

այդ թվում՝ հատկապես երթուղիների ավելի կամ փոքր զարգացած ցանց, Հայտնի է. որ հնադուրյն ժամանակներից սկսած Հայկական լեռնաշխարհով են անցել Ասիան ու Եվրոպան իրար հետ կապող կարևորագույն տնտեսական ճանապարհներ, ինչպիսիք էին «Արարատական ճանապարհը», «Մեծաքսի ճանապարհը», «Աղի ճանապարհը», «Բալթիկ-Ջուղանյան-Բիթլիս մայրուղին և շատ այլ երթուղիներ: Բնակչության աճը և անցյալի դիտարկումները հնարավորությունների պայմաններում, երբ Հայկական լեռնաշխարհի համարյա մեծագույն մասում դրեթև անհնար էր շատ թե քիչ հարմար ճա-

նապարհների բացում, ամբողջ երկիրը խաչաձևվում էր հնուց ի վեր տարերայնորեն բացված կամ արդեն ճանաչում դառնում գրաստային երթուղիների հարմարավետ ու խիտ ցանցով, որոնցով համեմատաբար խաղաղ պայմաններում կատարվում էր ներքին ու արտաքին աշխույժ երթևեկություն: Ժողովրդի նյութական արտադրության այդ կարևոր բնադավառի՝ փոխադրամիջոցների ընդհանուր շարքում դրաստային տրանսպորտի միջոցով կատարվող փոխադրումները որոշակի դեր էին կատարում հայ ժողովրդի տնտեսական ու ռազմաքաղաքական կյանքում:

ՐԱՆԱՍԱՑՆԵՐԻ ՑՈՒՑԱԿ

Այսուհետև Հովհաննես Մելիքի, երկրագործ, ծնվ. 1896 թ., ՀՍՍՀ Ախալանի շրջ., գ. Անգեղակոթի
Այվուզյան Եփրեմ Սեբոթի, երկրագործ, ծնվ. 1896 թ., ՀՍՍՀ Սպիտակի շրջ., գ. Գոգարանի
Առաքելյան Գուրգեն Թովմատի, երկրագործ, ծնվ. 1900 թ., Լեռնային Հարարաղի ԻՄ, Ստեփանակերտի շրջ., գ. Ավետարանաց (Չոնախի):
Առաքելյան Հովսեփ Սարգսի, երկրագործ, ծնվ. 1888 թ., ՀՍՍՀ Ստեփանակերտի շրջ., գ. Կաթնաղբյուրի
Գուրգենյան Գրիգոր Խնկունսի, երկրագործ, ծնվ. 1902 թ., Կրասնովան ՍՍՀ Ախալաբայի շրջ., գ. Արստանի
Թումանյան Հայրապետ Հովհաննեսի, մեղվարույժ, զբաղվել է նաև դարբնությամբ ու հյուանությունով, ծնվ. 1911 թ., ՀՍՍՀ Մեղրու շրջ., գ. Կարճեանի
Թումանյան Սանակունուզ Կարապետի, մեղվարույժ, ծնվ. 1912 թ., ՀՍՍՀ Մեղրու շրջ., գ. Կարճեանի
Խաչատրյան Պետրոս Խաչատուրի, երկրագործ, ծնվ. 1883 թ., ՀՍՍՀ Դափանի շրջ., գ. Շիշկերտի
Մատուռյան Արապես Ալեքսանի, ծառայող, ծնվ. 1890 թ., ՀՍՍՀ Դափանի շրջ., գ. Դափանի
Հաբուսյան Հաբուսյան Հայրապետի, դարբին-անվագործ, ծնվ. 1889 թ. ՀՍՍՀ Էջմիածնի շրջ., գ. Սամաղար,
Հովհաննիսյան Առաքել Մովսեսի, դարբին, ծնվ. 1912 թ., Լեռնային Հարարաղի ԻՄ, Մարգակերտի շրջ., գ. Վանքի
Հովհաննիսյան Ներսես Գրիգորի, երկրագործ, ծնվ. 1894 թ., ՀՍՍՀ Կարմիր շրջ., գ. Մարտունի
Ղազարյան Կարապետ Բաղդասարի, հյուան, ծնվ. 1879 թ., ՀՍՍՀ Արտաշատի շրջ., գ. Ախաղաղու:

Ղուկասյան Մամիկոն Միքայելի, գյուղատնտես, ծնվ. 1921 թ., Կրասնովան ՍՍՀ Ասպինձայի շրջ., գ. Դամալա:
Ղուկասյան Վարդան Պետրոսի, ուսուցիչ, ծնվ. 1893 թ., ԲՍՀՍՀ Կրասնոգորի երկրամաս, Անապայի շրջ., գ. Հայկաձոր:
Լուսինյան Ալեքսի Թորոսի, երկրագործ, ծնվ. 1891 թ., ՀՍՍՀ Սպիտակի շրջ., գ. Սարահարթ (նիկ.՝ Քյուլիկո):
Մամյան Գուրչո Բագրատի, պայտար, ծնվ. 1886 թ., ՀՍՍՀ Նոյեմբերյանի շրջ., Նոյեմբերյան ավան:
Մարտիրոսյան Ղևոնդ Ներսեսի, դարբին, ծնվ. 1896 թ., ՀՍՍՀ Դափանի շրջ., գ. Շիշկերտի
Սիմոնյան Ավետիս Պետրոսի, հյուան, ծնվ. 1886 թ., Արխաղական ԻՍՍՀ, Գուգարուտի շրջ., գ. Մժարա:
Միլիտյուն Բարսեղ Պետրոսի, անվագործ, ծնվ. 1882 թ., ՀՍՍՀ Կարմիր շրջ., գ. Մարտունի:
Պապյան Վուդուն (Վարդան) Սարգսի, թամրագործ, ծնվ. 1883 թ., Շամշադինի շրջ., գ. Բերդ:
Պապյան Գևորգ Ավանեսի, երկրագործ, ծնվ. 1900 թ., Լեռնային Հարարաղի ԻՄ, Մարգակերտի շրջ., գ. Վանք:
Սամակյան Հակոբ Ալեքսանի, երկրագործ, ծնվ. 1900 թ., ՀՍՍՀ Կարմիր շրջ., գ. Հին-Բաշգյուղ:
Սուրբիկյան Սողոմոն Հաբուսյանի, պայտար, ծնվ. 1875 թ., ՀՍՍՀ Կարմիր շրջ., գ. Հին-Բաշգյուղ:
Վարդանյան Դրաստամատ Հաբուսյանի, երկրագործ-կողովագործ, ծնվ. 1896 թ., ՀՍՍՀ Մեղրու շրջ., Մեղրի ավան:
Չիլիսյան Սուրեն Վարդանի, արհեստավոր, ծնվ. 1907 թ., ՀՍՍՀ Լեռնական քաղաք:

Л. П. ПЕТРОСЯН

АРМЯНСКИЙ НАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

I

Пешие и вьючно-верховые средства передвижения

(Резюме)

Настоящая работа посвящена историко-этнографическому изучению пеших и вьючно-верховых народных средств передвижения у армян. Изучение народного транспорта пред-

ставляет исключительный интерес не только с точки зрения культурно-исторической, но и социально-экономической.

Основным источником при написании пас-

гощей работы послужили полевые этнографические материалы, собранные автором в различных районах Армении в 1960-ых годах, а также данные археологии, средневековых армянских и иностранных авторов, путешественников, историко-экономической литературы, фольклора и др. Использование последних особенно важно для выяснения генезиса и процесса развития армянских народных средств передвижения и определения их места в хозяйстве населения.

Природно-климатические условия Армянского нагорья и своеобразие существовавших путей сообщения наложили значительный отпечаток на средства передвижения. Несмотря на сильную изрезанность рельефа и сложность климатических условий, местные жители, исходя из конкретных условий страны, сумели сделать правильный выбор как выючно-верхового скота, так и направления путей сообщения.

С целью более полного представления картины народных средств передвижения в общих чертах характеризуется наиболее древний способ транспортировки—пешее передвижение и перевозка, а также необходимые для этого принадлежности и способы их использования. Существовали специальные деревянные приспособления **лакан**, для передвижения по снегу, на наличие которых указывали еще Страбон (I в.), Товма Арцруни (IX в.) и др.

Основными видами выючно-верхового скота у армян были лошадь, осел, мул, верблюд и др., способы использования которых были многообразны в зависимости от их роли в хозяйственном быту и своеобразия местных условий. В армянской историографии выючно-верховой скот известен под общим названием **граст**.

О значительном развитии коневодства свидетельствуют как данные археологии (osteологические остатки различных пород), так и историографии. Страбон указывал на разведение в Армении «самых лучших и самых крепких» лошадей. В наиболее гористых и изрезанных районах Армении особое значение приобрело разведение ослов и мулов. В хозяйственном быту они использовались в основном для перевозки грузов выюком, хотя в некоторых местах они служили также в качестве верхового и тяглового скота.

Выючное животное, как и любое другое домашнее животное, было одним из мерил зажиточности хозяйства и, согласно государственным, церковным и обычным нормам и законам, причислялось к облагаемым статьям.

Большой интерес представляют ремесла и занятия, связанные со средствами передвижения, способы перевозки, а также принадлежность для выючно-верхового использования скота. Для переноса и перевоза различных грузов армяне использовали корзины, мешки и бурдюки различных размеров и типов, а для доставки жидких тел—деревянные, глиняные, медные кувшины и ведра. Распространенными приспособлениями для перевозки небольших грузов были переметные сумы (**хурджины**) из односторонней безворсовой ткани, оба отделения которых состояли из равноразмерных мешков.

Большим разнообразием отличалось снаряжение для выючно-верхового скота, наиболее древние образцы которого относятся к эпохе бронзы. Оно состояло из кожаных, войлочных, деревянных и металлических частей. В связи с этим развился целый ряд ремесел, связанных с производством снаряжения для различных видов скота.

Данные средневековых армянских источников содержат названия отдельных частей этого снаряжения, что дает возможность сравнительного их изучения. Так, выявляется, что конская сбруя, использовавшаяся в крестьянском быту армян во второй половине XIX—начале XX в. в основном соответствует описаниям средневековых авторов.

Пешее и выючно-верховые средства передвижения в быту армян не потеряли своего значения в XIX—начале XX в. Главная причина такого явления заключается в том, что неблагоприятные исторические условия задержали ход социально-экономического развития страны, не способствовали интенсивному расширению и совершенствованию путей сообщения, что, естественно, вело к консервации архаичных средств перевозки. Этому во многом способствовали также условия местной географической среды (сильная изрезанность и гористость) и нужды потребительского хозяйства.