.C. were unsuitable for fast maneuverable driving and combat in a standing position. By the time they were borrowed by the Shang Chinese, according to the logic of the invasionists, they should have been already around 800 years in use and should have evolved



into more developed in military-practical terms and therefore attractive and desirable for the acquisition and reproduction by the Shang Chinese. It is obvious that the very possibility of the existence of not a combat standing chariot, but a transport or ritual or hunting sitting drawbar double-wheeled horse-drawn carriage in the steppes of Eurasia of the Bronze Age is not considered in any way and is not taken into account by the «reconstructors» of the Ural-Kazakh «battle» «chariots» of Sintashty – Petrovka – Alakul.

**Keywords:** Sintashta – Petrovka – Alakul, Shang China, drawbar two-horse vehicles, problem of borrowing

**For citation:** Semenenko A.A. 2024. The Oldest Drawbar Two-Horse Vehicles of China and the Problem of Their Borrowing from the Steppes of Eurasia. *Via in tempore. History and political science*, 51(2): 267–274 (in Russian). DOI: 10.52575/2687-0967-2024-51-2-267-274

**Funding:** The work was carried out without external sources of funding.

---

## Введение

Проф. Г.Л. Тодд (Университет Sias, Синьчжэн, Хэнань, КНР) создал фотоархив древнейших погребений с повозками Позднего Шан (ок. 1300–1050 гг. до н. э.) [Todd, 2023]. Они состоят из трёх основных компонентов – окружённого перилами и открытого сзади кузова высотой в примерно 40–45 см для возницы и ездоков, системы оси и колёс и системы упряжи [Shaughnessy, 1988, p. 193; Xiang Wan, 2013, p. 28–41]. Перила кузова древнейших шанских повозок высотой 22–45 см [Кучера, 2013] не могли служить опорой стоящим колесничим при движении/остановке/поворотах такой двуколки.

## Объекты и методы исследования

Объектом исследования являются древнейшие двухколёсные пароконные дышлово-повозки Китая эпохи Шан, предметом – их пригодность для езды в стоячем и сидячем положении, главным используемым методом – анализ их параметров с точки зрения возможности их заимствования из степей Евразии от носителей археологических культур Синташты – Петровки – Алакуля, которые якобы, согласно «реконструкциям» урало-казахстанских археологов, создали первые в мире настоящие боевые колесницы [Новоженков и др., 2014, с. 101–107; Чечушков, Семьян, 2022; Chechushkov, Erimakhov, 2018].

## Результаты и их обсуждение

Проф. Принстонского университета Р. Бэгли отмечает, что типичным примером древнейших шанских погребений с двухколёсными дышловыми пароконными повозками является могильная яма M52 в Гоцзячжуан, датируемая периодом Иньсюй 4 (1101–1046 гг. до н. э.). В ней находились «колесница», скелеты двух мужчин 25–30 лет и костяки двух лошадей. Повозка M52, несмотря на свои большие размеры, имеет стандартную конструкцию: два спицевых колеса с восемнадцатью спицами диаметром около 140 см, расположенная посередине между передним и задним краями кузова ось длиной 308 см и с расстоянием между колёсами 230 см, бронзовые колпаки оси с деревянными чеками для закрепления колёс на месте на оси, идущее от оси и изгибающееся вверх из-под кузова до высоты ярма дышло из квадратного деревянного бруса 268 см длиной, изогнутое ярмо 235 см длиной с перевёрнутыми V-образными седловинами хомутов на костях шеи лошадей перед холками (у всех остальных повозок Аньяна ярмо было прямое), сидящий на дышле и оси кузов с деревянным дном шириной в полтора метра между боковинами и около метра между передним и задним бортами с достаточным для размещения трёх стоящих на коленях пассажиров пространством, боковые бортики кузова в форме решёток из деревянных прутьев примерно 50 см высотой, расположенный сзади вход в кузов 40 см шириной, бронзовые седловины хомутов, колпаки оси, механизм для соединения дышла с кузовом и несколько небольших украшений. Р. Бэгли разъясняет, что конструкция ободов колёс «колесницы» из

Гоцзячжуан М52 осталась невыясненной, в то время как в других повозках Аньяна они были сделаны из как минимум двух изогнутых деревянных деталей, в которые были врезаны спицы. На дне и боковинах кузова повозки из Гоцзячжуан М52 обнаружены следы красного и чёрного лака, что может указывать на полную лакировку всех деревянных частей конструкции и парадный характер транспортного средства. Также Р. Бэгли указывает, что некоторые «колесницы» Аньяна имели дно из сплетённой кожи с несомненной целью смягчения тряски при передвижении [Bagley, 1999, p. 203–206; Barbieri-Low, 2000, p. 21, fig. 12].

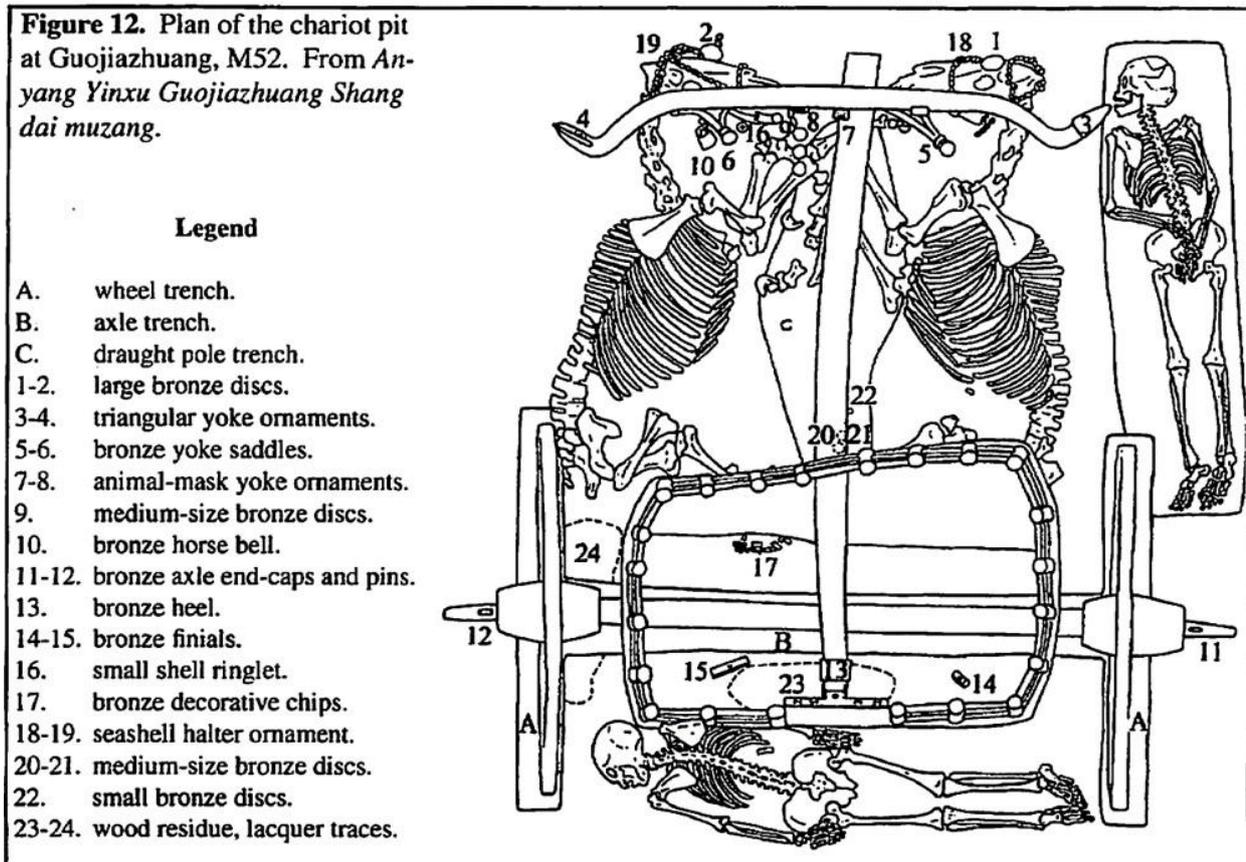


Рис. 1. Чертёж со спецификацией могильной ямы Guojiazhuang M52, Аньян, Yinxi 4, XI в. до н. э.  
Fig. 1. Plan of the burial pit Guojiazhuang M52, Anyang, Yinxi 4, XI century B.C.

Очевидно, что двуколка из Гоцзячжуан М52 являлась не боевой стоячей колесницей, а прогулочной или военно-транспортной или ритуальной/парадной сидячей повозкой.

Казахстанский археолог В.А. Новоженев настаивает на возможности быстрой езды в положении стоя на одноместной шанской повозке типа Гоцзячжуан М52 без какой-либо опоры при одновременной стрельбе или бое с неё, что представляется нам малоубедительными и явно вызывает сомнения у самого автора: «Размеры кузова этих колесниц позволяют разместиться в нём одному стоящему колесничему. Это пароконные экипажи с маленькой округлой D-образной или прямоугольной площадкой, которая имеет невысокое ограждение, либо обходится вовсе без него. Одноместные колесницы первого типа всегда запрягались парой лошадей, мощности которых в две лошадиные силы вполне достаточно для довольно скоростной езды. Управление такой повозкой требовало серьёзных навыков, поскольку колесничий не имел никакой дополнительной опоры во время движения, кроме натянутых вожжей. Он должен был балансировать на оси колесницы, используя натяжение вожжей, постоянно отклоняясь назад, упираясь в платформу и при этом каким-то образом должен был освободить свои руки для стрельбы из лука или для использования другого

оружия. Поэтому неслучайна находка специальных приспособлений для фиксации ноги, отмеченная на платформе колесницы из Гоцзя[ч]жуан М52 (рис. 144:17), и ”моделей ярма“, прикрепленных к поясу, которые помогали держать устойчивость при движении и освободить руки от вожжей. Возможно, поводья просто привязывались к поясу, как это делали египетские фараоны, а управлять колесницей можно было поворотом туловища... Этот тип одноместных колесниц представляется наиболее архаичным во всем колесничном комплексе. Разделяется на два подтипа: 1.1. – С округлым или D-образным в плане кузовом. Колесницы этого подтипа обнаружены в шан-иньских памятниках Цяобей, Гоцзячжуан, М1003, практически неизвес[т]ны в западночжоуское время... 1.2. – С подпрямоугольным в плане кузовом. Колесницы этого подтипа происходят из шан-иньских памятников Гоцзячжуан, М52, Мейюаньчжуан, М41, Дасыкуньцун, М175 (рис. 133; 143; 144) и не зафиксированы в последующие периоды» [Новоженев, 2012, с. 221; см. также: с. 228, рис. 133,2; с. 242, рис. 144].

Сторонникам проникновения в Шан степных «колесниц» Синташты – Петровки – Алакуля, в т. ч. В.А. Новоженеву [Новоженев, 2012, с. 281, 283, 285; см. также: Ван Пэн, 2019], совершенно необходимо доказать, что самые архаичные шанские повозки типа Гоцзячжуан М52 были именно боевыми. Однако если это были действительно одноместные двуконные стоячие двуколки без какой-либо опоры для возницы, то, судя по их характеристикам, они могли использоваться лишь при медленной торжественной езде во время парадов и ритуалов или для неспешных прогулок, но никак не в бою. Отсылка к практике привязывания фараонами поводьев к поясу некорректна, поскольку колесницы Нового Царства имели высокие передние (и боковые) перила для опоры стоящего возницы-колесничего. Споры о предназначении «моделей ярма» продолжаются [Ван Пэн, 2015]. То, что В.А. Новоженев на схеме в своей книге предположительно именуется «хомут-крепление для ноги (?)», на китайском чертеже со спецификацией обозначено как «декоративные бронзовые кусочки» [Barbieri-Low, 2000, p. 21, fig. 12].

По мнению ряда специалистов, двуколка из Гоцзячжуан М52 не была стоячей боевой колесницей: «Отсутствие оружия в погребении и декор колесницы были приняты раскопщиками за указание того, что это скорее был пассажирский транспорт, а не военная колесница. Она структурно не отличается от колесниц, найденных в погребениях, которые всё-таки содержат оружие, однако нет никакой причины предполагать, что колесницы, отправляемые в битву, были неукрашенными... В Аньяне не нашли колесничного кузова с более высокими бортами, и поскольку боковины кузова колесницы М52 доходили бы только до колен стоящего пассажира, кажется невероятным, что на колесницах Аньяна ездили стоя. Использование подобных колесниц в битве не доказано (uncertain). Они могли бы служить как демонстративный транспорт для командиров или как транспорт для быстрой переброски особых отрядов с одной части поля на другую; стоящие на коленях лучники, возможно, могли бы сражаться с них. Хотя пассажиры колесницы были иногда вооружены, отсюда не следует, что оружие, которое они несли, предназначалось для использования с движущихся колесниц; в обществе военных аристократов оружие является предметом одежды (apparel)» [Bagley, 1999, p. 206]. См. также: «Раскопщики предполагают, что [повозка] М52 была транспортом для перевозки элиты, а не боевой колесницей. Я был бы склонен согласиться. Полное отсутствие оружия, роскошный декор и жёсткие доски днища – всё это говорит мне, что на этом транспортном средстве ездили на медленном параде или не ездили вообще» [Barbieri-Low, 2000, p. 31; см. также: p. 35].

С. Кучера указывает: «Сун Чжэнь-хао пересказывает содержание надписи на гадательной кости времён У-дина (1324–1266 или 1238–1180 [гг. до н. э.]), из которой следует, что для преодоления примерно 700 ли колесницам У-дина понадобилось одиннадцать дней, т. е. средняя скорость равнялась 60 или немногим больше ли в сутки... это расстояние составляет примерно 30 км – дистанцию, которую нормальный мужчина, не спортсмен, пройдет за 5–6 часов. Скорость движения колесниц была явно невысокой... В пользу последнего

предположения говорит... 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» [Кучера, 2010, с. 20–21].

Эксперимент М. Лоудза (Mike Loades) с репликой древнекитайской пароконной дышловой повозки на паре спицевых колёс и с перилами высотой ниже колена показал, что ездить в положении стоя без опоры, балансируя лишь на полусогнутых ногах, на такой двуколке, несомненно, трудно, но вот езда на коленях вполне комфортна, как и стрельба в таком же положении или стоя на одном колене из лука [Loades, 2023]. Остаётся вопрос о том, как долго сможет простоять человек на коленях в стремительно мчащейся, поворачивающейся и трясущейся повозке с тем, чтобы потом ещё (в том же самом положении или поднявшись на затёкшие ноги) участвовать в бою с необходимостью постоянного маневрирования. Правдоподобнее выглядит охота с луком с такого транспортного средства, используемого как возвышенная передвижная платформа для стрельбы стоя при остановке и как средство доставки охотника в положении сидя к объекту его охоты. Ср.: «Цари Шан использовали колесницы на конной тяге только для охоты, ритуала и, возможно, командования» [Xiang Wan, 2013, p. 167].

Настоящие стоячие колесницы появляются только к концу эпохи Шан ок. 1050 г. до н. э.: «Раскопки M52 не нашли верхние перила и были вынуждены высчитывать конечную высоту. Некоторые раскопки более поздних находок (Guojiazhuang 146/167; Meiyuanzhuang M1) смогли обнаружить верхние перила своих колесниц, подтверждающие, что 50–55 см действительно были предельной высотой кузова в эпоху Шан, редко превышающего верхушку колёс. Очень низкий характер колесничных кузовов Шан привёл некоторых учёных к предположению о том, что на этих колесницах можно было ездить только стоя на коленях, ибо было бы невозможно ехать на транспортном средстве на конной тяге, когда твоя единственная опора доходила [только] до коленей... Однако существует достаточно свидетельств наличия поручня в течение [периода] Западного Чжоу [ок. 1050–771 гг. до н. э.]... который был выше, чем боковые перила, и проходил сбоку через кузов. Недавние раскопки Аньяна (Liujiashuang M348; Meiyuanzhuang M1/M40) показали, что этот поручень уже присутствовал в позднем аньянском периоде. На основании [раскопок] Meiyuanzhuang M40 [известно, что] он был около 5 см толщиной и был соединён с боковыми перилами, возвышаясь в форме арки и пересекая кузов колесницы. Он получал дополнительную опору от подпорной арки, соединённой с передними перилами. Он мог подниматься на высоту до 25–35 см над боковыми перилами, давая вознице возможность ездить в положении стоя». [Barbieri-Low, 2000, p. 29, note 70; см. также: Novozhenov, 2012, p. 204, fig. 119.1]

См. также: «Колесницы двухместные, появившиеся, очевидно, в конце шан-иньской эпохи, становятся самым массовым типом колесниц в западночжоуское время. Их принципиальное отличие от одноместных экипажей состоит в более крупной по размеру прямоугольной площадке с высоким, до полуметра, ограждением, при уменьшении габаритов колёсной базы и ярма-перекладины. Они снабжены удобным проёмом для выхода/входа в задней части кузова, прочным передним поручнем различных вариантов конструкции. Размеры кузова достаточные для двух человек, общей площадью не более одного кв. м. Площадка прямоугольной либо D-образной формы всегда имеет высокое ограждение, в передней части появляется поручень на уровне пояса колесничего (до 90 см высотой), который укрепляется специальной перемышкой, прикреплённой к дышлу, и имеет несколько вариантов конструкции... В конструкции учтены недостатки предшествующего вида колесниц, езда на них становится более комфортной благодаря появлению переднего поперечного поручня, к которому можно было привязать вожжи, пристегнуть себя за пояс и пристяжных коней, а также опереться на ухабах и резких разворотах. Поэтому этот важный поручень

укрепляется различными распорками, соединёнными с дышлом для более прочной связки всей конструкции кузова» [Новоженков, 2012, с. 221, 227–228].

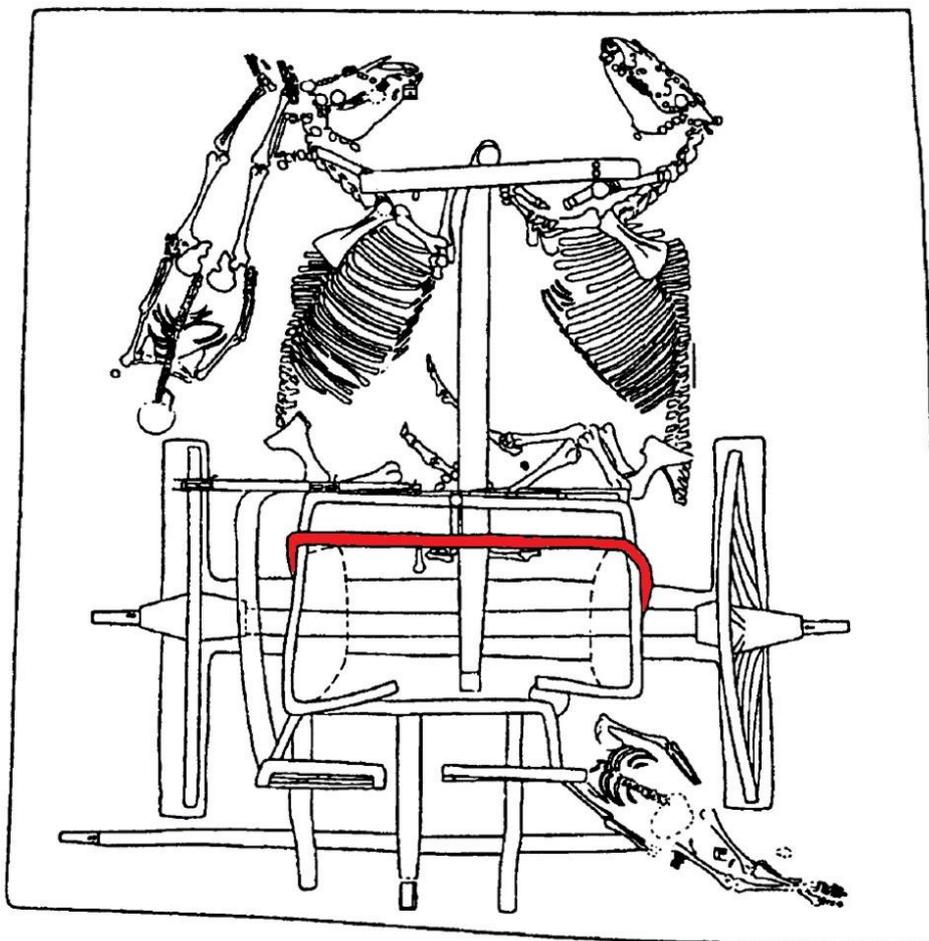


Рис. 2. Погребение Meiyuanzhuang M40 в Аньяне позднего аньянского периода (ок. 1050 г. до н. э.), прорисовка. Красным цветом обозначен поручень для стоящего колесничего  
Fig. 2. Plan of the burial pit Guojiazhuang M40, Anyang, Yinxi 4, circa 1050 BCE. The red color indicates a handrail for a standing charioteer

### Заклучение

С учётом идеи археологов-бронзовиков о проникновении степных «колесниц» Синташты – Петровки – Алакуля в Китай очень странным выглядит то обстоятельство, что древнейшими китайскими дышловыми пароконными двухколёсными повозками стали и оставались на протяжении прим. 1300–1050 гг. до н. э. такие неприспособленные для быстрой манёвренной езды и боя в положении стоя транспортные средства, которые к моменту заимствования их шанцами по логике инвазионистов должны были уже за 800 лет с прим. 2100 г. до н. э. (времени их изобретения по радиоуглеродным датировкам) эволюционировать в более развитые в военно-практическом плане и потому привлекательные и желаемые для приобретения и воспроизведения разновидности. Очевидно, что сама возможность существования не боевой стоячей колесницы, а транспортно-прогулочной, ритуальной или охотничьей сидячей дышловой пароконной двухколёсной повозки в степях Евразии эпохи бронзы никак не рассматривается и не учитывается «реконструкторами» урало-казахстанских «боевых» «колесниц» Синташты – Петровки – Алакуля.

## Благодарности

Автор выражает глубокую благодарность проф. Г. Л. Тодду

## Список литературы

- Ван Пэн. 2015. Ещё раз об использовании инь-чжоуских изделий в форме лука. *Вестник Новосибирского государственного университета. Серия: История, филология*. Т. 14. 4: Востоковедение: 24–36.
- Ван Пэн. 2019. К вопросу о происхождении колесниц из Иньшюй. Пер. М.А. Кудиновой. *Вестник Новосибирского государственного университета. Серия: История, филология*. Т. 18. 4: Востоковедение: 9–18.
- Кучера С. 2010. К вопросу о техническом обеспечении шан-иньских переселений. *Учёные записки Отдела Китая Института востоковедения РАН*. Вып. 2. Москва: 9–30.
- Кучера С. 2013. Повозка (車) в жизни древних китайцев. *Учёные записки Отдела Китая Института востоковедения РАН*. Вып. 11. Москва: 495–562.
- Новоженов В.А. 2012. Чудо коммуникации и древнейший колёсный транспорт Евразии. Под ред. Е.Е. Кузьминой. Москва, Таус, 500 с.
- Новоженов В.А. и др. 2014. Тайнство этнической истории древнейших номадов степной Евразии. Алматы, Остров Крым, 454 с.
- Чечушков И.В., Семьян И.А. 2022. Экспериментальное исследование степной колесницы (по материалам синташтинско-петровских памятников позднего бронзового века). *Российская археология*. 4: 21–34.
- Bagley R. 1999. Shang Archaeology. *The Cambridge History of Ancient China. From the Origins of Civilization to 221 B.C.* Eds. M. Loewe & E. L. Shaughnessy. Cambridge: 124–231.
- Barbieri-Low A.J. 2000. Wheeled Vehicles in the Chinese Bronze Age (c. 2000–741 B.C.). *Sino-Platonic Papers*. № 99. Ed. by V. H. Mair. February: 103.
- Chechushkov I.V., Epimakhov A.V. 2018. Eurasian Steppe Chariots and Social Complexity during the Bronze Age. *Journal of World Prehistory*. Vol. 31. 4: 435–483.
- Loades M. Chinese Showreel. Available at: <http://www.mikeloades.com/chinese-history/> (accessed: 08 August 2023).
- Novozhenov V.A. 2012. Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia. Edited by E.E. Kuzmina. M., Taus Publishing, 500.
- Shaughnessy E.L. 1988. Historical Perspectives on the Introduction of the Chariot into China. *Harvard Journal of Asiatic Studies*. Vol. 48. 1: 189–237.
- Todd G. Albums. Available at: <https://www.flickr.com/photos/101561334@N08/albums/> (accessed: 08 August 2023).
- Xiang Wan. 2013. *The Horse in Pre-Imperial China*. Philadelphia: 265 p.

## References

- Wang Peng. 2015. Eshchyo raz ob ispol'zovanii in'-chzhouskih izdelij v forme luka [Restudy on the Functions of the Bow-Shaped Objects]: *Vestnik Novosibirskogo gosudarstvennogo universiteta*. Seriya: Istoriya, Filologiya. T. 14. 4: Vostokovedeniye: 24–36.
- Wang Peng. 2019. K voprosu o proiskhozhdenii kolesnic iz In'syuy [The Origin of YinXu Chariots]. Transl. by M.A. Kudinova: *Vestnik Novosibirskogo gosudarstvennogo universiteta*. Seriya: Istoriya, Filologiya. T. 18. 4: Vostokovedeniye: 9–18.
- Kuchera S. 2010. K voprosu o tekhnicheskome obespechenii shan-inskih pereselenii [On the Issue of Technical Support for Shan-Ying Resettlement]. *Ucheniye zapiski Otdela Kitaya Instituta vostokovedeniya RAN*. Vip. 2. Moscow: 9–30.
- Kuchera S. 2013. Povoзка (車) v zhizni drevnih kitaytsev [Cart (車) in the Life of the Ancient Chinese] *Ucheniye zapiski Otdela Kitaya Instituta vostokovedeniya RAN*. Vip. 11. Moscow: 495–562.
- Novozhenov V.A. 2012. Chudo kommunikatsii i drevneyshii kolyesnii transport Evrazii [Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia]. Edited by E.E. Kuzmina. Moscow, Taus, 500.
- Novozhenov V.A. i dr. 2014. Tainstvo etnicheskoy istorii drevneyshih nomadov stepnoy Evrazii [The Mystery of the Ethnic History of the Earliest Nomads of the Eurasian Steppe]. *Almaty, Oстров Крым, 454*.



- Chechushkov I.V., Semyan I.A. 2022. Eksperimentalnoye issledovaniye stepnoy kolesnitsi (po materialam sintashtinsko-petrovskikh pamyatnikov pozdnego bronzovogo veka) [Experimental Study of the Steppe Chariot (Based on Materials from the Sintashta-Petrovka Sites of the Late Bronze Age)]. *Rossiyskaya arheologiya*. 4: 21–34.
- Bagley R. 1999. Shang Archaeology. The Cambridge History of Ancient China. From the Origins of Civilization to 221 B.C. Eds. M. Loewe & E. L. Shaughnessy. Cambridge: 124–231.
- Barbieri-Low A.J. 2000. Wheeled Vehicles in the Chinese Bronze Age (c. 2000–741 B.C.). *Sino-Platonic Papers*. № 99. Ed. by V. H. Mair. February: 103.
- Chechushkov I.V., Epimakhov A.V. 2018. Eurasian Steppe Chariots and Social Complexity during the Bronze Age. *Journal of World Prehistory*. Vol. 31. 4: 435–483.
- Loades M. Chinese Showreel. Available at: <http://www.mikeloades.com/chinese-history/> (accessed: 08 August 2023).
- Novozhenov V.A. 2012. Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia. Edited by E.E. Kuzmina. M., Taus Publishing, 500.
- Shaughnessy E.L. 1988. Historical Perspectives on the Introduction of the Chariot into China. *Harvard Journal of Asiatic Studies*. Vol. 48. 1: 189–237.
- Todd G. Albums. Available at: <https://www.flickr.com/photos/101561334@N08/albums/> (accessed: 08 August 2023).
- Xiang Wan. 2013. The Horse in Pre-Imperial China. Philadelphia: 265 p.

**Конфликт интересов:** о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

**Conflict of interest:** no potential conflict of interest related to this article was reported.

Поступила в редакцию 20.08.2023

Received 20.08.2023

Поступила после рецензирования 15.11.2023

Revised 15.11.2023

Принята к публикации 17.11.2023

Accepted 17.11.2023

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Семенов Александр Андреевич, кандидат исторических наук, учитель, МБОУ гимназия № 2, г. Воронеж, Россия

Aleksandr A. Semenenko, Candidate of Sciences in History, Teacher, Gymnasium № 2, Voronezh, Russia

 [ORCID: 0009-0000-3897-4685](https://orcid.org/0009-0000-3897-4685)