

СТЕПАН ЕСАЯН

ОБ ОДНОЙ НЕПРАВИЛЬНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ

На юго-западном побережье озера Севан, около с. Нижний Геташен (бывш. Адиаман), в 1908 г. Ервандом Лалаяном был раскопан курган, содержащий склеп¹. В нем находилась запряженная двумя парами быков деревянная повозка с массивными колесами, а на ней покоился погребенный, для которого и была предназначена могила. Вокруг повозки в полном беспорядке лежали 13 человеческих скелетов, принадлежавших, по-видимому, военнопленным или рабам; убитым при погребении вождя. Около быков был обнаружен скелет человека, лежавшего ничком (погонщика), также убитого при погребении. Погребение содержало инвентарь, характерный для эпохи поздней бронзы (начало I тысячелетия до н. э.).

По мнению Е. Лалаяна, обнаруженная повозка „состояла из двух четырехугольных крыльев, которые покоились на двух одинаковых колесах. По-моему,— пишет Е. Лалаян,—она отличалась от современных арб тем, что в передней части вместо подпорки имела третье колесо, несколько меньшее задних. Это колесо во время обнаружения находилось не на месте, а в стороне от арбы. На двух боковинах подымались деревянные крылья, которые соединялись с передней частью красивой резной планкой. Каждое колесо состояло из трех частей, соединяющихся клиньями. В центре колеса имелось отверстие для оси, в которое были забиты сверху и снизу клинья, наподобие современных армянских арб, вследствие чего вертелось не колесо, а ось. Диаметр задних колес доходил до 95 см. Ось круглая, диаметром в 12 см, длиной 1,8 метра, диаметр

¹ Е. А. Лалаян, Раскопки могильников в Советской Армении, Ереван, 1931, стр. 194 (на арм. яз.).

переднего колеса 60 см¹. Однако реконструкция Е. Лалаяна повозки как трехколесной тачки, по-нашему мнению, неубедительна.

Ерванд Лалаян считает, что переднее колесо играет роль подпорки, употребляющейся на современных двухколесных арбах.

Указанное в реконструкции переднее колесо не могло играть такой роли по следующей причине. По реконструкции переднее колесо меньше заднего и в диаметре имеет 60 см, следовательно его радиус равняется 30 см. Колесо находилось в передней части повозки и было укреплено между боковинами, которые приподнимались и привязывались к ярму, надетому на шею быкам. В таком случае даже „при радиусе в 45 см“ оно всегда находилось бы в воздухе, так как для того, чтобы колесо соприкасалось с землей, оно должно было быть больше задних, в противном случае быкам пришлось бы тянуть повозку на коленях.

Есть еще другое обстоятельство, указывающее на абсолютную бесполезность переднего колеса. По реконструкции Лалаяна переднее колесо сидело на неподвижной оси, проведенной через боковины, и если предположить, что при движении повозки колесо катилось по земле, то при поворотах вправо или влево неподвижно закрепленная передняя ось не могла бы свернуться за быками, и в этом случае сломалось бы колесо или ось.

Следует отметить, что известные исторические параллели также не подтверждают существование трехколесных повозок. Известные нам виды транспорта на территории древнего Двуречья, Урарту и Кавказа говорят лишь о существовании четырех- и двухколесных повозок. Как известно, уже в конце IV тысячелетия до н. э. в Двуречье встречались повозки с массивными дисковидными колесами². В Уре был обнаружен мозаичный штандарт с изображением четырехколесных боевых повозок. Кузов, в котором помеща-

¹ См. Е. А. Лалаян, Раскопки могильников в Советской Армении, Ереван, 1931, стр. 194—196 (на арм. яз.).

² Б. Б. Пиотровский, Флигтнер, История техники древнего Двуречья. Очерки по истории техники Древнего Востока, М, 1940, 100.

лись два человека — возница и воин, имел прямоугольную форму с высокой передней частью. Массивные колеса состояли из отдельных кусков дерева, скрепленных между собой планками. Там же при раскопках царской могилы были найдены остатки двух повозок, запряженных тремя быками каждая. Здесь же находились скелеты воинов и слуг, сопровождавших повозки и убитых при погребении царицы. К сожалению, деревянные кузова повозок оказались совершенно истлевшими, но сохранившиеся следы все же позволили произвести реконструкцию. По своей форме эти колесницы очень близки к изображенным на штандарте. В хеттском погребальном ритуале наряду с двухколесными колесницами упоминаются и грузовые телеги¹.

В Ассирии также встречаются четырехколесные повозки, которые использовались для транспортировки грузов. На одном из древних шумерских рельефов изображена повозка с четырехдисковидными колесами, перевозившая каменные глыбы. На рельефах Балаватских ворот, в сценах вывоза захваченной добычи, имеется изображение четырехколесной повозки, которую тянут ассирийские воины. Изображение такой повозки имеется на обелиске Ашурнасиры-пала.

В Грузии также обнаружены четырехколесные повозки². В одном случае, в кургане XXIX, в местности Сабит-Ахча, найдена хорошо сохранившаяся четырехколесная повозка, в других случаях наблюдались на дне курганных ям глубокие колеи с остатками дерева от колес.

Такие повозки использовались и в Урарту³.

На одной из цилиндрических печатей, найденной на Топрах-кале⁴, имеется изображение четырехколесной повозки с массивными дисковидными колесами, состоящими из трех скрепленных между собой частей. Конусообразный кузов в нижней части забит планками треугольной формы.

¹ См. Б. А. Куфтин, Археологические раскопки в Триалети стр. 81.

² См. там же.

³ См. Б. Б. Пиотровский, История и культура Урарту, стр. 210.

⁴ См. Б. Б. Пиотровский, ук. соч., стр. 278.

Подымающиеся кверху борта, очевидно, сделаны из цельных досок и прикрывают собой колеса.

Задняя ось неподвижно закреплена к задку кузова, а передняя ось вместе с длинным дышлом прикреплена, по-видимому, к передку кузова.

В горах озера Ван сохранились отдельные участки древних путей сообщения государства Урарту¹. Ширина этих дорог от 1,7 до 3 м. Поэтому можно утверждать, что кузов урартских грузовых повозок в нижней своей части имел ширину не более 1 м. Из конструкции нетрудно заключить, что длина кузова не превышала 2 м, дышло же, судя по изображениям, имеет длину приблизительно в 1,5 м.

Четырехколесные грузовые повозки использовались скифами и для переездов женщин и детей, а также для перевозки имущества. Повозки эти были покрыты войлоком и напоминали собой современные кибитки. В них скифы вероятно жили на ночлегах и стоянках.

„Живут они в кибитках,—рассказывает о них знаменитый греческий врач Гиппократ,—из которых наименьшие бывают четырехколесные, а другие шестиколесные, они кругом закрыты войлоком и устроены подобно домам... В эти повозки запрягают по две, по три пары безрогих волов“².

Это свидетельство Гиппократа подтверждается моделями глиняных четырехколесных повозок, обнаруженных при раскопках скифских курганов.

Необходимо, однако, заметить, что на скифских повозках вращались не колеса, а ось с колесами. Лишь позднее, к III—II вв. до н. э., у сарматских племен появляются повозки с вращающимися колесами. При такой конструкции, когда вращалась ось, а не колеса, передняя ось проходила через специальные гнезда под передком кузова; очевидно гнезда были несколько шире оси и позволяли делать ши-

¹ См. Б. Б. Пиотровский, ук. соч., стр. 210.

² Псевдо-Гиппократ, О воздухе, водах и местностях, 25, В. В. Латишев, „Изв. древних писателей о Скифии и Кавказе“, ВДИ, 1946, № 52, стр. 296.

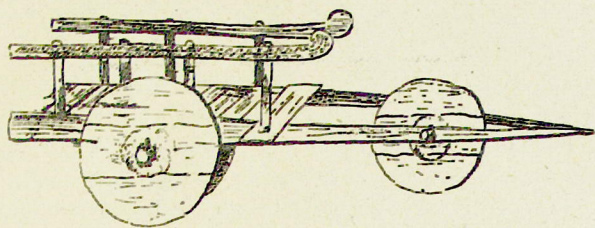


Рис. 34 Геташенская телега. Реконструкция Е. Лалаяна.

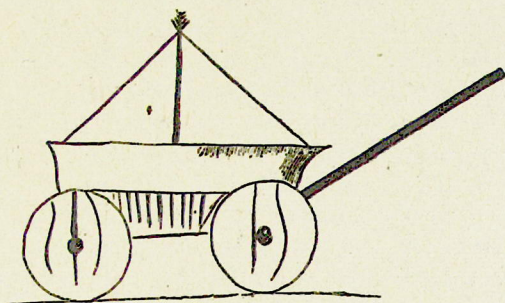


Рис. 35. Урартская четырехколесная телега.

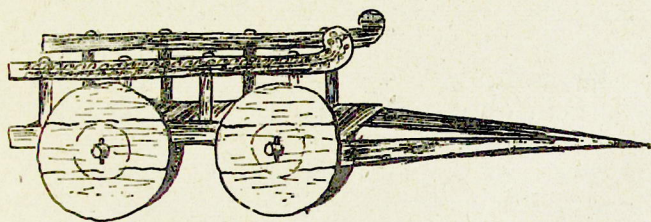


Рис. 36. Геташенская телега. Реконструкция автора.

рокий разворот в стенных условиях, что, однако, абсолютно неприемлемо для использования в горных условиях.

Четырехколесные телеги были обнаружены и в Севанском бассейне, в непосредственной близости от места, где производил раскопки Е. Лалаян. В 1956—1958 гг. экспедицией Исторического музея Армении, под руководством А. О. Мнацаканяна, в с. Лчашен (бывш. Ордаклю) Севанского района было раскопано несколько четырехколесных и двухколесных телег.

Колеса рассматриваемой повозки с выступающими ступицами находят близкую аналогию среди колес глиняных изображений из Коша. Такую же аналогию находят колеса бронзовой модели четырехколесной повозки из Сирии (Стокгольмский музей) с колесами глиняных моделей жилищ из Мингечаура.

Подобные же глиняные колеса от миниатюрных повозок были найдены в Армении, в поселении Шингавит и на холме Шреш-блур, а также в Дагестане при раскопках, призываемых А. П. Кругловым.

Все это дает основание полагать, что повозка из Геташена имела четыре колеса равной величины (около одного метра), состоявшие из трех кусков. Задняя ось неподвижно была прикреплена к кузову. Нам кажется неправильным и другое утверждение Е. Лалаяна, будто между колесами и осью были забиты клинья, а не колеса. Очевидно клинья были забиты для уменьшения диаметра ступиц, которые расширились от износа. А для того, чтобы вращалась ось, легче было бы придать конечностям оси четырехугольную форму, как это мы видим на глиняных четырехколесных скифских повозках, обнаруженных в Керчи.

Несомненно и то, что передняя ось вместе с дышлом закреплялась посредством стержня к кузову и могла под определенным углом поворачиваться. Следы такого рода прикрепления оси и дышла к кузову ясно видны на бронзовой модели четырехколесной колесницы из Сирии (Стокгольмский исторический музей, инв. № 14305)¹.

¹ См. Б. А. Куфтин, ук. соч., стр. 98.

Переднее же колесо не могло быть меньше заднего по той простой причине, что при диаметре 60 см (радиус—30 см) ось с прикрепленным дышлом, тем более при тогдашних пересеченных дорогах, задевала бы землю, так как между землей и осью оставалось бы не более 10—15 см пространства. Радиус переднего колеса должен быть не менее 60 см (т. е. равным радиусу заднего колеса), чтобы повозка могла свободно передвигаться.

Прекрасно орнаментированный кузов рассматриваемой повозки с вертикальными стенками, приготовленными из планок, имел сравнительно маленькие размеры. При длине оси 1,8 м ступицы колес занимали не менее чем по 40 см, следовательно, ширина кузова не могла быть более одного метра. Для большей поворотливости в горных условиях длина повозки не могла превышать двух метров. Отсутствие дышла в погребении (что также, нам кажется, ввело в заблуждение Е. Лалаяна) можно объяснить тем, что для уменьшения внутреннего пространства погребения быков запрягали постромочной упряжью, как это мы видим и в грузинских погребениях¹.

Из вышеизложенного становится ясным, что, начиная с III тысячелетия до н. э., на территории Армянского нагорья появляются четырехколесные повозки. Весьма возможно, что этому способствовали катки, подкладываемые под сани, которыми почти повсеместно пользовались для перевозки тяжестей. Первоначально четырехколесные повозки использовались для перевозки тяжестей, а так же как боевые колесницы. Однако с развитием техники появились двухколесные боевые колесницы, вытеснившие четырехколесные.

Последние в дальнейшем получили значение грузовых телег, которыми пользовались для транспортировки как грузов, так и людей. Четырехколесные повозки в отличие от боевых колесниц запрягались преимущественно волами.

Таким образом, колесница из Н. Геташена могла иметь

¹ См. Б. А. Куфтин, ук. соч., стр. 81.

только одну форму, а именно четырехколесную, а трехколесных телег вообще не существовало.

ՄՏԵՓԱՆ ԵՍԱՅԱՆ

ՄԻ ՍԽԱԼ ՎԵՐԱԿԱԶՄՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

(Ա մ փ ո փ ո լ մ)

1908 թ. Սևանա լճի հարավ-արևմտյան ափին Ն. Գետաշեն (նախկին Ադիաման) գյուղի մոտ Ե. Լալալյանը պեղել է մի դամբարան, որի մեջ գտնվել է փայտե քանդակազարդ մի սալ: Այդ սալի վրա պատկած էր գլխավոր ննջեցյալի կմախքը, իսկ սալի շուրջը անկանոն ձևով ընկած էին մարդկային 13 կմախքներ (ռազմագերիներ), ինչպես նաև սալապանի կմախքը: Դամբարանում հայտնաբերվել է մեր թվագրությունից առաջ 1-ին հազարամյակին պատկանող ուշ բրոնզեդարյան հարուստ հնագիտական նյութ:

Ե. Լալալյանի կարծիքով, դամբարանում գտնված սալն ունեցել է 3 անիվ (երկու մեծ անիվ կողքերին և մի փոքր անիվ էլ առջևում): Անիվները կազմված են երեք միմյանց միացրած փայտերից, որոնցից միջինն իր առանցքի վրա ծակ ունի և պտրտվել է ոչ թե անիվը, այլ անիվն առանցքի մեջ հազցրած սոնու հետ միասին:

Ըստ Լալալյանի, սալի առջևի երրորդ անիվը խաղացել է հենարանի դեր, որպեսզի ծանր լուծը չընկնի եզների վրա:

Կարծում ենք, Ե. Լալալյանի այդ ենթադրությունը ճիշտ չէ: Հենց այն հանգամանքը, որ սալի դեպի աջ կամ ձախ թեքելու դեպքում անպայման կկոտրվեր կամ անիվը, կամ նրան պահող առանցքը, ինքնին բացասում է երրորդ անիվի, որպես հենարան ծառայելու հանգամանքը: Բացի այդ, սալի թևերից կախված անիվն իր ծանրությամբ մշտապես պետք է ծանրանար եզների վզին: Ուստի, ենթադրում ենք, որ Ե. Լալալյանի գտած սալը ոչ թե երեք այլ չորս անիվ է ունեցել: Մեր այս միտքը հիմնավորում ենք պատմական մի շարք գուգահեռներով՝ Արևելյան երկրներում հայտնաբերված սալերի հետ (Ասորեստան, Ուրարտու, Վրաստան, Սկյութներ և այլն), ինչպես նաև 1956 և 1958 թթ. հենց Սևանի ափին՝ Լճաշեն գյուղում Հ. Մնացականյանի գտած քառանիվ սալերով:

Այսպիսով, մեր թվագրութիւնից առաջ 3-րդ հազարամյակից սկսած հայկական բարձրականդակում սկսել են օգտագործել քառանիւ սալը՝ բեռներ և մարդկանց տեղափոխութեան համար:

Քառանիւ սալերն սկզբում կատարել են նաև մարտակառքի դեր, սակայն տեխնիկայի զարգացման հետեանքով երկանիւ մարտակառքը հետ է մղել քառանիւին, որից հետո քառանիւ սալերը մնացին որպէս բեռնատար և մարդատար սալեր, իսկ մարտակառքերն իրենց կազմութեամբ բոլորովին նոր ձև ստացան:

Այսպիսով, հզրակացում ենք, որ ներքին Գետաշենում է. Լալալանի գտած սալը եղել է քառանիւ, և ոչ թե եռանիւ:

