

ԷՋԵՐ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՓՈԽԱԴՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԶԱՐԴԱՑՄԱՆ ՊԱՏՄՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Լ. Ն. ՊԵՏՐՈՍՅԱՆ

Հայաստանի տերիտորիայում կատարված հնագիտական պեղումների (Աղյաման, Լճաշեն, Կենդավիթ, Արմավիր, Մուխաննաթ-Քափա) ժամանակ հայտնաբերվել են տարբեր տեսակի սայլերի, կտրքերի անիվների մնացորդներ ու մողևներ, որոնց ուսումնասիրությունը թույլ է տալիս պարզելու հնագույն ժամանակներում Հայկական բարձրավանդակում ողտաղործված փոխադրամիջոցների մոտավոր պատկերը:

Սույն հարցին վերաբերող մատենագրական տեղեկությունները աղքատիկ լինելուց բացի Լցկտուր են ու դիպվածային:

Արդեն XIX դ. վերջին տասնամյակներում և XX դարի սկզբներին երևան են դալիս քննարկվող թեմայի հետ առնչվող հատ ու կենտ հոդվածներ կամ հավորդումներ: Դրանցից շատ թե քիչ Լարևոր կարելի է համարել Հ. Մալխասյանի «Հայ դեղջուկի ալբոմը» հոդվածը¹, որտեղ նկարագրվում են հայ գյուղացու դաշտային դործիքները, թեթևակի կերպով՝ նաև ժամանակակից սայլը, ընդ որում, հեղինակը սահմանափակվում է միայն Ջավախքի աղղաղրական շրջանով: Համեմատաբար արժեքավոր նյութեր է պարունակում աղգագրագետ Կարա-Մուրզայի «Производство аров и колес в Шушинском и Джеванширском уездах» հոդվածը²: Հայկական փոխադրամիջոցների մասին իր արժեքավոր, բայց խիստ ժլատ դիտողություններն է արել նաև Խ. Լամվելյանը³:

Փոխադրության և հաղորդակցության միջոցների մասին հատ ու կենտ տեղեկություններ են պարունակում արտասահմանում հայերեն հրատարակված պատմա-աղղաղրական բնույթի մի շարք աշխատություններ⁴:

Սույն թեմայի հետ առնչվող որոշ տվյալների հանդիպում ենք նաև Հայաստանում ճանապարհորդած կամ պաշտոնավարած ռուսների և ռուսերկրացիների աշխատություններում, որոնցից աչքի են ընկնում Հ. Լինչի և Ի. Շոպենի գործերը⁵:

Այս հարցին առնչվող իրենց հոդվածներով վերջին տարիներս հանդես եկան նաև հնագետներ Հ. Մնացականյանը և Ստ. Ծսայանը⁶: Նրանք հնագիտական տվյալների հիման վրա ցույց են տալիս, որ դեռևս էնեոլիթյան և հատկապես վաղ-բրոնզեդարյան ժամանակաշրջանից սկսած, ինչպես Առաջավոր Ասիայում, այնպես էլ Հայկական բարձրավանդակում ապրող նախաբնիկները մշակութային զարգացման տեսակետից գտնվել են բավական բարձր մակարդակի վրա և արդեն ոգտվելիս են եղել իր ժամանակի համար զգալիորեն կատարելագործված փոխադրամիջոցներից, և որ Հայաստանի տերիտորիայում դամբարաններից պեղված սայլատեսակներն ու բազմաթիվ այլ առարկաներ եղել են նստակյաց, տեղական ծագում ունեցող նախաբնիկների արտադրանք:

Հնագիտական և պատմա-աղգագրական նյութերը չեն տալիս և չեն կարող տալ ժողովրդական ցամաքային բնոնատար փոխադրամիջոցների և դրանց կատարելագործման ընթացքի ամ-

1 «Աղգագրական հանդես», Թիֆլիս, 1898, գիրք 9:

2 «Кавказское сельское хозяйство», Тифлис, 1903, № 503:

3 Խ. Լամվելյան, Հին Հայաստանի կուլտուրան, Երևան, 1940, հատ. II:

4 Ս. Բախտիկյան, Ոսկեդար, հատ. 1—2, Բեյրութ, 1946: Վահե Հայկ, Խարբերդ և անոր ոսկեդարը, Նյու-Յորք, 1959: Ա. Ալպոյաճյան, Պատմութիւն հայ Կեսարիոյ, հատ. 1—2, «Ակն և ակնեցիք», Փարիզ, 1952:

5 Հ. Լինչ, Ուղեգրություններ և ուսումնասիրություններ, հատ. 1 և 2, Կ. Պոլիս, 1913—1914: II. Шопен, Исторический памятник состояния Армянской области в эпоху ее присоединения к Российской империи, СПб., 1862:

6 Ա. Մնացական, Древние повозки из курганов бронзового века на побережье оз. Севан, «Советская археология», 1960, № 2. Տ. Եսայան, Из истории колесного транспорта Древней Армении. «Պատմա-բանասիրական հանդես», 1960, № 3:

շողջական պատկերը: Այդ հազվագեղ սայլերն ու կառքերը մեղ են հասել հնադույն ժամանակներից երջանիկ պատահականությամբ: Հնագիտությանը հայտնի չէ ռամկական կենցաղում, տրնտեսության մեջ օգտագործված անվասայլի կամ անիվի հնադույն ժամանակներից պահպանված թեկուզ մի բաղկացուցիչ մաս: Այս իսկ պատճառով մեծ արժեք են ներկայացնում ազգագրական պրպտումների միջոցով հավաքած նյութերը:

Քեև ներկայումս դերիշխում են հաղորդակցության և փոխադրության ժամանակակից միջոցները, այնուամենայնիվ, օգտագործումից դեռևս լիովին չեն դուրս եկել նաև հին կամ հնադույն որոշ փոխադրամիջոցներ, ինչպիսիք են՝ քաշանը, դրաստի վանալան տեսակները, սայլն իր տաբատեսակներով և այլն:

Ստորև քննարկվում են հիմնականում ազգագրական այն նյութերը, որոնք հավաքվել են մեր էոդմիդ 1961—1964 թթ. ընթացքում Հոռի, Սյունիք, Իջևան-Տավուշ, Արարատյան դաշտավայր, Եիրակ և Լեռնային Ղարաբաղ կատարած գիտարշավների ժամանակ:

Լծկաւն փոխադրամիջոցների տեսակները: Հայկական բարձրավանդակին բնորոշ են աշխարհագրական միջավայրի յուրաքանչյուր ու բազմազան պայմանները: Հայաստանը հարուստ է բարձրարեք լեռնագագաթներով, երեւո ու ձիգ լեռնաշղթաներով, բլուրներով ու կիրճերով, ինչպես նաև լեռնաշղթաներով պարուրված արգավանդ դաշտերով: Մակերևույթի այսպիսի բազմազանությամբ էլ համապատասխանել են երկրի հողն ու կլիման: Դրա հետ է կապվում նաև գյուղատնտեսության այս կամ այն ճյուղի հանդես գալն ու զարգացումը:

Հայաստանն իր բնակլիմայական պայմաններով բաժանվում է լեռնային, նախալեռնային և արթավայրային հիմնական գոտիների:

Ինչպես երևում է դեռևս Քսենոֆոնի (V դ. մ. թ. ա.) հաղորդումներից, հայերը (արմենները) հնագույն ժամանակներից սկսած եղել են նստակյաց հողագործ ժողովուրդ և երկրագործական մշակույթի տեսակետից կանգնած են եղել բարձր մակարդակի վրա⁷: Միևնույն ժամանակ, Հայկական բարձրավանդակում զարգացած է եղել նաև անասնապահությունը:

Տնտեսական և աշխարհագրական հատկանիշներով էլ պայմանավորվել են ինչպես փոխադրության և հաղորդակցության միջոցներն ընդհանրապես, այնպես էլ փոխադրամիջոցների կառուցվածքը:

Հայկական լծկան փոխադրամիջոցները կարելի է բաժանել երեք հիմնական խմբի՝ անանիվ («քաշան», «քրրքաշան», սահնակ), անիվավոր (սայլն իր տարատեսակներով) և խառը (սայլ-սահնակ՝ «քնթեքաշ», «խզակ»):

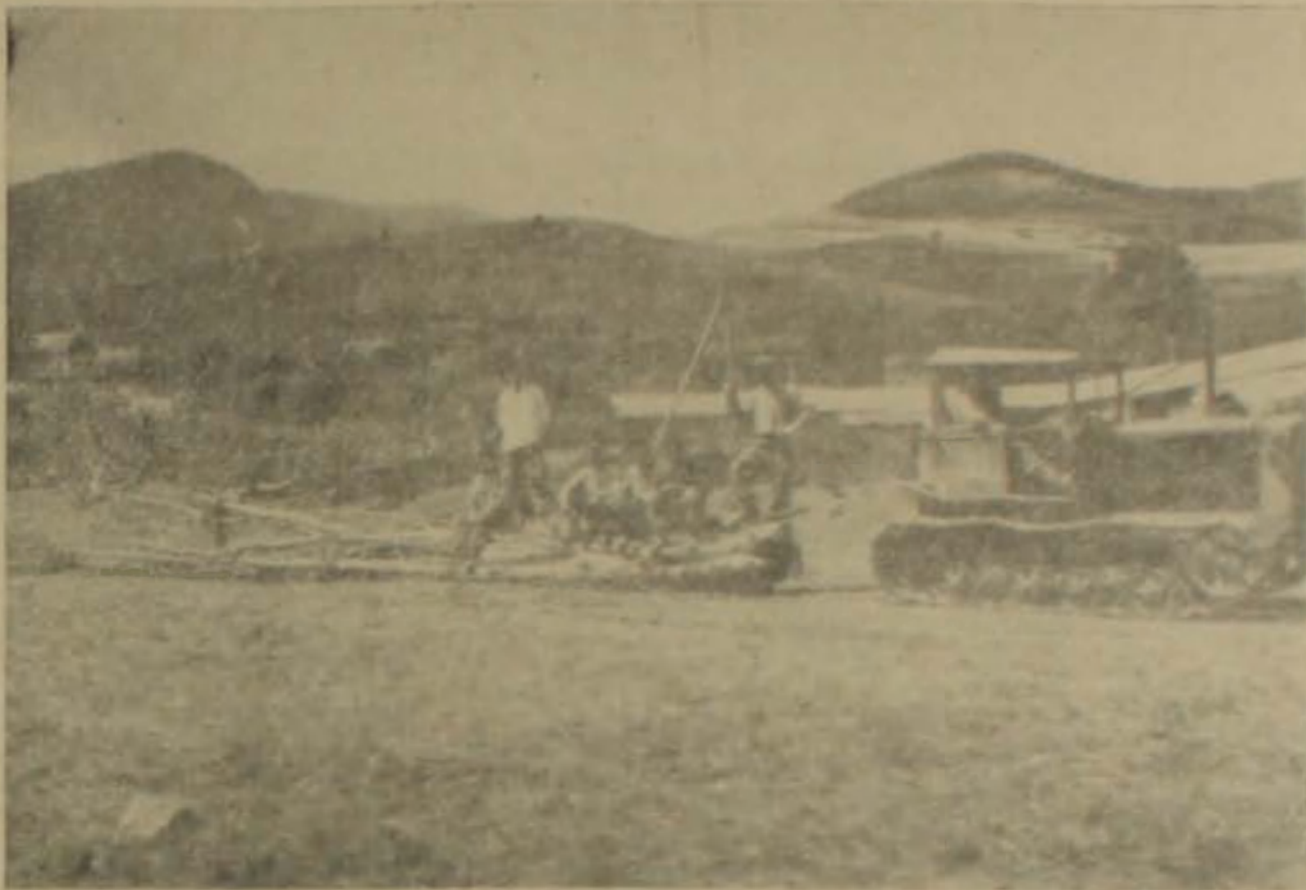
Անանիվ փոխադրամիջոցների թվին են պատկանում այնպիսի հարմարանքներ, որոնցով բեռներ կամ ուղևորներ են տեղափոխում՝ գետնի կամ ձյան վրայով դրանք սահեցնելու կամ քարշ տալու միջոցով:

Դեռևս վաղ ժամանակներից հայկական բարձրավանդակի անտառաշատ գոտիներում շատ տարածված է եղել «քաշանը»: Սա պատրաստում են մի հաստ կամ մի քանի բարակ ծառերից: Ծառերունը կտրում, գետնում են և, եթե միայն ծառերունն է անհրաժեշտ, այն մաքրում են ճյուղերից, իսկ եթե ցանկանում են խոտ կամ այլ առարկաներ տեղափոխել, կողերից ձգվող ճյուղերը թողնում են ծառերին, իսկ վերին-միջնամասինը կտրտում՝ խոտը, պարկերով կամ դամբուղներով («թոց», «հուրդ») ձկերքը բարձում են այնտեղ և ծառերունը լծկանին միացնելով տեղափոխում: Կիրառվել է ծառերունը լծկանին միացնելու մի քանի միջոց՝ ծառերնի հաստ մասի երկու հանդիպակած կողերին թողել են հաստ ճյուղեր, որոնցից կապել են լծան հետ միացված շղթան. ծառերնի հաստ կողմի ծայրից 30—40 սմ ղեպի ներս կացնով 4—5 սմ խորությամբ չրջանակաձև փոս են արել և լծին միացրած շղթան այդ փոսի մեջ կապել. ծառերնի հենց այդ հաստ մասից անցք են բացել և շղթան այդտեղից անցկացրել ու կապել. եթե անհրաժեշտ է եղել տեղափոխել մի քանի ծառերուն (իհարկե՝ բարակ) կամ հաստ ճյուղեր, ապա դրանց հաստ մասերը կապել են իրար և լծից կապած շղթայի ծայրը ամրացրել այդտեղից:

Քաշանը, ամենայն հավանականությամբ, պետք է դասել փոխադրության ժողովրդական միջոցներից ամենահնագույնների շարքը, որն անտառաշատ գոտիներում մինչև այժմ էլ պահպանել է իր գոյությունը, այն տարրերությամբ միայն, որ եթե անցյալում որպես քաշող ուժ օգտագործվում էր բազմաթիվ մարդկանց միացյալ ֆիզիկական ուժը, ապա հետագայում այն կատարել են լծկան անասունների միջոցով: Բոլորովին այս տեսք է ընդունել այժմյան քաշանը, որի տեղափոխումը կատարում են թրթուրավոր տրակտորի և այլ միջոցներով (նկ. 1):

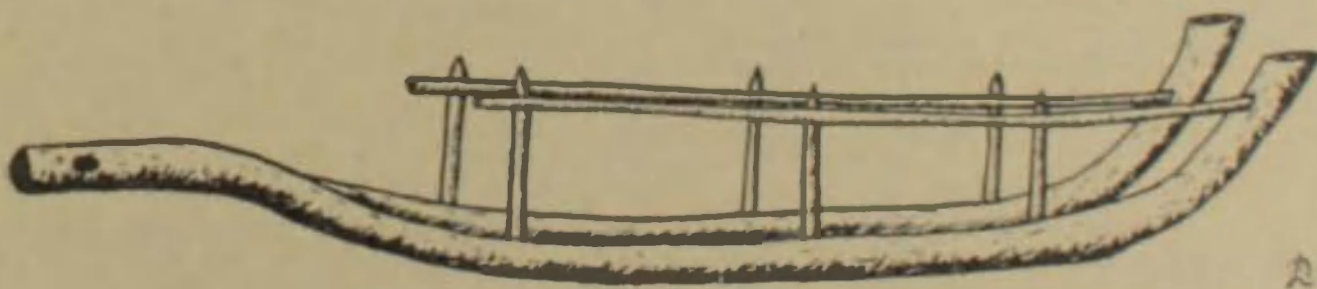
⁷ Հ. Մանանդյան, Քննական տեսություն հայ ժողովրդի պատմության, հատ. 1, 1941, էջ 79:

Փոխադրության քաշանային միջոցը մինչև այժմ էլ այս կամ այն շափով կիրառվում է Հայկական տեսպորտիկայի հյուսիսային և հյուսիս-արևելյան լեռնոտ ու անտառաշատ գոտիներում (Լոռի, Իջևան-Տավուշ և այլն)։



Նկ. 1. Քաշան։

Անանիվ փոխադրամիջոցների շատ թիվ կատարելագործված ձև կարելի է համարել մինչև XIX դարի վերջերս և XX դարի սկզբները չանգեցություն, ինչպես նաև Լեռնային Ղարաբաղի որոշ շրջաններում գոյություն ունեցած քաշանատիպ, բայց արդեն սահնականման մի այլ հարմարանք, որը ժողովրդական արտահայտությամբ կոչվում է «բրրբաշան» կամ՝ «բրրբաշան»։ Սրա կառուցվածքը, համեմատած հետազայում հանդես եկած սահնակների հետ, ավելի պարզ է և, ըստ էրևույթին, ավելի հին։ Բայց, քաշանի հետ համեմատած, սա արդեն անանիվ փոխադրամիջոցների ավելի կատարելագործված տեսակ է։ Բրրբաշանը պարզապես ծառի մի հաստ ճյուղ է, որի երկատված ճյուղերը («հաշա») ծառայում են որպես սահակողեր (նկ. 2)։ Այս երկատված ճյու-



Նկ. 2. Բրրբաշան (առանց կողերի ճյուղապատման)։

ղերն իրենց վերջնամասերում գոգավորվում են դեպի վեր և, բնականորեն, ստեղծվում է «սահակի» քիչ ավելի բարձր ետնամաս։ Սահակողերի տակի սահող մասերը անհրաժեշտ շափով տաշվում են, որպեսզի սահքը դյուրացվի։ Սահակողերից յուրաքանչյուրի վրա վերից մի քանի ընկեր են արվում, որոնց մեջ ուղղահայաց կեցավով հագնում է մեկական փայտածող («ճաղ», 50—70 սմ լարձրությամբ)։ Այս ճաղերի վրա, սահակողերին գուգահեռ, հաղցվում է համապատասխան անցքեր ունեցող մեկական երկար փայտածող («թառ»), այնուհետև, դալար շիվերը ճաղերի արանքով անցկացնելով, «գործվում»՝ հյուսվում են «սահակի» կողերը։ «Սահակի» հա-

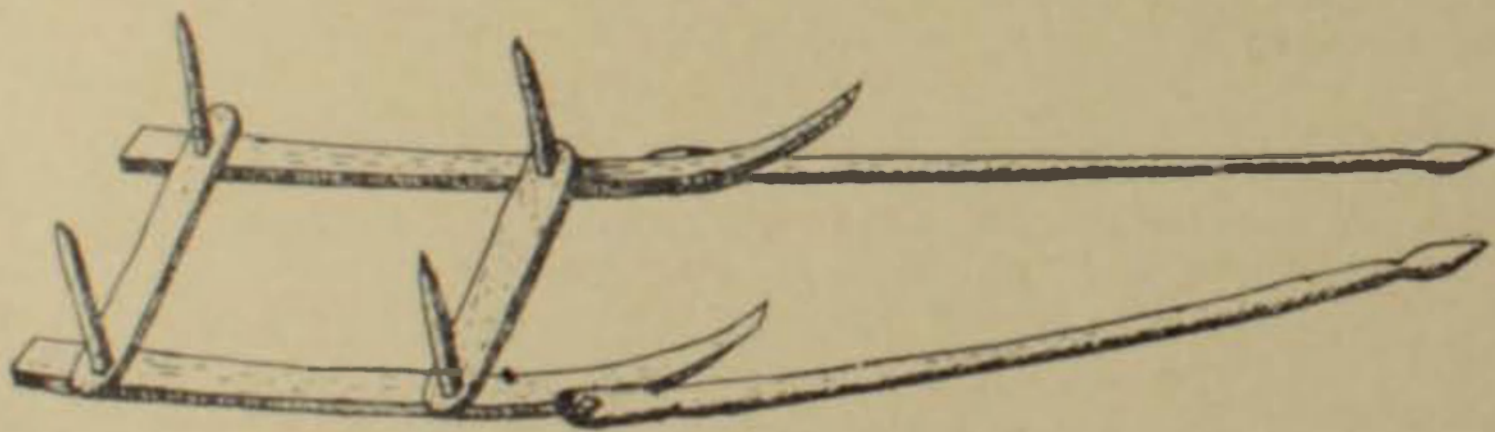
տակր տախտակամածում (կամ ձյուղամածում) են և ստացվում է «քրրրքաշան», որը բառացի նշանակում է «քար քաշող»:

Այս հարմարանքը հիմնականում օգտագործել են ոչ-ձմեռային պայմաններում մանր ու մեծ քարեր տեղափոխելու համար⁸:

Հայկական բարձրավանդակի առավել լեռնային շրջաններում դամկական կենցաղում օգտագործվել են նաև շատ թե քիչ կատարելագործված սահնակատեսակներ: Օրինակ, Վասպուրականի, Սասունի և Բարձր Հայքի ազգագրական շրջաններում տարածված է եղել «տախուկ» կամ «տաուկ» կոչվող սահնակը, որն օգտագործել են խոտ, տերև («ղաղալ» կամ «խաղալ»՝ կիսաշոր տերև), գյուղատնտեսական մթերքներ, մանր փայտ և այլն տեղափոխելու համար: Այս տիպի սահնակը նույնպես գործադրվել է հիմնականում ոչ ձմեռային պայմաններում: Սա շատ նման է սովորական սահնակներին, այն տարբերությամբ միայն, որ սրա սահակողերը առջևի մասում գնալով բարձրանում են և զոգավոր տեսք ընդունում, այնպես, որ մարդը իր թևերը այդ բարձր զոգավոր մասերին զցած կարողանա քաշել սահնակը: Լեռներով ու կիրճերով հարուստ այս շրջաններում հնարավոր չէր նույնիսկ գրաստ օգտագործել (էլ չենք խոսում այն մասին, որ սայլ բոլորովին չի գործել), ուստի մարդն ստիպված ինքն էր քաշում բարձած սահնակը:

Հատկապես խոտ տեղափոխելու համար կիրառվել է նաև ավելի պարզագույն միջոց: Օրինակ, Վանա լճի հարավ-արևմտյան լեռնոտ վայրերում, որտեղ չեն եղել ճանապարհներ և չեն գործել ո՛չ գրաստ, ո՛չ սայլ, աշնանը գյուղից վեր գտնվող բարձրություններում կուտակած խոտը մաս-մաս բաժանել (յուրաքանչյուր դեկր 1—1,5 տոննա) և հաստ պարաններով («ճոպան») կապել են այնպես, որ այն չցրվի: Չմոանր այն ձյունածածկ ուղին, որով ցած պետք է սահեցվեն խոտի այդ դեղերը, նախօրոք «տախուկների» միջոցով բացել-ամրացրել են, որպեսզի խոտաղեղը այլ ուղղությամբ չգնա: Ապա խոտաղեղը բերել են այդ ճանապարհի մոտ, մեկ կամ երկու հոգի նստել են դրա հետևի թեք մասին, բռնել առջևի մասից ամուր կապած պարանից և համարյա ակնթարթային արագությամբ սառած ձյան վրայով իջել մինչև գյուղը: Այստեղ խոտաղեղի ամուր պարաններն արձակել են և խոտը շալակով կամ գրաստով տեղափոխել տները⁹:

Ջավախքի հայերի գյուղացիական կենցաղում XIX դարի երկրորդ կեսում օգտագործված սահնակների մասին հաղորդում է Հ. Մալխասյանը: Այդ սահնակին լծել են («խղակ», նկ. 3) մեկ ղույզ արագաշարժ եղ: Սրանով գյուղացին ձմեռը հյուր, հարսանիք է գնացել, վառելափայտ և գյուղատնտեսական այլ մթերքներ տարել քաղաքում վաճառելու և այլն: Հ. Մալխասյանն ընդհանում է, որ այդպիսի սահնակներ ունեին շատ քիչ ընտանիքներ, այն էլ միայն «հարուստ օջախներում»¹⁰:



Նկ. 3. Խղակ (Ջավախք) կամ բալխեր (Բուլանխ):

Ք

Այս և նման նյութերը թույլ են տալիս ասելու, որ Հայկական բարձրավանդակում ձմեռային սահնակն, առհասարակ, չի եղել փոխադրության տարածված միջոց: Սրա պատճառը, ըստ երեկվույթին, եղել է այն, որ ձմռան ամիսներին, տնտեսական կենցաղի առանձնահատուկ պայմաններից ելնելով, ծանրությունների տեղափոխումը ղգալիորեն սահմանափակվում էր:

⁸ Հիմնական նյութերը հաղորդել են Ղևոնդ Ներսեսի Մարտիրոսյանը (Շիշկերտ գյուղ) և Սմբատ Արզումանի Բաղդասարյանը (Արծվանիկ գյուղ) 1964 թ. սեպտեմբեր-հոկտեմբեր ամիսներին Ղափանի շրջան կատարած գիտարշավի ժամանակ:

⁹ Նյութերը հաղորդել է Ներսես Կրիզոստի Հովհաննիսյանը (Մարտունի գյուղ, Կարմիրի շրջան), 1962 թ. հուլիս ամսին Կարմիրի շրջան կատարած գիտարշավի ժամանակ:

¹⁰ «Ազգագրական հանդես», Իիֆլիս, 1898, գիրք Գ:

Անիվավոր փոխադրամիջոցներ: Անիվավոր բեռնատար փոխադրամիջոցները, անտարակույս, պետք է որ մեծ դեր խաղացած լինեն Առաջավոր Ասիայի, ինչպես և Հայկական բարձրավանդակի տնտեսական կյանքում: Սակայն այդ հանդամանքը շատ աղուտ կերպով է արտացոլվել պատմահնադիտական հուշարձաններում և դրա պատճառը պետք է համարել այն, որ հնում միշտ գերադասել են պատկերել ռազմական թատերաբեմեր հիմնականում ռազմականության միջոցով:

Այնուամենայնիվ, հնագիտությանը հայտնի են մի շարք արժեքավոր նյութեր, որոնք հնարավորություն են տալիս մոտավոր պատկերացում կազմելու հնագույն անիվավոր փոխադրամիջոցների մասին:

Ամենահին անիվավոր սայլը վավերացված է հնագույն Շումերում IV հազարամյակի կեսերին: Ուր քաղաքի (Միշագետքի ծայր հարավ) մերձակայքում հայտնաբերված տվյալները վկայում են այդ ժամանակաշրջանում քառանիվ և երկանիվ սայլերի գոյությունը¹¹:

Բեռնատար սայլերի բարձրաքանդակներից առանձնակի հետաքրքրություն է ներկայացնում Բալավատի բրոնզե դռան պատկերը. այստեղ ներկայացված է ճաղավոր անիվներով քառանիվ սայլ՝ վրան ուրարտական մի կարաս: Այս պատկերաքանդակում արձանագրված է ասորեստանյան թագավոր Սալմանասար III-ի (IX դար մ. թ. ա.) ավարառումը ուրարտացիներից¹²:

Առաջավոր Ասիայի պատմական հուշարձաններում հայտնաբերվել են բազմաթիվ սայլեր. որոնք օգտագործվել են հուղարկավորության ժամանակ (սայլը դամբարանում են զետեղել հանդուցյալի հետ միասին): Այդպիսի սայլերի թվին է պատկանում նաև Սեանա լճի ավազանում գտնվող Ադյաման (այժմ՝ Ն. Գետաշեն) գյուղի մոտ Ե. Հայայանի պեղած (1908) բրոնզեդարյան դամբարաններից մեկում հայտնաբերված միակտուր անիվներով սայլը¹³:

Վերջին տարիներս (1956—1958 թթ.) Լճաշենի (Սեանա լճի ավազան) պեղումների ժամանակ (ղեկավար՝ Հ. Մնացականյան) հայտնաբերվեցին մի քանի երկանիվ և քառանիվ սայլեր, ճաղավոր անիվներով ռազմական (յուրաքանչյուր անիվը 28 ճաղից) և շատ արժեքավոր այլ նյութեր, որոնք վերագրվում են վաղ-բրոնզեդարյան ժամանակաշրջանին (XIII—XII դարերին. մ. թ. ա.)¹⁴: Նույնատիպ սայլերի թվին է պատկանում նաև Թրիալեթի քառանիվ սայլը, որը հայտնաբերվել է Վրաստանի տերիտորիայում Բ. Կուֆտինի կատարած պեղումների ժամանակ¹⁵: Հենվելով Ադյամանի ու Լճաշենի, ինչպես նաև ընդհանրապես դամբարաններից պեղված բարդ ու շքեղ կառուցվածք ունեցող սայլերի արտաքին տեսքի ու կառուցվածքային սկզբունքների վրա, կարելի է եզրակացնել, որ այդ սայլերը հողի տակ դնելուց առաջ իսկական իմաստով չեն օգտագործվել տնտեսության մեջ:

Վկայակոչելով Հերոդոտի հաղորդումները, Խ. Սամվելյանը նշում է, որ հին սկյութները իրենց թագավորի կամ ցեղապետի մարմինը թաղելուց առաջ, ի ցույց ժողովրդի, մի անգամ էլ նրան հանգես էին բերում իշխանական բովանդակ փայլով՝ մեծ հանդիսավորությամբ պատեցնում հատուկ փառահեղ սզակառքով¹⁶: Ելնելով Հայաստանի տերիտորիայում հայտնաբերված պեղածո սայլերի տարրեր կառուցվածքից և հենվելով հնագետների այն կարծիքի վրա, որ դրանք, նախքան դամբարաններում զետեղվելը, օգտագործվել են (իհարկե, ոչ տնտեսության մեջ), կարելի է ենթադրել, որ հայ իրականության մեջ հատուկ սզակառքեր չեն եղել: Պեղածո սայլերը, նախքան նրանց բարձրաստիճան տերերի մահանալը, հանդիսացել են հենց այդ տերերի սեփականությունը, նրանց շքեղ ապրելակերպի ու բարձր դիրքի արտահայտություններից մեկը. այլ կերպ ասած, դրանք եղել են շքակառքեր: Տիրոջ մահանալուց հետո այդ սայլերով էլ նրա դիակը մեծ շուքով տեղափոխել են դամբարանները և հենց նույն սայլերի մեջ էլ թաղել:

Բացի բարձրաքանդակներում պատկերված և դամբարաններից հայտնաբերված սայլատեսակներից, հնագիտական պեղումների ժամանակ գտնվել են նաև սայլանիվների բազմաթիվ մոդելներ, որոնք նույնպես հնարավորություն են տալիս մոտավոր պատկերացում կազմելու հնագույն փոխադրամիջոցների և նրանց կառուցվածքի մասին: Ուշագրավ են, օրինակ, տուֆից կամ կավից պատրաստված «խաղալիք-անիվները», որոնցից մեծ քանակությամբ հայտնաբերվել են

11 «Очерки по истории Древнего Востока», М.—Л., 1940, էջ 99:

12 Խ. Սամվելյան, Հին Հայաստանի կուլտուրան, հատ. 2, էջ 76:

13 Ե. Հալայան, Դամբարանների պեղումները Խորհրդային Հայաստանում, Երևան, 1931:

14 Л. О. М н а ц а к а н я н, Древние повозки из курганов бронзового века на побережье оз. Севан.

15 Б. А. К у ф т и н, Археологические раскопки в Триалетии, т. I, 1941.

16 Խ. Սամվելյան, Հին Հայաստանի կուլտուրան, հատ. 2, էջ 147:

հենգավիթի էնեոլիթյան, Մուխաննաթ-թափայի և Արթիկի վաղ-րրոնգեղարյան բնակավայրերի պեղումների ժամանակ:

Հաշվի առնելով հնագիտական և պատմա-ազգագրական տվյալները և դրանք համեմատելով ազգագրական դաշտային առկա նյութերի հետ, կարելի է պարզել հայերի մեջ տարածված ժողովրդական անիվավոր փոխադրամիջոցների բնդհանուր պատկերը:

Չնայած այն հանգամանքին, որ հայերը շատ վաղուց ծանոթ էին նաև ճաղավոր անիվներով քառանիվ սայլին, այնուամենայնիվ, ելնելով տեղանքի պայմաններից, Հայաստանում որպես սայլային փոխադրամիջոց լայնորեն տարածված է եղել զանգվածեղ և ապա՝ ճաղավոր անիվներով երկանիվ սայլը: Այս կապակցությամբ իրավացի դիտողություն է արել Խ. Սամվելյանը¹⁷: Մե քանի հնագետ-պատմաբաններ, ասում է նա, այն կարծիքն են պաշտպանում, թե նախնական սայլն իր սկզբնական ձևով եղել է քառանիվ: Նրանք փորձում են դա ապացուցել Միջագետքի նաև խեթական մի քանի քանդակարների հիման վրա: Անիվների թիվը որոշելու այդ եղանակը, սուսնց նկատի առնելու տեղագրական ու կենցաղային պայմանները, միանգամայն բռնազրոսիկ է: Անիվների թիվը զուտ անխնդական նշանակություն ունի, որը զխավորապես կախված է տեղի մակերևույթից: Անշուշտ, լեռնային վայրերում բնավ չի կարող զարգանալ քառանիվ սայլը, այլ կարող է զործել երկանիվ սայլը: Հայկական լեռնաշխարհի տեղագրական պայմաններից ելնելով, պետք է ենթադրել, որ սկզբից ի վեր մեզսնում նախնական սայլերը եղել են հիմնականում երկանիվ: Հայկական բարձրավանդակում ռամկական կենցաղում փոխադրության անիվավոր միջոցներից հիմնականը հանդիսացել է երկանիվ սայլը, որը ժողովրդական արտահայտությամբ կոչվում է «սել» կամ «սալ»:

Մինչև XIX դարի կեսերը, իսկ որոշ տեղերում նույնիսկ մինչև XX դարի շեմերը ռամկական կենցաղում տարածված էր զանգվածեղ անիվներով երկանիվ սայլը՝ «մառան սել»¹⁸, որի անիվները խուլ կերպով ամրացված էին առանցքի («սոննու») քառակուսի ծայրերին և որի «սոնին» պտտվում էր անիվների հետ միասին: Արդեն XIX դարի երկրորդ կեսից սկսած ավելի լայն տարածում է ստանում ճաղավոր կամ «մատավոր» անիվներով երկանիվ սայլը, որի առանցքն էր անշարժ կերպով ամրացված սայլի թափքին և անիվներն էին պտտվում առանցքի կլոր ծայրերին: Նույն ժամանակաշրջանում հայ գյուղացիական կենցաղում, հատկապես հարթավայրային շրջաններում (Կրարատյան դաշտավայր, Սևանի ավազան և այլն) լայնորեն կիրառվում է նաև ճաղավոր անիվներով քառանիվ սայլը, որի կառուցվածքը ակնառու կերպով տարբերվում է ճաղանիվ երկանիվ սայլի կառուցվածքից, նախ՝ հենց անիվների թվով և ապա՝ այն բանով, որ նա ունի երկու առանցք՝ առջևի և ետևի անիվների համար առանձին-առանձին: Սրբ մենք ուշադիր նայում ենք քառանիվ սայլի կառուցվածքին, այն հիշեցնում է երկու սովորական երկանիվ սայլերի միացություն, բնդ որում, «ետևի սայլի» թափքի թևերը բացված են և ազուցված-միացված առջևի սայլի» առանցքին: Այստեղից էլ բխում է այն առանձնահատկությունը, որ առջևի անիվները պետք է անհրաժեշտաբար քիչ ավելի փոքր լինեն, որպեսզի թափքն իր հորիզոնական դիրքը պահպանի:

Հայ իրականության մեջ դեռևս XIX դարից սկսած լայն կիրառում է ունեցել նաև սայլի մի այլ տեսակ, որը ժողովրդական արտահայտությամբ կոչվում է «կլրլիսկոնձի» (նկ. 4): Սա յուրօրինակ ինքնաթափ սայլ է, իր հիմնական կառուցվածքով շատ նման սովորական երկանիվ սայլին: Ինքնաթափ սայլի վերնամասը («Դափքը») իր կողմերով առանձնացված է առանցքից և նրան միացված թևերից: Թափքի թևերը առջևի մասից շեն շարունակվում, այլ առաջամասից կտրված են: Այս կառուցվածքը ապահովում է թափքի ազատ շրջումը դեպի ետ:

Ռամկական կենցաղում տարածված հնագույն հայկական սայլը կամ «մառան սելը» իր կառուցվածքային սկզբունքով, պատրաստման տեխնոլոգիայով և օգտագործման եղանակներով շատ նման է եղել Առաջավոր Ասիայում և Անդրկովկասում գոյություն ունեցած սայլին:

«Մառան սելը» բաղկացած է երեք հիմնական մասերից՝ թափք («թափք»՝ սայլի վերնամաս), սոնի՝ անիվների հետ միասին («սեո» և «ակ») և լուծ (նկ. 5): Թափքը կառուցված է երկու երկար (մոտ 5 մ.) քառանկյուն փայտածղերից՝ առեղներից, որոնք առաջամասում միանալով, հետևի «կովի»՝ առեղների վրա ամրացված լայնակի սախտակի հետ միասին կազմում են սուրանկյուն

¹⁷ Նույն տեղում, էջ 304:

¹⁸ Այս սայլը Հայկական բարձրավանդակի տարբեր շրջաններում հայտնի է եղել տարբեր անուններով ևս՝ «քոռ սել», «քոռ ակ», «քոթուկ սել», «քոռ արարա», «զյալզյալի սել» և այլն: Սայլ պատրաստողներին կամ «սել կապողներին» կոչել են նաև «մառանչի», այսինքն՝ «մառան սել» պատրաստող:



Նկ. 4. Կըլըխկոնձի (ինքնաթափ սայլ):



Նկ. 5. Ժամանակակից երկանիվ սայլ:

ձուանկյունի, որի կենտրոնը հանդիսանում է սոնին: Առեղները առաջամասում միանում են իրենց շալերին բացված հորիզոնական կամ ուղղահայաց անցքերից ազուցված փայտե ցցով («կըլխափետ»), որը միաժամանակ ծառայում է որպես լուծը ամրացնելու հարմարանք: Առեղների վրա լստ լայնքի դրվում է երկու լայն տախտակ՝ «կոփ», որոնց միջև ընկած տարածությունը սայլի բարձրան մասն է հանդիսանում: Կոփերի և առեղների վրա բացվում են ուղղահայաց քառանկյուն անցքեր՝ կողաճաղերն անցկացնելու համար, որոնց վրա երկայնակիորեն վերևից ազուցվում են կողափայտերը (սթառ), բռնները կողերից շթափվելու համար:

Այսպիսով, կլիսափետի, կոփերի¹⁹, կողաճաղերի ու առեղների ներսի կողմից իրար միացնող «փորաճաղերի» միջոցով սայլի թափքը անհրաժեշտ ամրություն է ստանում և ամուր կապվում²⁰:

Քանի որ թափքը առեղների ներքնակողներով նստում է իր առանցքի շուրջը պտտվող սոնուվրա, ուստի առեղները չմաշվելու և թափքը ղետնից բարձր պահելու համար այդ տեղերում դրվում է մեկական «բարձ» (փայտյա լրացուցիչ մաս): Իսկ բարձերի և առեղների միացումը կատարվում է դրանց ուղղահայաց քառանկյուն համապատասխան անցքերի միջով, իրարից մոտ 15—20 սմ հեռավորության վրա երկուական ամուր փայտացքներ («ասեղ», «ատամ») անցկացնելու միջոցով: Յուրաքանչյուր թևի և բարձի միջով ուղղահայաց անցնող այս երկուական, «ատամների» արանքում էլ տեղավորվում է այդ մասերում կտրացված (մոտ 15 սմ տրամագծով) սոնին այնպես, որ ազատորեն պտտվի, իր հետ պտտելով նաև քառակուսի ծայրերին ագուցված զանգվածեղ անիվները:

Ըստ հնագիտական և ազգագրական տվյալների, «մառան սելի» զանգվածեղ անիվը պատրաստել են մեկ, երկու, երեք և ավելի կտորներից: Բայց դրանցից ամենատարածվածը և դորձնականը եղել է երեք կտորից բաղկացածը, որը Հայկական բարձրավանդակում իր դոյուսթյունը պահպանեց մինչև XX դ. 30-ական թթ.: Համարյա ամենուր, որտեղ հնագիտական պեղումների (Աղյաման, Լճաշեն, Թրիալեթ և այլուր) շնորհիվ հայտնաբերվել են զանգվածեղ անիվներով սայլեր, կառքեր, մոդելներ կամ «խաղալիք-անիվներ», դրանք բաղկացած են եղել երեք կտորից:

Այս երեք մասերը (ժողովրդական արտահայտությամբ՝ «հեց», «մառան» և «ափսիգ») ներսի՝ հպվող կողերից իրար միացվել են փայտե զլանաձողերով («մախառ», «շիվ», մոտ 20 սմ երկարությամբ և 5 սմ տրամագծով), որոնք մտել են «մառանների» հպման տեղերում նախօրոք բացած բների մեջ: Անիվների ամրությունն ավելի ապահով դարձնելու նպատակով, ներսի կողերին փայտե զամբոով ամրացրել են բարակ, ճկուն ու ամուր տախտակներ: Առհասարակ, սայլի հիմնական մասերի և հատկապես անիվի ամրությունն ու տևական դիմացկունությունը ապահովելու համար դրանք թրծել են, որպեսզի հետագայում չխախտվեն նաև չափսերը: Զանգվածեղ անիվը սովորաբար թրծել են հանգած, բայց բավականաչափ տաք թոնրի մեջ:

Համառոտակի այսպիսին է եղել «մառան սելի» կառուցվածքն ու պատրաստման տեխնոլոգիան²¹:

1930-ական թթ. «մառան սելն» իսպառ դուրս է եկել գործածությունից և ներկայումս հորհրդային Հայաստանի ազգագրական և ոչ մի շրջանում գոյություն չունի:

Հայկական ժամանակակից սայլը (նկ. 6) նույնպես բաղկացած է երկու անիվից և իր կառուցվածքային սկզբունքով շատ նման է «մառան սելին»: Սակայն սրանց միջև կա մի էական տարբերություն: Ժամանակակից երկանիվ սայլի առանցքը խուլ կերպով ամրացված է թափքի թևերին, իսկ անիվները հազգրած են նրա կտր ծայրերին և ազատորեն պտտվում են առանցքի շուրջը: Սրա անիվները ճաղավոր են: Ծաղերը մի ծայրից ագուցվում են անվակունդի, մյուս ծայրից՝ անիվի փայտե շրջանակի մեջ, որը երիզված է երկաթե դողով: Ժամանակին «ճաղերի» կամ «մատերի» թիվը եղել է 4—8 հատ, իսկ ներկայումս ազգագրական բոլոր շրջաններում (որտեղ դեռևս գործում է սայլային տրանսպորտը) անիվը բաղկացած է 12 ճաղից, որոնցից յուրաքանչյուր երկուսը հազնում են անիվի փայտե շրջանակի բաղկացուցիչ մասերից մեկի մեջ (սրանք 6 հատ են և կոչվում են «հասանք», «կասակ»): Ծաղերով անիվի փայտե գողը մինչև վերջին տասնամյակները եղել է միափայտ («հեծ», «օբուս»), որի կորացումը կատարվել է հատուկ գոլորշիանոցում:

«Մառան սելի» և ժամանակակից երկանիվ սայլի թափքերի միջև արտաքուստ ոչ մի տարբերություն չկա: Սակայն, հակառակ առաջինի, այստեղ թափքի ուղղահայաց քառանկյուն անցքերով անցնող 2-ական փայտացքները («ատամ») իրենց միջև խուլ կերպով, անշարժ պահում են քառանկյուն առանցքը: «Սոնու» (առանցքի) ետևի կողմի փայտացիցը կոչվում է «սրոնրքշի» (այսինքն՝ սոնին հրող), իսկ առջևինը, որը փաստորեն կողաճաղերից մեկի (մեջտեղի) բարձերի տակից դեպի ներքև դուրս ցցված մասն է, կոչվում է «սրոնրքշու ճաղ»:

19 Կոփ՝ կոփել, ամրացնել բառից:

20 Այստեղից էլ «սել կապող» (նաև՝ «ակ կապող») արտահայտությունը. այդպես կոչում էին տվյալ աշխատանքով զբաղվող հյուսնին:

21 Հիմնական նյութերը հաղորդել են Բարսեղ Պետրոսի Մղղեսյանը (Կարմիր շրջան, Մարտունի գյուղ) և Ավետիք Թորոսի Մաղանյանը (Սպիտակի շրջան, Մարահարթ գյուղ)՝ 1962 թ. հուլիս-օգոստոս ամիսներին կատարած գիտարշավների ժամանակ:

Ժամանակակից երկանիվ սայլի թափքի մնացած մասերի կառուցվածքը և անվանումները համարյա նույնն են. միայն այն տարբերությամբ, որ սրա յուրաքանչյուր առեղի (թևի) վրա բացված ուղղաձիգ անցքերի միջով անցկացված է յոթական ճաղ (սմառան սելինը՝ երկուական էր) և սրա յուրաքանչյուր շորրորդ ճաղը (սսրոնը՝ ճաղ) անցնելով թևի միջից ներքև, մոտ 25 սմ. ծառայում է որպես առանցքի առջևի սեպ²²։

Դարերի ընթացքում կուտակած փորձի և ձեռք բերած հմտությունների հիման վրա սայլի և նրա բաղկացուցիչ մասերի պատրաստման գործում մշակվել են որոշակի կանոններ, որոնք ապահովել են տեղական պայմաններում նրանց անխափան գործադրումը։

Բնորոշ է, որ ինչպես Առաջավոր Ասիայում, այնպես էլ Հայկական բարձրավանդակում սայլը պատրաստելիս չի օգտագործվել երկաթյա և ոչ մի մասնիկ։ Սայլը բաղկացած է եղել բացառապես փայտյա մասերից²³։ Չնայած դրան, հայ արհեստավորների պատրաստած սայլը և հատկապես նրա անիվները եղել են բավականին ամուր և դիմացել են տեղանքի անհարթ պայմաններին։ Այսպես, խոնավ փայտից պատրաստել են սայլի այն մասերը, որոնց մեջ տեղավորվել են շոր կամ շորացրած փայտից պատրաստված մասնիկները։ Խոնավ փայտը աստիճանաբար չորանում է և իր մեջ սեղմում ագուցված մասը. իր հերթին՝ շոր փայտը պահպանելով իր ծավալը, չի սեղմվում, չի բարակում ու չի տարուբերվում ագուցված բնի մեջ։ Մշակվել են նաև որոշակի տրադիցիաներ սայլաշինության և անիվաշինության համար օգտագործվող փայտատեսակները։ Հայկական բարձրավանդակում աճող բազմաթիվ ծառատեսակներից ավելի նպատակահարմար են ճանաչել կաղնին, շամին, հաճարին, հացին, թեղին և այլն։ Շատ դեպքերում, երբ անհրաժեշտ փայտատեսակը չի ճարվել, հայ թականակապը, կամ «սել կապողը» օգտագործել է նաև տեղում աճող այլ ծառատեսակներ (թթենի, ծիրանի, ուռենի և այլն)։ Այստեղ բացառվում է միայն զանգվածեղ անիվը, որի փայտը անպայման կաղնի, շամի կամ հացի է եղել։

Գոյություն է ունեցել «սմառան սելի», ինչպես նաև ճաղանիվ երկանիվ սայլի երկու տեսակ՝ «օրանասել»²⁴ կամ «մեծ սել» և «կոռնի» կամ «սորխի սել»։ Նրկուսի կառուցվածքն ու պատրաստման տեխնոլոգիան միևնույն սկզբունքի վրա է հիմնված, սակայն ծավալով և օգտագործման նպատակներով նրանք տարբեր են։ Օրանասայլի ծավալային տարողությունն է մեծ, իսկ սովորական կամ կոռնի սայլինը՝ կշռային տարողությունը։ Օրանասայլը ավելի մեծ է և օգտագործվել է (ու որոշ տեղերում դեռ օգտագործվում է) ավելի թեթև ու ծավալուն բեռներ՝ հնձած հացահատիկ, խոտ և այլն տեղափոխելու համար, ուստի սրա թափքը սովորաբար չեն տախտակամածել։ Կոռնի սայլը հանդիսացել է գյուղացու ամենակարևոր փոխադրամիջոցներից մեկը և օգտագործվել է ամբողջ տարին, համարյա անընդհատ։ Այն անպայման տախտակամածվել է, որովհետև սրանով տեղափոխել են պարկերով հացահատիկ, բանջարեղեն, գյուղատնտեսական այլ մթերքներ, շինանյութ և այլն։ Այս սայլով հյուր, ուխտ, հարսանիք են զնացել ավելի հեռավոր վայրեր կամ այդ վայրերից վարձով բեռներ տեղափոխել։

Բնակլիմայական, տնտեսական ու քաղաքական մի շարք առանձնահատկություններ պայմանավորել են անիվավոր փոխադրամիջոցների ու նրանց տեսակների տարածման ոլորտները Հայաստանում։ Հնագույն «սմառան սայլը» դեռևս վաղ ժամանակներից մինչև XIX դարը ներառյալ հայ գյուղի կենցաղում հանդիսացել է համարյա միակ սայլային փոխադրամիջոցը։ Այն տարածված է եղել հատկապես հարթավայրային, կիսահարթավայրային ու նախալեռնային շրջաններում։ Ծաղավոր անիվներով երկանիվ սայլը, ինչպես XIX դարում, այնպես էլ հետագայում ծառայել է որպես սայլային համարյա միակ փոխադրամիջոցը Լոռու, Իջևան-Տավուշի (բացի Կարմիրի և Ստեփանավանի շրջաններից), մասամբ Արագածոտնի ու Շիրակի, ինչպես նաև Լեռնային Ղա-

22 Հիմնական նյութերը հաղորդել են Մամիկոն Հարությունի Գյուլումյանը (Կարմիրի շրջան, գյուղ Հին-Քաղգյուղ), Արտաշես Գրիգորի Օրդոյանը (Արտաշատի շրջան, Յուվա գյուղ) և Սմբատ Հարությունի Ղաթաղչյանը (Իջևանի շրջան, Աշաղուր գյուղ)։ 1962 թ. հուլիսին և 1963 թ. դեկտեմբերին կատարած գիտարշավների ժամանակ։

23 Փայտյա բոլոր բաղկացուցիչ մասերի անվանումները հայկական են և բնորոշում են տվյալ մասի դերը ընդհանուր կառուցվածքում (օրինակ՝ «կլխափետ», «ալ», «թառ», «կոփ», «բարձ», «սոնի», «սրոնը՝ ճի», «լակոտ» և այլն)։ Իսկ ժամանակակից և նույնիսկ հնագույն (սմառան) սայլի երկաթյա շատ բաղկացուցիչ մասեր, որոնք հնում փայտյա են եղել կամ բոլորովին գոյություն չեն ունեցել, համարյա բոլոր ազգագրական շրջաններում կրում են ուղղակի ուսական կամ աղավաղված, տառափոխված ուսական անվանումներ (սշին», «տուկի», «պողուսկա», «շվոռնի», «ճուկի» կամ «շուկի» և այլն)։

24 Օրան — հնձած հացահատիկ, որը պետք է կալսվի։

րարադի ազդագրական շրջաններում ճաղավոր անիվներով քառանիվ սայլը, որն, ինչպես նշվեց, Հայկական բարձրավանդակում հայտնի է եղել դեռևս հնագույն ժամանակներից, Արևելյան Հայաստանում լայնորեն տարածվել է սկսում XIX դարի առաջին կեսից (Արարատյան դաշտավայրում, Շիրակում, Սևանի ավազանում)։ Վասպուրականի, Սասունի, Աղձնիքի, Բարձր Հայքի մի շարք խիստ լեռնոտ և հարմար ճանապարհներից զուրկ վայրերում, ինչպես և ամբողջ Սյունիքում, հնագույն ժամանակներից ի վեր, չի գործել և ոչ մի անիվավոր փոխադրամիջոց։ Միայն XIX դարի առաջին կեսից Սյունիքի մի շարք գյուղերում (միայն Սիսիանի շրջան) տարածվել սկսեցին փոխադրության անիվավոր (սայլային) միջոցներ, և այն էլ ճաղավոր անիվներով քառանիվ սայլը, որը հետևանք էր այս կողմերում ոռոտների վերաբնակեցման (Բորիսովկա, Բազարչայ և այլ գյուղերում), որոնք իբեց հետ բերեցին նաև քառանիվ սայլը և դրա հետ կապված արհեստագործությունը։ Ինչ վերաբերում է Սյունիքի մյուս շրջաններին (Մեղրու, Ղափանի և մասամբ Գորիսի), ապա փոխադրության սայլային միջոցները այդպես էլ մուտք չգործեցին։

Խառն տիպի լծկան փոխադրամիջոցների շարքը կարելի է դասել այնպիսի սայլատեսակները, որոնց կառուցվածքը հիմնված է սահելու և պտտվելու սկզբունքների համատեղ կիրառման վրա։ Փոխադրամիջոցների այս տեսակը հայերին հայտնի է «խզակ», «քրնթեքաշ» անունով (նկ. 7)։

Խզակը բաղկացած է շորս հիմնական մասերից՝ սեռ և անիվներ (50—60 սմ տրամագծով, հանգվածեղ անիվներ), թավք, առեղ, լուծ։ Եթե երկանիվ սայլի թափքը եռանկյունի է և զխամասով անմիջականորեն կապված-ամրացված է լծին, ապա խզակի թափքը իրենից ներկայացնում է քառանկյունի, որը լծի հետ միանում է առանձին առեղի միջոցով։ Այդ քառանկյունին բաղկացած է երկու զուգահեռ երկար ձողերից և լայնակի ձգված մի քանի տախտակից։ Թափքի առաջնամասը հենվում է առանցքի կամ «ստնու» («սեռ») վրա, իսկ ետնամասը իր հաստ վերջավորություններով կամ սահակողերով («պճեղ», «ղոնաղ») իջնում է դեպի գետին։ Սահելու՞ գետնի վրայով, նա միաժամանակ հանդիսանում է արգելակիչ։



Նկ. 7. Խզակ։

Գյուղատնտեսական աշխատանքներում գործադրվել է նաև «խզակի» մի այլ տեսակ, որի քառանկյուն թափքը հենվում է առանցքի վրա ոչ թե առաջնամասով, այլ ետնամասով, ուստի թափքը իր հիմնական մասով գտնվում է առաջ թեքված վիճակում և հենվում է տակից դեպի ներս թեքված երկու երկար փայտածողերի պճեղների վրա, որոնց վերջավորությունները սահում են գետնի վրայով, իսկ զխամասից միանում են լծին։ Այս «սայլի» սահակողերը զառիվայր տեղերում հանդիսանում են արգելակող, բնթացքը կանոնավորող միջոցներ։ Սայլի թափքը տվյալ դեպքում ամբողջ ուժով չի հրում լծկանին, այլ հենվում է գետնին սահող պճեղների վրա, որը և դանդաղեցնում է սայլի բնթացքը։

Հարկ է նշել, որ բոլոր դեպքերում չէ, որ այս խզակի սահակողերը հանդիսանում են արգելակիչներ։ զառիվեր տարածություններում նրանք բոլորովին էլ չեն խանգարում կամ դժվարացնում սայլի բնթացքը։ Այս է տվյալ սայլատեսակի կառուցվածքի յուրահատկությունը։ Քանի որ սահակողերը սլինդ և անշարժ չեն ամրացվում լծին ու թափքին և լծից կախված վիճակում են գտնվում, ուստի, ինչքան թեք է դառնալիքը, սահակողերն այնքան քիչ են քսվում գետնին, իսկ հաճախ էլ՝ կտրվում են դետնից։ Անհրաժեշտության դեպքում, հառկապես այն ժամանակ, երբ տեղանքը հարթ է, և խզակը քիչ է բարձրացնում, սահակողերը բարձրացնում և կապում են թափքի

առաջնամասից, որի հետևանքով ստացվում է եռանկյուն թափք, որը հիշեցնում է երկանիվ սայլը: Այս կերպ գետնի վրայով ավելորդ սահքը բացառվում է: Այս տիպի խզակի կառուցվածքային յուրահատկությունը արտահայտվում է նաև այլ առումով՝ սահակողները անհարթ մակերևույթի վրա բարձրանում ու իջնում են, որն ապահովում է ավելորդ կամ հանկարծակի թափահարումից:

Խզակն օգտագործվում է հատկապես դաշտում նոր հավաքած ծխախոտ, հացահատիկ, խոտ և այլն տեղափոխելու համար:

Խառը տիպի փոխադրամիջոցների նշված տեսակները դեռևս հանդիպում են հատկապես նախալեռնային գոտիներում, որտեղ տեղանքը խորդուբորդ է և տարվա մեծ մասի ընթացքում հողի մակերևույթը ծածկված է կանաչ խոտով: Դրանք առանձնապես տարածված են եղել Սև ծովի առափնյա վայրերում բնակություն հաստատած համընցի հայերի մեջ: Այս տիպի փոխադրամիջոցներ լայն չափով տարածված են եղել նաև անդրկովկասյան մի շարք ժողովուրդների՝ վրացիների, աբխազների և այլոց մեջ:

Այսպիսով, հայերի գյուղացիական կենցաղում որպես լծկան փոխադրամիջոցներ հնագույն ժամանակներից օգտագործված քաշանը, քրրքաշանը, «մառուն սայլի» և նաղանիվ սայլի զանազան տեսակներն ու խզակը թեև որոշ դեպքերում համատեղ և միաժամանակ են գործածվել, փաստորեն հանդիսանում են փոխադրամիջոցների աստիճանական զարգացման տարրեր փուլեր: