

ИЗ ИСТОРИИ КОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА ДРЕВНЕЙ АРМЕНИИ

(по археологическим материалам)

С. А. ЕСАЯН

Развитие транспорта относится к глубокой древности. Гордон Чайльд указывает на широкое распространение в IV тысячелетии до н. э. вьючного транспорта в северо-восточной Африке и колесного — в передней Азии¹. Значение транспортных средств возросло при переходе к оседлой жизни, особенно при усилении земледелия, когда надо было перевозить продукты и материалы для построек на значительные расстояния.

Древние транспортные средства были тесно связаны и с путями сообщения. Наиболее естественными и удобными путями служили долины рек и ущелья, по которым проходили пешеходные тропы. Указанные дороги в дальнейшем превращались в караванные пути для вьючного транспорта, а наиболее удобные из них использовались и для колесных повозок. Однако по естественным дорогам могли продвигаться лишь пешеходы, вьючный транспорт и обладающие высокой проходимостью легкие боевые колесницы. Для прохождения тяглового транспорта необходимы были благоустроенные дороги, которые в древности имелись в сравнительно малом количестве. Дорожное строительство, принявшее более или менее широкое развитие, началось лишь в эпоху Урарту. В это время создаются разветвленные пути сообщения, связывавшие центр страны, Тушпу, с разными районами, а также с соседними странами. На строительстве указанных дорог широко применялся труд рабов, руководимый особыми отрядами, существовавшими при армии, так как эти дороги имели также большое стратегическое значение. Из ассирийских источников известно о широком дорожном строительстве в Урарту, а также о существовании в урартской армии специальных инженерных войск. Дороги эти часто прокладывались в горах, где вырубались скалы, что без специальных мастеров, даже при наличии большого числа рабов, невозможно было выполнить². На важнейших дорогах воздвигались мосты, что также требовало специальных расчетов и мастеров. В ассирийских надписях часто упоминается о мостах и мостостроении в Урарту. Однако нужно указать, что подавляющее большинство дорог в Урарту было мало благоустроено, и мосты воздвигались лишь на имеющих важное значение переправах. В остальных местах армии часто приходилось идти по бездорожью и зачастую самой прокладывать путь для сокращения расстояния и обеспечения внезапности нападения, что играло важную роль в тактике урартской армии. Вполне ясно, что указанные дороги, проложенные в военное время для нужд армии, в мирное время становились путями сообщения караванов и людей. На таких дорогах, конечно, редко можно было найти мосты, и армии, как и отдельным путникам, приходилось передвигаться на плотах, бурдюках, а то и вплавь.

Для развития тяглового транспорта большое значение имело изобретение колеса. Наиболее распространенным является мнение о том, что колесо зародилось от деревянных кругляков, которые подкладывались под тяжести при их волочении. Это мнение подтверждается и археологическим материалом. Древнейшие колеса изготовлялись из сплошных или составных деревянных дисков. Первоначально колеса не отделялись от

¹ Г. Чайльд, Прогресс и археология, стр. 125.

² Б. Б. Пиотровский, История и культура Урарту, Ереван, 1944, стр. 211; его же, Ванское царство (Урарту), М., 1959, стр. 157.

оси и вращались вместе с ней. Лишь дальнейшее развитие техники позволило применять вращающиеся колеса на неподвижно закрепленной оси¹. На существование в Армении в энеолитическую эпоху монолитных дисковидных колес указывают частые находки в древнейших поселениях глиняных моделей колес от повозок, сами же кузова повозок, изготовлявшиеся из другого материала, до нас не дошли. Глиняные модели колес были найдены в поселениях Шреш-блур, Кюль-тапа, Шенгавит, Горнс, а также в нижних слоях Двина, Гарни и др.² Близкие к ним аналогии дают памятники других районов Закавказья и древнего Востока³.

Ценнейшие материалы по истории колесного транспорта дали раскопки древних курганов на северо-западном побережье оз. Севан, у села Лчашен, проводившиеся под руководством А. О. Мнацаканяна. В этих курганах, относящихся к концу II тысячелетия до н. э., были обнаружены четырехколесные повозки с дисковидными колесами, двухколесные повозки с подобными же колесами и колесницы, имеющие колеса со спицами.

А. Грузовые четырехколесные повозки. Древнейшими из четырехколесных грузовых повозок, обнаруженных при раскопках на территории Армении, являются лчашенские⁴. Повозка № 15 (рис. 1), обнаруженная в кургане № 2, имеет четыре колеса, состоящие из

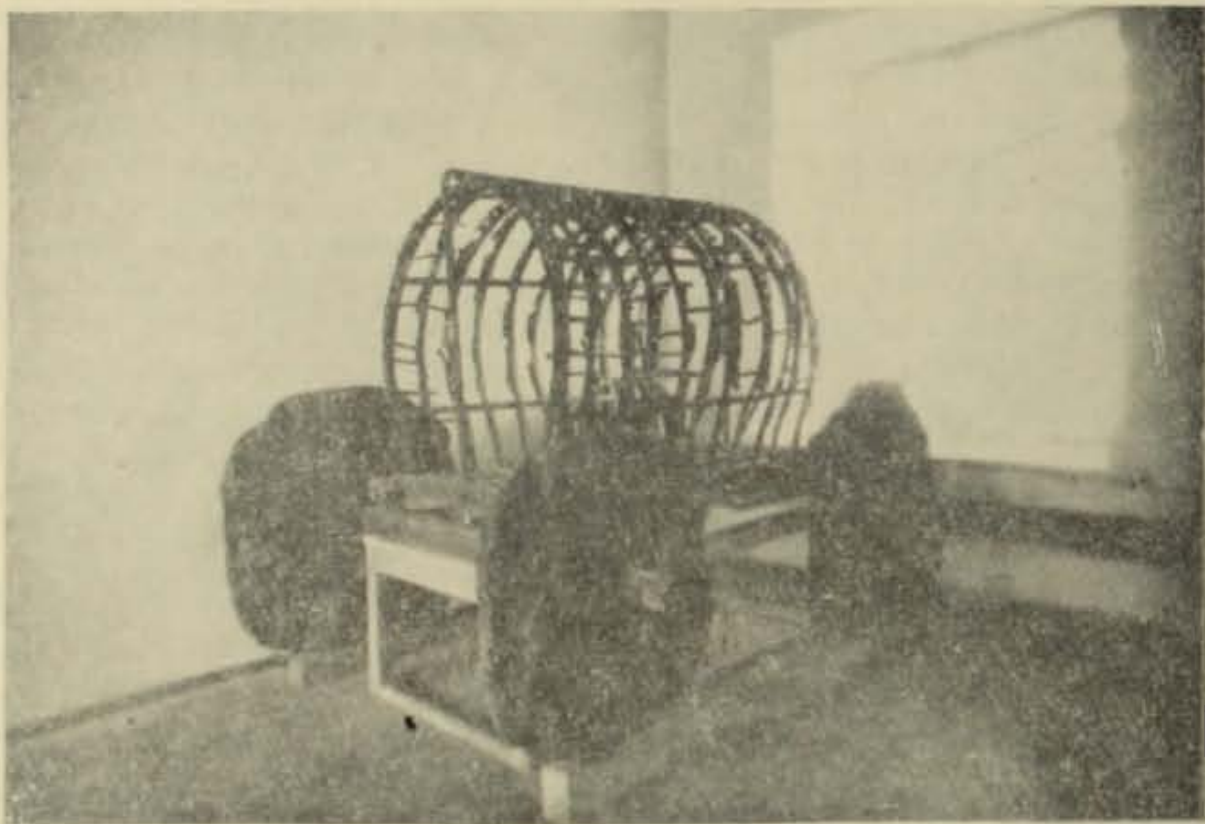


Рис. 1. Крытая повозка № 1, курган № 2. Реконструкция арх. Г. Кочояна.

¹ Г. Чайлд, Древний Восток в свете новых раскопок, М., 1956, стр. 230.

² Инвент. номера Государственного музея Армении 779/14, 1442/63, 1442/163, 1617/175, 1617/203, 1617/233, 1618/279, 1964/226 и др.; С. Есаян, А. Шагинян, Археологические находки в Зангезуре (рукопись).

³ А. И. Тюменев, Государственное хозяйство древнего Шумера, М.—Л., 1956, стр. 128, табл. XV; Г. Чайлд, Древний Восток в свете новых раскопок, стр. 230—325; Г. Соптелон, La glwptgue svro Hittit, 1922, Paris, табл. I, рис. 3. И. Лурье, К. Ляпунова, М. Матье, Б. Пиотровский, Н. Флиттнер, Очерки по истории техники древнего Востока, М.—Л., 1940, стр. 101; Б. А. Куфтин, Археологические раскопки в Триалети, стр. 81. Части повозки обнаружены и раскопками О. М. Джапаридзе (материал не опубликован).

⁴ Раскопки А. О. Мнацаканяна, обмеры архитектора Г. Г. Кочояна. Пользуюсь возможностью выразить им свою глубокую признательность за разрешение пользоваться материалом и рабочими чертежами.

⁵ А. О. Мнацаканян, Раскопки курганов на побережье озера Севан в 1956 году, «Советская археология», 1957, № 2.

трех кусков диаметром 1,17 м. Средняя массивная часть центра образует бочкообразную выступающую ступицу, через которую проходит круглая часть четырехугольной оси диаметром 10 см. В конце оси имеется отверстие диаметром 3 см, в которое продета круглая деревянная чека, благодаря которой колесо не соскакивало с оси при движении (аналогичные отверстия имеются на осях всех повозок и колесниц). Длина оси — 2,1 м. В центральной четырехугольной части оси имеется два паза размером 7×1 см, в которые входят шипы, наглухо соединяющие раму кузова с осями. Передняя и задняя оси находятся в наружных частях кузова. Рама держится на подушках (длина — 1,08 м, ширина — 5 см, толщина — 12 см), соединенных вышеуказанными шипами с осью, через которые проходят горизонтальные балки, образующие остов рамы. Внутреннее пространство рамы заполнено поперечно положенными досками, которые образуют основание пола кузова и одновременно укрепляют его. Внутреннее пространство кузова — 78×2 см. Небольшой размер кузова обусловлен необходимостью обеспечения проходимости повозки. Концы рамы выступают из подушек на 7 см, и в них просверлены отверстия в 2,5 см для соединения дышла с передком повозки. Таким образом, вся сила тяги падает на раму, точнее на четыре шипа, соединяющие подушку с осями, которые, естественно, не могли выдержать большой нагрузки. Кузов повозки имеет шатровидный верх, образованный из 11 ажурных подковообразных гибких палок¹, на каждой из которых имеется 40 продольных четырехугольных отверстий, через которые проходят горизонтальные планки, создавая перекрытие верха, одновременно придавая ему прочность и красоту. Высота верха кузова — 1,07 м, ширина в расширяющейся части — 1,02 м.

Повозка № 2 (рис. 2) найдена в кургане № 12. По внешнему виду она мало отличается от повозки № 1, однако в их конструкции имеется существенная разница. У рассматриваемой повозки такие же большие колеса на неподвижной оси, длиной в 2 м, и такой же шатровидный верх. Колеса имеют несколько больший диаметр — 1,13 м — и также состоят из трех кусков, скрепляемых деревянными шипами. Однако, так как длина кузова составляет 1,45 м, расстояние между колесами составляет всего 7 см (у первой повозки — 70 см). При такой близости колес повозка, естественно, имеет ограниченный разворот и плохую устойчивость. Указанная форма, как и метод присоединения дышла (что будет рассмотрено ниже), требовала от повозки большой крепости, но давала ей лучшую проходимость; это отражается и в ее конструкции. Кузов повозки, в отличие от кузова первой, держится не на подушках, а на самих осях. В центральной четырехугольной части (длиной 1,10 м) вырезано пять прямоугольных пазов шириной в 6 см, в которых сидят продольные балки, образующие остов рамы. Концы балок выступают над передней осью на 42 см, над задней осью — на 28 см.

Повозка, так же как и первая, имеет шатровый кузов, который в данном случае составлен из 16 палок с отверстиями для горизонтальных планок. Пространство между остовом кузова было заполнено сеткой из тонких планок. Задняя часть кузова закрыта сплошной стенкой из досок, украшенных сложным резным узором, состоящим из спиралей и дисков. Передняя часть кузова закрыта наполовину такими же досками и украшена S-видным орнаментом. Внутреннее пространство кузова имеет длину 1,40 м, ширину — 0,8 м, высота верха — 1,06 м.

Повозка № 3 (рис. 3) найдена в кургане № 11. По конструкции она близка ко второй повозке, отличаясь от нее размерами и формой кузова. Колеса рассматриваемой повозки имеют диаметр 1,1 м. Рама, как и на второй повозке, состоит из пяти балок, закрепленных в пазах, вырезанных на осях. Однако, в отличие от рамы второй повозки, она имеет дополнительные крепления, т. е. обе оси соединены еще двумя планками, проходящими посередине наружных краев осей. Центральная балка выступает спереди повозки над осью на 22 см, а четыре крайних балки — на 53 см, образуя две вилы — по

¹ В. Паланджян в своей статье «Деревянные повозки из раскопок у села Лчашен Севанского района Армянской ССР» ошибочно указывает, что число палок было более 50 штук.

² А. О. Мнацаканян, Раскопки курганов на побережье озера Севан. в 1956 году, стр. 151.

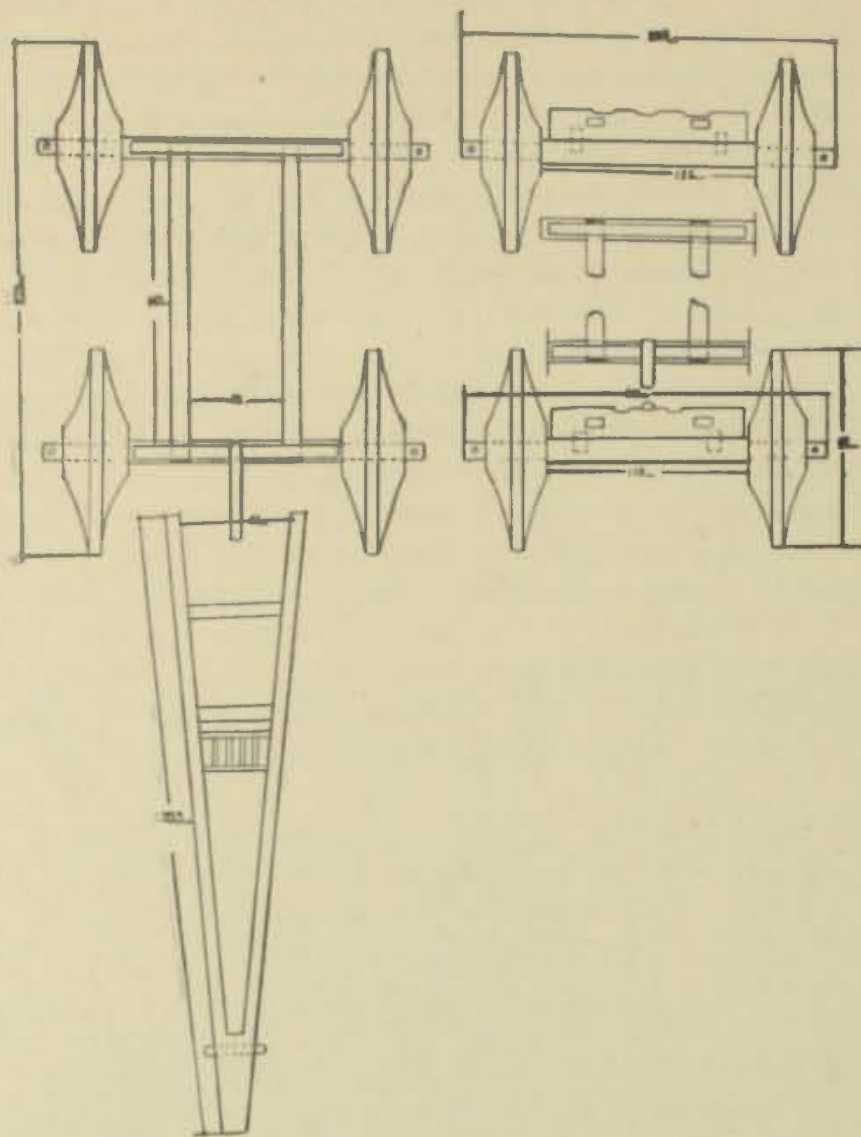


Рис. 2. Четырехколесная повозка, курган № 1.
Реконструкция арх. Г. Кочояна.

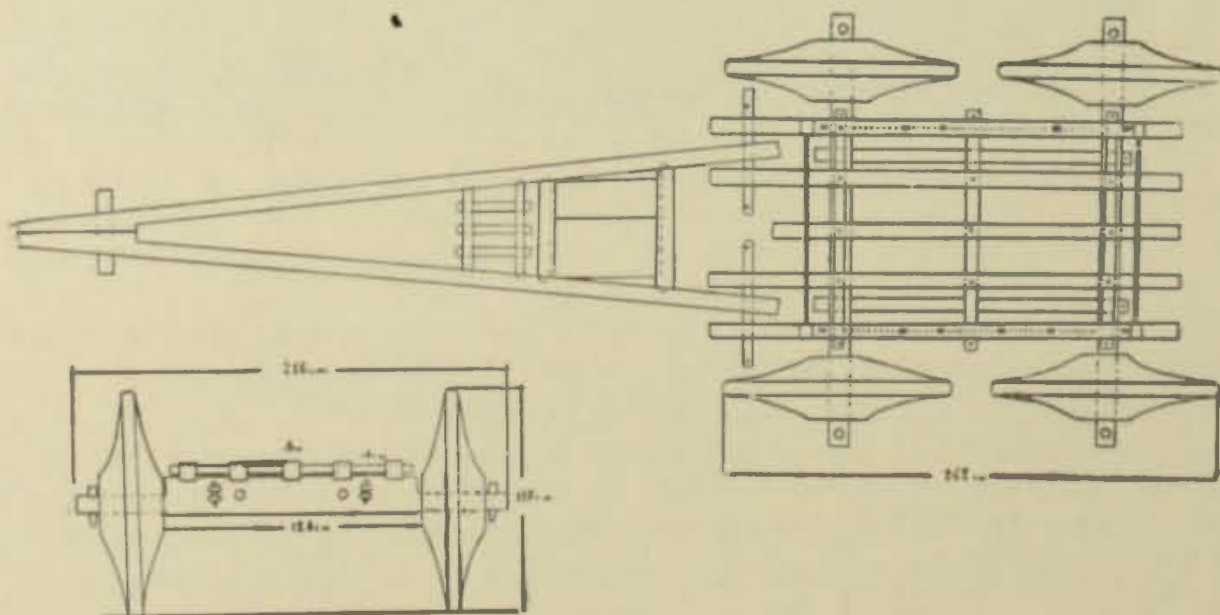


Рис. 3. Четырехколесная повозка, курган № 11.
Реконструкция арх. Г. Кочояна.

одной с каждой стороны передка, концы которых завершены рельефно выступающими полукруглыми выступами. В указанные вилы входят концы дышла, имеющие, как и концы вил, отверстие, через которое проходит соединяющая их деревянная круглая палка-перемычка. Отверстие на концах дышла шире перемычки, что при движении несколько смягчает жесткую связь дышла с рамой и дает запряженным животным большую свободу движения. Для большой прочности рамы и его балки соединены тремя поперечными планками, края которых выступают из-под бортов кузова на 8 см. В передней оси имеются два отверстия диаметром в 4 см, служившие, по всей вероятности, или для дополнительного крепления дышла, или для привязывания груза. Длина осей — 2,6 м, кузова — 2,3 м. Кузов рассматриваемой повозки совершенно отличается от кузова остальных повозок, имея не шатровидный верх, а прямые борта, состоящие из рамы высотой 1,05 м и длиной 1,56 м. Внутреннее пространство заполнено восемью горизонтальными и шестью вертикальными планками шириной в 2 см, через которые проходят во всю длину бортов 43 тонкие планочки шириной 1—1,5 см. Задняя сплошная стенка состоит из досок, верхняя из которых, украшенная полукруглыми ажурными отверстиями, выступает над бортами на 18 см, а внутренняя сторона стенки украшена небольшим ящиком, орнаментированным фигурами двух оленей. Передняя часть кузова, как и на второй повозке, закрыта невысокой стенкой (высота 35 см), образованной тремя неширокими досками.

В Лчашене, кроме рассмотренных трех повозок, были обнаружены и другие цельные повозки или же их части¹. Так, в кургане № 3 были обнаружены дышла и части шатрообразного верха кузова. В кургане № 9 была обнаружена четырехколесная повозка с шатровидным верхом, передние и задние стенки кузова которой были украшены богатой резьбой. Четырехколесная повозка с таким же верхом была обнаружена в кургане № 10. Кузов ее состоял из 16 палок, и некоторые ее детали были орнаментированы спиралями и зигзагами. Колеса указанной повозки диаметром 1,09 м состояли из трех кусков. Рама была образована из пяти балок, вдетых в оси. Таким образом, повозка из кургана № 10 была аналогична рассмотренной выше повозке № 2.

Все описанные повозки имели дышла, не отличавшиеся друг от друга размерами (разница в нескольких сантиметрах); они состояли из длинных фигурных балок, длиной в 3,5 м. Концы их, заходящие под ярмо на расстоянии приблизительно 0,5 м, соединялись друг с другом посредством деревянной втулки и составляли единое целое. Нижние, расширяющиеся концы, соединяясь с повозкой, образовывали равнобедренный треугольник, внутреннее пространство которого заполнялось укреплявшими его планками; эта площадка служила опорой для ног погонщика. Составной частью дышла является ярмо, имеющее вид круглой длинной балки, широкой посредине и суживающейся на концах; оно завершилось полукругами, надевавшимися на шею быков и завязывавшимися рамнями или веревками. Характерной особенностью повозок является отсутствие металлических частей. Все детали изготовлены из дерева; для колес применялся ильм; оси, дышла и рамы изготовлялись из дуба, а верха из красного дерева².

Четырехколесная повозка типа лчашенских известна и из Нор Геташена (бывш. Адиаман). Она была обнаружена в 1908 г. Е. Лалаяном³, который ошибочно реконструировал ее как трехколесную⁴. По своим размерам и конструкции она близка к лчашенским повозкам. Отсутствие многих ее частей не дает возможности произвести точную реконструкцию, однако общность размеров основных деталей (по обмерам Е. Лалаяна) с лчашенскими дает нам право утверждать об их однотипности.

¹ А. О. Мнацаканян, Древние повозки из кургана бронзового века на побережье озера Севан, «Советская археология», 1960, № 2.

² В. Наланджян, Деревянные повозки из раскопок у села Лчашен, Труды Гос. исторического музея Армении, т. 5, стр. 256.

³ Ե. Լալայան, Մարտիրոսի պեղումները Նորհայկեն շատուտանում. 1931, էջ 194:

⁴ С. Есаян, Об одной неправильной реконструкции, Труды Гос. исторического музея Армении, т. 5, стр. 95—102.

Четырехколосные повозки с массивными колесами продолжали существовать долгое время. Так, на одной из урартских печатей, оттиск которой был найден на Топрах-кале, имеется изображение повозки с массивными дисковидными колесами, состоящими из трех скрепленных между собой кусков¹. Борта конусообразного кузова в нижней части забиты планками треугольной формы. Задняя и передняя оси закреплены у наружных концов кузова. По конструкции повозки и по соотношению колес можно предположить, что длина кузова не превышала 2 м. Дышло приблизительно имеет такой же размер. Такое укороченное дышло (в отличие от 3,5 м дышел лчашенских повозок) является техническим преимуществом, так как дает возможность лучшего разворота.

Б. Двухколесные грузовые повозки. Обнаруженные в Лчашене двухколесные повозки по своей конструкции существенно отличаются как от четырехколесных повозок, так и от двухколесных колесниц. Колеса их повторяют форму колес четырехколесных повозок и имеют диаметр в 1,17 м. Длина осей достигает до 2,35 м при диаметре 8—10 см. Оси круглые по всей длине (в отличие от осей четырехколесных повозок, центральная часть которых имеет четырехугольную форму). Кузов повозки состоит из дышлообразной рамы длиной в 3,5 м, нижние концы которой несколько утолщены и имеют отверстие в 12 см, через которые проходит ось. Таким образом, при данной конструкции колеса свободно вращались вокруг оси, в то время как сама ось была плотно укреплена в отверстиях рамы, однако при резком толчке она слегка поворачивалась в своем гнезде, ослабляя этим удар. Такое соотношение — наиболее правильное решение конструкции при данной связи оси с рамой. Иное решение (например, придание оси четырехугольной формы) было бы неправильным, так как рама, имеющая в нижней утолщенной части 14—16 см, не выдержала бы тяжести груза, особенно при неровной, ухабистой дороге. Внутреннее пространство в нижней части рамы заполнено досками, образуя площадку размером 1,5 × 1 м. Бортов повозки не имели. Подобная форма повозки обеспечивает ей хорошую проходимость и позволяет брать повороты под любым углом. Отсутствие бортов объясняется на наш взгляд применением этих повозок для перевозки громоздких и тяжелых предметов. Ярмо повторяет форму ярма четырехколесных повозок и имеет длину 2,06 м, толщину в центре — 10 см, а на концах — 6—7 см.

Рассматриваемые двухколесные повозки были обнаружены во многих курганах: по две в курганах № 2 и 6 и одна в кургане № 10. Аналогичные двухколесные повозки или их модели и изображения в рассматриваемую эпоху, насколько нам известно, на Армянском нагорье и в сопредельных странах не встречаются. Можно лишь упомянуть двухколесные повозки с фигурным дышлом и дисковидными колесами из Ура, которые, на наш взгляд, являются прототипом древней боевой колесницы². Для сравнения можно привести также глиняные модели кибиток из Мингечаура, которые отличаются от рассматриваемых тем, что ось проходит посередине кузова, что существенно меняет конструкцию и форму соединения кузова с осью³.

В. Колесницы. При раскопках в Лчашене были обнаружены также колесницы, древнейшие из известных на Армянском нагорье. Они представлены двумя деревянными колесницами, колесами третьей и тремя бронзовыми моделями.

Колесница № 1 имеет небольшого размера (диаметр — 98 см) колеса, состоящие из круглой вытянутой ступицы, утолщенной в серединной части, в которую помещены 28 спиц, образованных из прямых тонких планок (толщина — 1 см, ширина — 2 см, длина — 33 см); наружные концы планок вдеты в деревянный обод толщиной в 3 см. Первоначально, до усушки, вероятно толщина обода была 4—5 см. Ступица имеет длину 43 см и свободно вращается вокруг круглой на концах 2-метровой оси. Центральная часть оси длиной 1,14 м имеет четырехугольную форму и проходит посередине

¹ Б. Б. Пиотровский, История и культура в Урарту, стр. 210, 278.

² Г. Чайлд, Древнейший Восток в свете новых раскопок, стр. 230, таблица XXIVa.

³ Г. М. Асланов, Р. М. Ваидов, Г. И. Нонис, Древний Мингечаур, Баку, 1959, стр. 31.

небольшого легкого кузова. На краях четырехугольной части оси закреплены одним шипом небольшие треугольные подушки (по одной с каждой стороны), на которых помещены прямые планки (длина — 50 см, толщина — 2 см, ширина — 4 см), образующие основу кузова. Указанные планки с задней стороны соединены полукруглой планкой, к центру которой закреплялся нижний конец прямого дышла длиной в 3,5 м (на реконструкции — 2,62 м)¹.

Для большей прочности кузова передняя часть также соединена прямой планкой, которая в своей центральной части соединена с дышлом. Внутреннее пространство кузова по всей вероятности было заполнено ремненным плетением (так как на указанных планках имеются продолговатые отверстия по 8 штук на боковых и 15 на задних), которое создавало густую и прочную основу кузова размером 1,10 × 0,51 м. Кузов имел невысокие борта с трех его сторон, оставляя открытой переднюю часть так, что люди сидели в нем, свесив впереди ноги. В этом отношении лчашенские колесницы напоминали эламские, известные нам по изображениям на рельефах ассирийского царя Ашурбанипала.

Ремненное переплетение остова, кроме прочности, создавало еще великолепную амортизацию и давало возможность проезжать по любой ухабистой местности. Рассматриваемая колесница является большим техническим достижением своей эпохи, хотя и имеет по сравнению с более поздними урартскими некоторое несовершенство; основное в том, что кузов колесницы соединяется с осью двумя шипами, в то время как дышло соединяется только с кузовом (дышло соединено с осью посредством небольшого желобка). При столкновении на большой скорости с каким-либо препятствием колеса с осью могли с легкостью вылететь из-под кузова.

Колеса по всей вероятности были обиты кожей, что заменяло им металлический обод. Следов кожи в погребениях не сохранилось, и не могло сохраниться, после более чем двухтысячелетнего пребывания под водой, но хрупкость колес заставляет нас сделать это предположение, тем более, что такой прием известен в практике древнего мира².

Колесница № 2 повторяет собой форму описанной выше колесницы, отличаясь от нее лишь размерами и формой ступиц и, по всей вероятности, является более ранним видом. Колеса имеют диаметр 1,02 м, с такими же 28 спицами. Ступица массивная, бочкообразная, диаметром в 20 см. Ось длиной в 2,10 м, на наружных концах круглая и имеет диаметр до 8 см. По конструкции кузов рассматриваемой колесницы такой же, как и на колеснице № 1, отличаясь от нее несколько большим размером (1,06 × 0,9 м), и соединяется с осью тем же способом, как и на первой колеснице. Длина сохранившейся части дышла — 1,62 м.

Г. Модели колесниц. В лчашенских курганах были обнаружены и три бронзовые модели колесниц. Первая из них была обнаружена в кургане № 14 (рис. 4). Она стоит на отдельно отлитой прямоугольной небольшой площадке (9,5 × 6 см) с резными бортами и в нижней части имеет массивный штырь для закрепления на дышле повозки. Колесницы имеют небольшой кузов, закрытый с трех сторон высокими прорезными бортами, оставляя четвертую заднюю сторону открытой. В кузове помещены два воина с кинжалами и в высоких гребенчатых шлемах. Они держатся одной рукой друг за друга, а другой рукой за шлемы. В центре задка помещен выступ, помогающий воинам вскакивать (подниматься) на колесницу. Способ соединения кузова с осью аналогичен способу, примененному на рассмотренных выше деревянных колесницах. Колеса массивные, с восемью спицами. Дышло сильно изогнуто. Колесница запряжена двумя конями, находящимися под ярмом. На дышле прикреплены четыре фигурки птиц.

¹ Длина дышла в 3,5 м была взята нами из реконструкции архитектора Г. Кочояна и кажется более точной. Во время раскопок (курган был раскопан нами совместно с Л. Карапетяном) верхний, сломанный конец дышла не был обнаружен.

² См. P. D. Baggett, W. Forman, *Assyrische Palastreliefs*, Pragna, Artia, табл. 135.

³ См. Д. Картер, *Гробница Тутанхамона*, М., 1959, стр. 143.

⁴ А. О. Мнацаканян, *Раскопки курганов на побережье озера Севан в 1956 году*, стр. 150—151, рис. 8.

Вторая модель колесницы в основном повторяет форму первой, отличаясь от нее размером и некоторыми деталями. Она стоит на такой же прорезной площадке, имеющей, в отличие от первой, не штырь, а якоревобразную подставку. Колеса имеют также восемь спиц, однако они отличаются своей легкостью. Стоящие в кузове воины опираются о высокую стойку, закрепленную в передке кузова. Задок кузова совершенно открытый. Закрепленное к передку кузова дышло сильно выгибается вверх и соединяется с ярмом, в которое впряжены две лошади. Впереди колесницы имеется фигурка бегущего оленя.



Рис. 4. Модель колесницы, курган № 1.

Модель третьей колесницы стоит на такой же площадке, как и вторая, и имеет такую же якоревобразную массивную подставку. Однако сама колесница существенно отличается от двух вышеописанных. У нее такой же кузов, как и у первой модели, с высокими бортами, защищающими двух воинов, стоящих в кузове. Однако у нее прямое дышло, что сближает ее с деревянными колесницами, и колеса с шестью спицами. Впереди лошадей, запряженных в ярмо, помещена фигура оленя, изображенного в движении, создавая впечатление преследуемого животного.

Сравнение деревянных колесниц из курганов с бронзовыми моделями боевых колесниц указывает, что они не были боевыми колесницами. У всех деревянных колесниц, относящихся к тому же периоду, что и бронзовые модели, кузов открыт спереди, в то время как на моделях сзади. Эта форма кузова имеет большое практическое значение, так как, защищая спереди фигуры колесничих, одновременно дает им возможность в случае необходимости спрыгнуть на ходу с колесницы. Кузовы же деревянных колесниц, наоборот, открыты спереди, и люди могли в них лишь сидеть. Это были легкие повозки на ажурных колесах наподобие дрог.

Боевые колесницы, как мы знаем, всегда представляли громадную ценность, и естественно, что взамен них в могилу клали лишь модели.

Лчашенские колесницы являются в настоящее время единственными, но аналогии к ним можно привести как на основании письменных памятников, так и по древним изображениям и моделям (модель из Угарита, хеттские колесницы на рельефах Рамзеса II, эламские колесницы на рельефах Ашурбанипала и др.).

Таким образом, лчашенские колесницы, несомненно изготовлявшиеся на месте, были связаны с колесницами, широко распространенными в Передней Азии. Они делятся на два типа:

- 1) боевые колесницы с колесами на 6—8 спицах с кузовом, открытым сзади, имеющие прямое или изогнутое дышло;
- 2) деревянные колесницы с 28 спицами, с прямым дышлом, представляющие собой легкие дроги.

В более поздний период на Армянском нагорье и в Закавказье были широко распространены урартские колесницы, но в эпоху лчашенских курганов еще не было влияния урартской культуры, и местная культура была тесно связана не с югом, а с западом, с областями хеттского мира. С начала же I тысячелетия до н. э., когда все Армянское нагорье было включено в состав Урарту, повсеместно получила распространение колесница ассирийского типа. Сравнение ассирийских и урартских колесниц выявляет лишь незначительную разницу, выраженную, в основном, в размерах кузова. В ассирийских колесницах помещались три, а иногда и четыре воина, что свидетельствует о применении их в основном в равнинной местности. Урартские колесницы, применяемые в основном в горных районах, имели меньший размер, но лучшую проходимость. Весьма возможно, что меньший размер урартских колесниц связан со стремлением приблизить тяжелые колесницы к легким войскам (коннице, легкой пехоте) и сделать более проходимыми в горах.

Близкое сходство колесниц Ассирии и Урарту указывает и на то, что колесницы местных племен не могли иметь в своей конструкции существенной разницы. Урартские колесницы известны по многочисленным упоминаниям в клинописных текстах. Эти колесницы или их модели до нас не дошли, однако в довольно большом количестве имеются их изображения, сохранившиеся на различных предметах искусства. Изображение урартской колесницы имеется на одном плохо сохранившемся оттиске печати из Топрах-кале (Ван)¹. Остальные колесницы изображены на обнаруженных на Кармир-блуре шлемах и колчанах², как и на фрагментах поясов из урартского колумбария в Нор Ареше (Ереван)³.

Все указанные изображения колесниц схожи друг с другом и лишь незначительно отличаются в деталях внешнего оформления. По своей конструкции они очень близки к позднеассирийским колесницам. У всех колесниц колеса имеют массивный ободок с восемью гладкими спицами (за исключением колесницы, сохранившейся на оттиске печати из Топрах-кале, где спицы фигурные) и небольшой легкий кузов. Судя по всем изображениям, можно предположить, что задок кузова был открыт. Сам кузов представляет собой невысокий прямоугольный ящик, высота которого (по пропорции стоящих в ней воинов) достигает 50—60 см.

Кузов колесниц, изображенных на поясе из Нор Ареша, несколько отличается от кармирблурских — тем, что у них передок несколько округлен. Дышло, соединенное с передком, сильно выгнуто вверх. К сожалению, изображение не дает возможности установить, соединяется ли оно с задком и осью или нет. Ось, в отличие от осей лчашенских колесниц, находится не в центре кузова, а у заднего края. По изображениям можно восстановить и приблизительные размеры урартских колесниц, беря в основу пропорцию фигур воинов. Если взять в основу средний рост воинов в 1,7 м (что составляет на изображении 1 мм — 15 см), то окажется, что высота бортов кузова состав-

¹ Б. Б. Пиотровский, История и культура Урарту, стр. 207.

² Б. Б. Пиотровский, Кармир-блур, II, табл. 15.

³ См. Հ. Մարտիրոսյան, Հ. Ծանոթացնող Նոր-Արեշի արարածի զարդեր, Известия АН Армянской ССР, 1958. № 10, стр. 73, табл. 4.

ляет 50 см (на изображении — 3 мм). Исходя из этого же расчета, ширина кузова составляет 75 см (на изображении — 5 мм). Диаметр колес доходит до 1,4 м (на изображении — 9 мм). Длина дышла, считая от передка, достигает до 2,5 м (на изображении — 17 мм). Интересно отметить, что размеры изображений колесниц как из Кармир-блур, так и из Нор Ареша полностью совпадают, хотя изображения изготовлены в разное время и разными мастерами

Кроме урартских изображений, имеются изображения рассматриваемой эпохи на памятниках, происходящих с территории Армении. Так, схематичные изображения двухколесных колесниц имеются на бронзовых поясах, на одном из Ахталы¹, давно известном, и из Лчашена и Степанавана, случайно найденных в 1960 г. Колесницы близки к урартским; они имеют сильно вогнутое дышло. Количество же спиц (четыре) следует объяснить схематичным изображением.

Еще большей схематичностью отличается колесница на одном сосуде, найденном около Дилижана. Она имеет два дисковидных колеса, помещенных в центре кузова. Кузов прямой спереди, задняя часть полукруглая (очевидно была закрыта с трех сторон, оставляя открытой переднюю часть). К передку кузова прикреплено массивное дышло, соединенное с ярмом, в которое впряжены два стилизованных животных. В кузове помещена человеческая фигура с распростертыми руками².

Таким образом, мы имеем вполне определенные материалы, позволяющие установить развитие в Армении искусства изготовления колесниц.

Примитивные четырехколесные повозки из лчашенских курганов представляют наиболее ранний тип средств перевозки тяжестей. Эти повозки являются погребальными, однако, без сомнения, они имеют ту же конструкцию, что и использовавшиеся в хозяйстве, отличаясь от них лишь богатым видом.

Четырехколесные повозки использовались и в Урарту, однако они по сравнению с лчашенскими имели несколько укороченное дышло, что способствовало лучшему передвижению в горах. Наряду с четырехколесными повозками применялись и двухколесные, с круглой осью, сидящей в гнездах на конце рамы. Указанные повозки в основном использовались для перевозки тяжелых и громоздких грузов.

Начиная со II тысячелетия до н. э., на территории Армянского нагорья появляются колесницы. Однако имеющийся материал не позволяет нам проследить все этапы их развития. В середине II тысячелетия до н. э. на этих колесницах чувствуется влияние хеттской культуры, а с I тысячелетия до н. э. широкое распространение получили колесницы ассиро-урартского типа, богато представленные памятниками изобразительного искусства.

После падения Урарту колесницы, как род войск, в основном не используются. Правда, боевые колесницы встречались и в персидской армии и несколько позже в войске Митридата Евпатора, но их дальнейшее употребление в связи с применением в бою сомкнутых в плотную фаланг греческого типа теряло свое значение.

«Боевые колесницы,— писал Энгельс,— которые в персидской армии появляются в последний раз в истории (Ф. Энгельс имеет в виду колесницы, как род войск. — Е. С.), могли быть полезны на совершенно ровной поверхности против такой пестрой толпы, какою была сама персидская пехота, но против плотной массы копейщиков, которую образовывали греки, или против легких войск, пользовавшихся неровностями местности, они были более чем бесполезны, так как малейшее препятствие останавливало их»³.

¹ Б. Б. Пиотровский, История и культура Урарту, стр. 208.

² А. О. Мнацаканян, Раскопки могильников в селении Гловино, Труды Гос. исторического музея Армении, т. 5, стр. 48, рис. 28.

³ Ф. Энгельс, Армия. Избр. военные произведения, М., 1956, стр. 138.

ՀԻՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԱՆԻՎԱԿՈՐ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՊԱՏՄՈՒԹՅՈՒՆԻՑ

Ս. Ա. ԵՍԱՅԱՆ

(Ա մ փ ո փ ու մ)

Տրանսպորտի միջոցների առաջացումն ու զարգացումը նախնադարում սերտորեն կապված է եղել տնտեսության ամենարազմադան ճյուղերի զարգացման հետ և որոշակի դեր է կատարել այդ ասպարեզում: Հայաստանում, ինչպես և այլուր, անիվավոր տրանսպորտն առաջացել է նստակյաց տնտեսության ձևավորման հետ միասին: Ն. մ. թ. III հազարամյակի էնեոլիթյան բնակավայրերում արդեն հանդիպում են որոշակի նյութեր, որոնք կողմնակիորեն վկայում են տրանսպորտի բավականաչափ զարգացած միջոցների առկայության մասին: Սակայն այդ նյութերի հիման վրա դժվար է երթևեկության միջոցների զարգացման ամփոփ պատկերը տալ: Լճաշենի նշանավոր դամբարանադաշտի պեղումներով հայտնաբերված սայլերն ու կառքերը, մարտակառքերի բրոնզյա մոդելներն ու այլ նյութերը հնարավորություն են ընձեռում այժմ ընդհուպ մոտենալ քննարկվող թեմային: Ներկա հոգվածում հեղինակը մանրակրկիտ քննության է ենթարկել Լճաշենի քառանիվ ու երկանիվ սայլերը, կառքերը, մարտակառքերը, ինչպես նաև տրանսպորտի այլ միջոցները ուրարտական ժամանակաշրջանում: Հեղինակը ձգտել է տալ տրանսպորտի զարգացման ընդհանուր պատկերը XIII—XV դարերում (ն. մ. թ.), պարզել նրանց դերն ու նշանակությունը զարգացման տարբեր շրջաններում: