

ՀԱՅ ԺՈՂՈՎՐԴԱԿԱՆ ՓՈԽԱԴՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐՆ ԸՍՏ ՄԱՏԵՆԱԳՐՈՒԹՅԱՆ

Հայ ժողովրդական փոխադրամիջոցների ծագման ու զարգացման ընթացքը պարզաբանելու և ժողովրդական տնտեսության ու մշակույթի մեջ դրանց պատշաճ տեղը որոշելու համար հնադիտական և ազգագրական դաշտային նյութերի հետ մեկտեղ, պատմա-ազգագրական տեսակետից կարևոր է նաև մատենագրական վկայությունների ըստ արժանվույն քննությունը: Այստեղ մատենագրական առձեռն վկայությունների միջոցով կաշխատենք ուրվագծել հետիոտն, գրաստային ու սայլալին փոխադրամիջոցների օգտագործման բնագավառում հայ ժողովրդի ձեռք բերած բազմադարյան փորձն ու հմտությունը:

Ինչպես օտար, այնպես էլ հայ մատենագիրները հեռու են եղել այդ ասպարեզում գոյություն ունեցած վիճակը ներկայացնելու նպատակից: Այնուամենայնիվ, նրանց կցկտուր կամ հարևանցի վկայությունները հնարավորություն են ընձեռում վեր հանելու փոխադրության հայ ժողովրդական միջոցների անցյալի մոտավոր պատկերը:

Ամենանախնական ու պարզագույն միջոցն, իհարկե, հանդիսացել է հետիոտն տեղափոխությունը կամ փոխադրությունը: Հայերը բեռները տեղափոխել են կռնակով (շալակով), ուսին դրած (ուսնած), թևին գցած, ձեռքով, թևատակին դրած, գրկով և այլն: Բեռներ տեղափոխելը հեշտացնելու համար օգտագործել են զանազան հարմարանքներ՝ լծակ, մշակի համետ (փալան), տիկ, բազմապիսի պարկեր կամ պարզապես պարան (թոկ), որով կապել-ամրացրել են բեռը:

Ջանազան մանր ու մեծ բեռներ տեղափոխելու համար հայերն օգտագործել են տարբեր տեսակի ու չափի զանազան հարմարանքներ—զամբյուղ, պարկերի զանազան տեսակներ, կաշեպարկ, ջուր կրելու համար՝ կավե, փայտե, պղնձե սափորներ և այլն: Ազգագրական տեսակետից ուշագրավ է, օրինակ, որ հնագույն ժամանակներից սկսած տնային պետքերի համար անհրաժեշտ ջուր մատակարարելը միշտ էլ եղել է հայ կնոջ կամ աղջկա պարտականությունը: Այսպես, Քսենոֆոնը հաղորդում է, որ «Առաջ գնացողներից [հելեններից] հեյ-րիսոֆոսը հասնում է երեկոյան դեմ մի [արմենական] գյուղ և հանդիպում է աղբյուրի մոտ ամրության առջև ջուր տանող կանանց ու աղջիկներին»¹: Նույնանման վկայության հանդիպում ենք նաև «Սասնա ծռեր» հայ ժողովրդական դյուցազնավեպում. «Կողբաղեն դարձալ, գնաց, հաղրրին մոտեցավ. տեսավ՝ խաթունքտիր հաղբուր ջուր կը լցին...»²:

Հայերը ջուրը կրել են զլխավորապես կավե և փայտե սավորներով ու դուլլերով, իսկ հեռու տարածությունների վրա նաև՝ կաշեպարկերով (տիկ,

1 Հ. Մ ա ն ա ն դ յ ա ն, Քննական տեսություն..., հատ. Ա, Ե., 1944, էջ 388:

2 «Սասնա ծռեր», հատ. Ա, Ե., 1936, էջ 26:

տկճոր, մոթալ): Ժամանակագիրներից մեկը (XVII դ.) խոսելով Բասենի և շրջակայքի գյուղերի ու ավանների մասին, մատնանշում է, որ «նաև գեղեցիկ շինեն դոյլ և կոյժ փայտեայ զանազան, յոյժ օգուտ է և ախորժ է ըմպողաց ջուր ի նմանէ»³:

Աբրահամ Կրետացին (XVIII դ.) նկարագրելով Արա (կամ Հագիս) լեռան ստորոտում նադիր շահի առաջիկա պատերազմական նախապատրաստությունները, գրում է. «Իսկ գիշերն ամենայն աշխատեցան պարսիկքն վասն ջրոյն սլակասութեանն, և զոր ինչ ոչխար և այծ ունէին՝ զենին [մորթեցին], և տիկս հանեալ ջրով լցին. նոյնպես և զայլ ջրի ամանսն լցուցին պատրաստեցին ի բլրին, դի հեռի էր դետն Ջանկի իբրև ձիու արշաւանս Բ»⁴:

Հայերը կաշկարկ-տիկերով տեղափոխել են նաև զանազան ոգելից ըմպելիքներ, կաթ, մանրացրած պանիր, յուղ, կարագ, մեղր և այլ մթերքներ:

Տիկը, ինչպես Միջին և Մերձավոր արևելքում, այնպես էլ Անդրկովկասում և Հայկական բարձրավանդակում հանդիսացել է տնտեսական կենցաղի ամենաանհրաժեշտ հարմարանքներից մեկը: Նրա անհրաժեշտությունն առանձնապես զգացվել է իր ճկունության և որպես ապրանքներն ավելի ապահով տեղ հասցնելու, ջարդվելուց ապահով լինելու հարմարանք: Դեռ ավելին, բեռներ և մարդիկ տեղափոխելուց ապահով լինելու համար, ինչպես ոչխարի և այծի, այնպես էլ եզան ու գոմշի տիկերից պատրաստել են յուրահատուկ լաստակներ (տկալաստ, քելեկ, կեմի), որոնք փշել («նաև ղուռուցիկ տիկս մեծամեծս»⁵) և ամրացրել են լաստի տախտակամածի տակ:

Մանր ապրանքներ տեղափոխելու տարածված հարմարանք է հանդիսացել նաև կապերտի գործվածք ունեցող երկաշք պարկը («խուրջին», «թեռ»՝ եզան խուրջին), որի արտաքին՝ երևացող կողերը զարդարել են զանազան նախշավարդերով: Խուրջինի երկու «աշքն» էլ հավասար տարողությամբ պարկերից են բաղկացած, որոնք միջնամասից միացած են իրար այնպես, որ այս միջնամասը մարդու ուսին կամ գրաստի մեջքին դնելով, պարկերը համաշափորեն ձգվում են դեպի ներքև, շնչալսման յուրաքանչյուր աշքի մեջ մոտավորապես նույնակշիռ բեռ պարունակելով: Բացի սովորական բեռներից, անհրաժեշտության դեպքում, փեղկերից յուրաքանչյուրի մեջ գրել են նաև մանկահասակ երեխաներին: Այսպես են վարվել, օրինակ, ամառանոց, սար, ուխտ, հյուր գնալիս և այլն: Այս տեսակետից բնորոշ է Հայ ժողովրդական դյուցազնավեպում տեղ գտած հետևյալ հիշատակությունը.

«Զենով Հովան տղի անուն իգի Դավիթ.

Տղեն առից, իգի թորբեն, էթալ թիւ [ձգեց ուսին],

Տիկ մը մեղր, մեկ՝ կարագ էբարձ,

Զ Դավիթ տռից, զնաց Մսրա քաղաք...»⁶:

Այստեղ «թորբա» կոչվածը հենց խուրջինն է, որի մի աշքում Զենով Հովանը դնում է մանուկ Դավիթին, իսկ մյուսում՝ մեկական տիկ մեղր և կարագ:

3 «Մանր ժամանակագրություններ 13—18-րդ դդ.», հատ. 2, Ե., 1956, էջ 555:

4 Աբրահամ Կրետացի, Պատմություն, Վաղարշապատ, 1870, էջ 16:

5 Մովսես Կաղանկատվացի, Պատմություն Աղուանից աշխարհի, Թիֆլիս, 1912, էջ 157:

6 «Ոսանա Մոեբ», հատ. Ա, Ե., 1936, էջ 61:

Հայերը հնագույն ժամանակներից սկսած մարդկանց և բեռներ տեղափոխելու համար լայնորեն օգտագործել են նաև ընտանի անասունների գանաղան տեսակները: Հայ մատենագիրները բարձկան և հեծկան անասուններին անվանում են զրաւտ՝ «անասուն», որ կրէ ի վերայ զհեծեալն կամ զբեռն որպէս ձի, ջորի և մանավանդ էշ.....⁷:

Հայ մատենագիրները ի սկզբանե գրաստ բառը լայնորեն շրջանառության մեջ են դնում, որը վկայում է հայերի մեջ նրա վաղեմի տարածվածության մասին: Այսպէս, Եղնիկ Կողբացին (V դ.) հերքելով քրիստոնեական աշխարհայացքին հակասող հեթանոսական հավատալիքները, գրում է. «Եւ ոչ վիշապք զտոհմականս արդեանց կրեն, և ոչ գրաստ գոյ նոցա՝ եթէ պարզինս ի կալոյ ուրեք կրիցեն... Ձի վիշապն, որ ինքն գրաստ է, այնու դի անասուն և անխօսուն է, զի ա՛րդ՝ որ ինքն գրաստ է զայլ գրաստ վարիցէ»⁸:

Հայկական բարձրավանդակում բույսեր գրաստային փոխադրամիջոցներ բեռներ և մարդիկ տեղափոխելու համար համարյա ամենուրեք օգտագործվել են էշ, ձի, ջորի, մասամբ՝ ուղտ, եղ, իսկ երբեմն էլ կով, ոչխար, նոխաղ (արուայծ) և այլն, որոնց մասին օտար և հայ մատենագիրները բաղմաթիվ հիշատակություններ ունեն: Նույն Եղնիկ Կողբացին նշում է. «...թե որչափ անասունս վասն մերոյ պիտոյից ընդ մեօք հնազանդեաց, զձիս և ուղտս և զարջառ և ոչխար. և ի լեռանց և ի դաշտաց՝ զայծեմունս և եղջերուս և զառիծս և զվարազս. որոց կէսքն կրելիք են և կեսքն ուտելիք...»⁹:

Նկարագրելով Պարսից Կյուրոս կայսեր արշավանքները դեպի արմենների երկիրը, Քսենոֆոնը վկայում է, որ «...սրանք որսացին բաղմաթիվ վարազներ, եղջերուներ, վայրի այծեր և վայրի էշեր. այս տեղերում էշեր շատ կան նույնպէս և այժմ»¹⁰:

Էշը որպէս գրաստային փոխադրամիջոց այս կամ այն առիթով բաղմիցս հիշատակում են մեր համարյա բոլոր մատենագիրները¹¹: Մատենագրական ու աղագրական շատ այլ նյութեր վկայում են, որ հայ գեղջուկի համար, մանավանդ լեռներով, կիրճերով ու ձորերով հարուստ վայրերում էշը հանդիսացել է ամենաանհրաժեշտ փոխադրամիջոցներից մեկը, որը կարող է բեռներ փոխադրել ամենանեղ, դառիվայր կամ դառիվնր արահետներով: Այդ մասին են վկայում նաև ժողովրդական հեքիաթներում, առածներում ու առակներում արտահայտված բաղմաթիվ տեղեկություններ:

Ինչպէս հնագիտական, այնպէս էլ մատենագրական տեղեկություններն ավելի հարուստ են գրաստային անասուններից հատկապէս ձիու մասին, որը կարելի է բացատրել այն հանգամանքով, որ փոխադրության այդ միջոցն առանձնապէս ծառայել է բարձր խալիս, ինչպէս նաև՝ ռազմական նպատակների ու արքունական շքահանդեսների կազմակերպման համար: Հնուց ի վեր Հայաստանը հայտնի է եղել որպէս լավազույն տոհմական ձիերի երկիր: Տոհ-

7 «Գրաստ» բառը որոշ տառադարձություններով զանազան լեզուների մեջ կոչվում է «քայլել» (լատիներեն), «քայլ» (դոթերեն), «գալ» (հոլանդերեն), «ձի» (գնչուական), «ախոռ» և այլն: 2. Ա ճ ա ո յ ա ն, Հայերեն արմատական բառարան, Ե., հատ. 2-րդ (Գ. Բ.), էջ 346:

8 Ե զ ն ի կ Կ ո զ ր ա ց ի, Եղծ ազանդոց, Թիֆլիս, 1914, էջ 72:

9 Անդ, էջ 103:

10 Հ. Մ ա ն ա ն դ յ ա ն, Քննական տեսություն..., հատ. Ա, Ե., 1944, էջ 397:

11 Ա Ր Ի Ս Տ ա կ ե ս Լ ա ս տ ի վ ե ր տ ց ի, Պատմագրություն, Ե., 1936, էջ 102: Զ ա ք ա Ր ի ա Ս ա ր կ ա վ ա գ, Պատմագրություն, Վաղարշապատ, 1870, և այլն:

մական ձիաբուծությամբ լայնորեն զբաղվելու մասին է վկայում նաև Ստրաբոնը: «Մարաստանի այս մասը, — գրում է նա, — ինչպես նաև Հայաստանը ձիաբուծության համար հատկապես հարուստ է արոտներով: Կա մի մարդադետին..., որի մեջ՝ ասում են թե 50.000 զամբիկ է արածում, որ Պարսից թագավորները դործ էին անում՝ նրանց ասնություն և մեծության համար, [որոնք] դուրս էին դալիս այդ երամակներից կամ Հայաստանից: Սրանք առանձին ձև ունեն և ինչպես այժմ Պարթևական կոչված ձիերը տարբեր են հունական և մեզ մոտ եղած այլ տեսակի ձիերից»¹²: Մեկ այլ առիթով Ստրաբոնը հաղորդում է, որ «Հայաստանի սատրապը Պարսից թագավորին ուղարկում էր տարեկան 20.000 քուռակ Միհրական տոների համար: Արտավազդը Անտոնինոսին բացի մյուս ձիավորներից՝ 6000 զրահապատ ձիավորների զորահանդես արավ, երբ նրա հետ Մարաստան արշավեց»¹³:

Հայկական բարձրավանդակում ձին հիմնականում հանդիսացել է որպես հեծկան զրաստ, սակայն, ինչպիսի վկայում են մատենագրական ու ազգագրական հարուստ նյութերը, այն մեծ չափով ծառայել է նաև որպես բարձկան փոխադրամիջոց:

Ձին հեծնելու, ինչպես նաև բարձելու համար անհրաժեշտ հարմարանքներ ու սարքեր («կահն ձիոյ»), իհարկե, օգտագործվել են հնուց ի վեր, որի մասին են վկայում Հայկական բարձրավանդակի տերիտորիայում վաղ բրոնզեդարյան արժեքավոր պեղածոներն ու վիմագրական նյութերը: Սակայն այդ սարքերի թվում մեծ չափով օգտագործվել են նաև կաշվե, թաղիքե և փայտե զանազան հարմարանքներ, որոնք, բնականաբար, մեղ շեն հասել: Այս տեսակետից հետաքրքիր են մատենագրական, թեկուզ աղքատիկ, բայց արժեքավոր տեղեկությունները, որոնք նպաստում են ոչ միայն մոտավոր պատկերացում կազմելու հնում գոյություն ունեցած այդ հարմարանքների մասին, այլև հաղորդում են զրանց հնագույն ու անաղարտ անվանումները: Այսպես, Փ. Բուզանդը Արշակ թագավորի (V դ.) կողմից խաղ եպիսկոպոսին տված բազմաթիվ նվերների մեջ նշում է նաև «նժույզներ՝ արքունական սարքերով, ոսկեղեն կրծկալներով ու փուրակալներով»¹⁴: Դրասխանակերտցին (X դ.) հաղորդում է, որ Աշոտ 2-րդ Բագրատունու հարսանյաց հանդեսի կապակցությամբ արաբական ոստիկան Յուսուփը նրան նվեր ուղարկեց «ձիս ոսկեղենս պատուական զինուք եւ զարդուք»¹⁵, իսկ Հոռմի Կոստանդին կայսրը նրա (Աշոտ Բագրատունու) թագադրության առթիվ «պատրաստեւ նմա... նժույզս ոսկեղենս»¹⁶: Բանձակեցին (XII դ.) խոսելով Ջաքարե զորավարի կողմից Անիում հրավիրված եկեղեցական ժողովի մասին, գրում է. «Իբրև եկն վարդապետն [Մխիթար Գոշը]՝ առևալ իշխանն զԵրեսանալս երիվարի նորա, տարավ զնա առ զօրավարն»¹⁷: Ջիասարքի մաւին ավելի մանրամասն նկարագրություն տալիս է Ջաքարիա Սարկավազը, որտեղ կարևոր են նաև զրանց ընդունված հայկական բնորոշ անվանումները, նա գրում է. «...ձին իւր դարդարեաց ոսկեզարդ սարօք, թե քամբն.

¹² Ստրաբոն, Ե., 1940, էջ 51:

¹³ Նույն տեղում, էջ 61:

¹⁴ Փավստոս Բուզանդ, Հայոց պատմություն, 5-րդ դպր., դլ. ԽԳ, Ե., 1947, էջ 290:

¹⁵ Հովհաննես Դրասխանակերտցի, Պատմութիւն Հայոց, Թիֆլիս, 1912, էջ 300:

¹⁶ Նույն տեղում, էջ 293:

¹⁷ Կիրակոս Գանձակեցի, Պատմութիւն Հայոց, Ե., 1961, էջ 176:

թե՛ սանձն, թե՛ կշտապանակն, թե՛ ամբարձին, թե՛ սրտապանակն, և այլ ամենայն կազմուածքն երիվարին արար ոսկի»¹⁸,

Ինչպես տեսնում ենք, մատենագիրները հիմնականում ակնարկում են հեծնելու ձիերի և նրանց սարքերի մասին, սակայն ելնելով ազգագրական նյութերի ընձեռած հնարավորությունից, պետք է նկատել, որ հայ ռամկական կենցաղում թե՛ բարձկան և թե՛ հեծկան ձիասպասքը հիմնականում համապատասխանում է հայ մատենագիրների հաղորդած տվյալներին, այն տարբերությամբ միայն, որ արքունական կամ բարձր խավի օգտագործած հարմարանքները եղել են ավելի շքեղ ու որակյալ, իսկ ռամկական կենցաղում դրանք պատրաստել են ավելի հասարակ ու ցածրորակ նյութերից:

Ձիասարքի մասին մատենագիրների տված անվանումները երբեմն չեն համապատասխանում ժողովրդական անվանումներին: Այսպես, օրինակ՝ «թամբը» ժողովրդական արտահայտությամբ տառադարձվել դարձել է «թամբ», «կշտապանակը»՝ «ղոլ», «սրտապանակը»՝ «դռկապ», «ամբարձին»՝ «զանգու», «ագեփոկը»՝ «ոռտեն» և այլն: Բոլոր վայրերում էլ ձիասարքի հարմարանքները նույն կառուցվածքն ունեն, բայց ոչ բոլոր դեպքերում է, որ միևնույն բաղկացուցիչ մասը տարբեր տեղերում միևնույն անվանումն ունենա: Դա բացատրվում է, նախ՝ Հայկական լեռնաշխարհի տարբեր ազգագրական շրջանների ու բարբառների գոյությամբ, և երկրորդ օտարամուտ և հատկապես պարսկա-թուրքական լեզուների ազդեցությամբ, որոնց շրջապատում հայ ժողովուրդն ապրել է դարեր շարունակ:

Ձիասարքի մեջ կարևոր տեղ են զբաղում նաև ձիու պայտը և պայտելու հարմարանքները, որոնց մասին մատենագրական շատ աղքատիկ նյութեր ունենք: Ուշադրավ է, սակայն, ձիու և առհասարակ գրաստի սմբակների պահպանության և հաստ ձյունաշերտի պայմաններում նրանց երթևեկությունը հնարավորին չափ ապահովելու մասին Քսենոֆոնի հետևյալ վկայությունը. «... [արմեն] գյուղապետը, — գրում է նա, — սովորեցրեց [հելլեններին], որ ձիերի ու գրաստների ոտներին, ձյան վրայով գնալիս պետք է պարկեր փաթաթեն, որովհետև առանց պարկերի կխրվեն ձյան մեջ մինչև իրանները»¹⁹: Անտարակույս, այս միջոցը լայնորեն կիրառվել է Հայկական բարձրավանդակի այլ շրջաններում ևս:

Հայերը, որպես գրաստային փոխադրամիջոց լայնորեն օգտագործել են նաև ջորին: Ջորին, որպես բեռներ և մարդիկ փոխադրելու միջոց, Հայկական լեռնաշխարհում օգտագործվել է հնագույն ժամանակներից սկսած, որի մասին վկայում են մեր առաջին մատենագիրները: Թե՛ փաստարկման և թե՛ մեկնաբանության տեսակետից առավել բնորոշ է Եզնիկ Կողբացու հետևյալ միտքը. «Ձի ոչ երբեք տեսաք՝ թե կովք զէշ ծնան, և զեշս եզինս, ... և ոչ առիւծք ձիս, և ոչ ձիք օձս. բայց միայն մի ինչ ծնունդ է՝ զոր մարգիք հնարեցան արտաքոյ կարգաց բնութեան, ծնուցանել ի ձիոց և յիշոց ջորիս. և նույնք [ջորին] անսերմն և անծնունդ են. զի ոչ յԱստծոյ կարգեցան՝ այլ ի մարդկանէ հնարողութենէ»²⁰,

18 Ձ ա ք ա Ր ի ա Ս ա Ր կ ա վ ա գ, Պատմութիւն, հատ. Ա, էջ 22:

19 Հ. Մ ա ն ա ն դ յ ա ն, Քննական տեսություն..., հատ. Ա, 1944, էջ 391:

20 Ե զ ն ի կ Կ ո ղ բ ա ջ ի, Եղծ աղանդոց, Թիֆլիս, 1914, գիրք 2-րդ, Գ, էջ 85:

ինչպես ռամկական խոսվածքում, այնպես էլ մատենագրական աղբյուրներում ջորուն հաճախ անվանում են նաև կիսաէշ կամ իշակես²¹։

Ծիշտ է, ջորին ծառայել է նաև որպես հեծկան, երբեմն էլ լծկան²², բայց տնտեսության մեջ հիմնականում հանգիսացել է բարձկան փոխադրամիջոց։ Այդ են վկայում թե՛ ազգագրական և թե՛ մատենագրական նյութերը²³։ Արդեն XIX դարի առաջին տասնամյակների մասին Զեյթունցու տեղեկություններից երևում է, որ, ինչպես առհասարակ Մարաշի վիլայեթում, այնպես էլ Զեյթուն գավառում, տեղանքի չափազանց լեռնոտության պատճառով, ջորին հանգիսացել է որպես հիմնական գրաստային փոխադրամիջոց և տնտեսության մեջ եղել է հայ և օտարազգի գյուղացիության ամենաանհրաժեշտ անասնատեսակներից մեկը։ Եվ պատահական չէ, որ նկարագրելով այդ վայրերի բնակչության հիմնական զբաղմունքները, որպես զբաղմունքի («արհեստի») ուրույն ճյուղ, ընդգծում է նաև ջորեպանությունը²⁴։

Հայ ժողովրդական գյուցազնավեպում և հեքիաթներում նույնպես հանդիպում ենք բազմաթիվ փաստերի, որտեղ ջորին հիշատակվում է որպես բարձկան փոխադրամիջոց²⁵։

Բնորոշ է, որ ջորին Սովետական Հայաստանի ազգագրական բոլոր շրջաններում իսպառ դուրս է մղվել օգտագործումից, բացի Սյունյաց Ղափան, Գորիս և Մեղրի շրջանների։ Այս վայրերում հատկապես գյուղատնտեսական աշխատանքների ժամանակ բեռներ տեղափոխելու համար դեռևս օգտվում են փոխադրության այդ միջոցից, որը պետք է բացատրել տեղանքի չափազանց կտրվածությամբ, դեպի հանդամասերը, խոտհարքներն ու սար տանող հարմար ճանապարհների, ինչպես նաև այս վայրերում հնուց ի վեր սալլային տրանսպորտի իսպառ բացակայությամբ։

Գրաստային փոխադրամիջոցների մեջ առավել աչքի ընկնողներից է ուղտը, որն առանձնապես տարածված էր Հարավային Ասիայի լայնածավալ գոտում։ Չնայած հայերը ուղտապանությամբ չեն զբաղվել, սակայն Հայկական բարձրավանդակը, հանդիսանալով Ասիայի և Եվրոպայի միջև ծավալվող տարանցիկ առևտրի կարևորագույն հանգուցակետ, հնագույն ժամանակներից սկսած միշտ էլ ձևատվել է առևտրական ապրանքներով ծանրաբեռնված ուղտերի քարավաններով։ Եվ պատահական չէ, որ ինչպես հայ, այնպես էլ օտար մատենագիրները ուղտի՝ որպես հայերի կողմից օգտագործվող փոխադրամիջոցի մասին հիշատակություններ չունեն։ Իսկ եթե կան էլ, ապա վերաբերում են օտար ժողովուրդների (առավելապես՝ պարսիկների), որոնք առևտրական և այլ նպատակներով եկել և անցել են Հայաստանի տերիտորիայով։ Այս տեսակետից բնորոշ է Ստրաբոնի վկայությունը, որը խոսելով Ազով և Կասպից ծովերի միջև ասպատակող սիրականների ու աորսների մասին, գրում է, որ նրանք «...տիրեցին Կասպերի ծովափի գրեթե մեծագույն մասին, որով ձեռք բերին Հնդկական և Բարելական ապրանքների առևտուրը, որը կատարվում էր ուղտերով՝ Հայաստանի և Մարաստանի վրայով»²⁶։

21 Ջ ա ք ա ռ ի ա Ս ա ռ կ ա վ ա գ, Պատմագրություն, Վաղպատ, 1870, Բ հատ., էջ 132։

22 Ա գ ա թ ա ն գ ե ղ ո ս, Պատմություն Հայոց, ԾԺԳ, 803, էջ 407, ԾԺԴ, 811, էջ 411 ևն։

23 Գ ա ն ձ ա կ հ ց ի, Պատմություն Հայոց, Ե., 1961, էջ 173։

24 Զ ե յ թ ու ն ց ի, Զեյթունի անցյալն ու ներկայն, Վիեննա, 1900, էջ 13, 53—54, 95։

25 «Սասունցի Դավիթ», Ե., 1961, էջ 182։

26 Ս տ ռ ա բ ո ն, Ե., 1940, էջ 35։ Տե՛ս նաև Տ ա կ ի տ ո ս, Ե., 1941, էջ 109։

Հետագա ժամանակներում՝ ինչպես վաղ և ուշ միջնադարում, այնպես էլ XIX դարում ու XX դարի առաջին տասնամյակներում, մեծ ու փոքր առևտրական բարավաններ եկել և անցել են Հայկական լեռնաշխարհով, սակայն հայերի մեջ փոխադրության այդ միջոցը նույնիսկ մասնակի տարածում չդտավ: XIX դարի վերջին և XX դարի սկզբներին վերաբերող արխիվային և դրավոր այլ նյութերը²⁷ վկայում են, որ շնայած միայն Երևանի նահանգում փոխադրական միջոցների մեջ ուղտերի քանակը անցնում էր 6000-ից, այնուամենայնիվ, հայերը չէին դբադվում ուղտապանությամբ: Ուղտերի մեծադույն մասը գտնվում էր Երևանի և էջմիածնի դավառներում. նոր Բայազետի ու Ալեքսանդրապոլի գավառներում ուղտեր բուրրովին չկային: Ուղտերի քանակով առաջին տեղը բռնում էր էջմիածնի դավառը, որտեղ մի քանի ադրբեջանական քոչվորական գյուղեր դրեթե գլխովին դբադվում էին ուղտապանությամբ, որոնցից առավել աչքի էր ընկնում Զորանքյարա գյուղը (այժմ Հոկտեմբերյանի շրջանում): Ուղտապանությամբ դբադվում էին բացառապես ադրբեջանցիները, որոնք ամառը քոչում էին սար, իսկ աշնանը և ձմռանը դբադվում էին բեռների փոխադրությամբ՝ ուղտերով:

Բացի սովորական դրաստային փոխադրամիջոցներից, հայերը, վերջիններիս անբավարար քանակությունից ելնելով, բեռներ և մարդիկ տեղափոխելու համար հազվադեպ օգտագործել են նաև ընտանի այլ անասուններ՝ եզ, դոմեշ, կով և այլն²⁸: Սակայն անհրաժեշտ է ընդգծել, որ ոչ սովորական դրաստային անասունները որպես բարձկան կամ հեծկան փոխադրամիջոց առտնին կենցաղում չեն օգտագործվել: Մեծ մասամբ դրանցից որպես այդպիսին օգտվել են ծայրահեղ անհրաժեշտության դեպքում: Այդ մասին են վկայում նաև աղգադրական դաշտային նյութերը, որոնց համաձայն XIX դարի վերջում և XX դ. սկզբներին դրանք օգտագործվել են միայն ամառային արոտավայրեր («սար») դնալիս կամ վերադառնալիս, որովհետև դուրս գրաստային անասունները չեն բավականացրել մարդկանց և բեռները (կահկարասի, անհրաժեշտ մթերքներ, վրաններ և այլն) տեղափոխելու համար:

Ինչպես առհասարակ ընտանի կենդանին, գրաստը հանդիսացել է ժողովրդի հարստության չափանիշներից մեկը և պետական, եկեղեցական կամ սովորության օրենքներով ու կանոններով դրվել է գանձվող հարկերի տակ: Այդ հարկերը ձևակերպվում էին կամ դրավոր օրենքներով, կամ էլ ըստ սովորության՝ ընծաների անվան տակ նվիրաբերվում դանադան անձանց, օտարամուտ դավթիշներին և այլոց²⁹:

27 «Район Тифлиско-Кареско-Эриванской жел. дороги в экономическом и коммерческом отношениях», 1897, էջ 764: «Обзор Эриванской губернии за 1898 г.». «Памятная книжка Эрив. губ. на 1914 г.», отд. III, стр. 14.

28 Ա. ր. Լ ա ս տ ի վ ի ր տ ց ի, Պատմություն, Ե., 1963, էջ 102: Ա. ո. Դ ա վ ր ի ժ ե ց ի, Պատմություն, Վաղարշապատ, 1896, էջ 84: Ա. ր. Կ ր ե տ ա ց ի, Պատմագրություն, Վաղարշապատ, 1870, էջ 64—67 և այլն:

29 Մ. Կ ա դ ա ն կ ա տ վ ա ց ի, Պատմություն Աղվանից աշխարհի, Մ., 1860, էջ 66: Զ ա ք ա ռ ի ա Ս ա ր կ ա վ ա գ, Պատմություն, Վաղարշապատ, 1870, հատ. Ա, էջ 66—67: Ա. ր. Կ ր ե տ ա ց ի, Պատմագրություն, 1870, Վաղարշապատ, էջ 28—29, 33: «Մանր ժամանակագրություններ», հատ. 2, Ե., 1956, էջ 131, 454, և այլն: Հ ո վ հ. Դ ր ա ս խ ա ն ա կ ե ռ տ ց ի, Պատմություն հայոց, Թիֆլիս, 1912, էջ 210:

* * *

Պատմական Հայաստանի տերիտորիայում կատարված հնագիտական պեղումները վկայում են, որ դեռևս վաղ-բրոնզեդարյան ժամանակաշրջանից (3-րդ հազարամյակ, 25—21 դդ. մ. թ. ա.) սկսած Հայկական բարձրավանդակում առավել զարգացած փոխադրամիջոցը եղել է երկանիվ և քառանիվ սայլը³⁰:

Արդեն V—VII դարերից սկսած հայ մատենագրության մեջ հանդիպում ենք «սայլ» բառին, որն ունի փոփոխական ծագում³¹ և միաժամանակ փոխաբերական իմաստով, օգտագործվել է նաև որպես հյուսիս, երբեմն էլ առանցք, երկնակամարի կենտրոն իմաստով: «...Հատկապես սայլ կոչին եօթն աստեղքս այսոքիկ [Մեծ Արշը], որոց շորքն քառանկինացեալ՝ ձևացուցանեն զշորսանկին ոսյլին. և երեքն զերիս ձիս կառավարս»³²: Հայ մատենագրության մեջ՝ Մեծ կամ Փոքր արջերի համաստեղությունը, առանձին-առանձին վերցրած, հաճախ կոչվում են նաև «սայլակիրս աստեղք»³³:

Դժբախտաբար, ինչպես առհասարակ տնտեսական կյանքի, այնպես էլ սայլատնտեսակների և առտնին կենցաղում նրանց օգտագործման եղանակների մասին հայ և օտար մատենագիրները շատ կցկտուր տեղեկություններ են պահպանել: Այնուամենայնիվ, այդ ժլատ տեղեկությունները և դրանց համեմատությունը հնագիտական ու ազգագրական դաշտային նյութերի հետ, թույլ են տալիս մտածելու, որ դեռևս շատ վաղ ժամանակներում հայերի մեջ լայնորեն տարածված են եղել այնպիսի փոխադրամիջոցներ, որոնք հայտնի էին մոտիկ անցյալում³⁴:

Այսպես, Քսենոֆոնը նկարագրելով Կյուրոսի՝ արմենների երկիր ներխուժելու մանրամասները, հաղորդում է, որ պարսից զորավար Կյուրոսը «...կառքերի [սայլերի] մեջ գտնվող [արմեն մեծամեծների] կանանց, որոնք ներկա էին [արմենների թագավորի հարցաքննությանը], ...չհեռացրեց, այլ թույլ տվեց, որ լսեն»³⁵:

Տակիտոսը պատմելով Հայաստանում թագավոր կարգված Միթրիդատի մասին, որն իր կնոջ և ընտանիքի հետ պաշարված էր Դառնի ամրոցում, գրում է, որ վրաց թագավորազն Ռադամիստը զավադրաբար նրանց դուրս կանչելով գերի է վերցնում և «...տանում ... առանձին, ծածկված սայլերով...»³⁶:

Առաջին իսկ մատենագիրների աշխատություններում հանդիպում ենք փոխադրության սայլային միջոցների բավմաթիվ հիշատակումների (անդրուար, կառք, սայլ): Սակայն, որպես կանոն, նկատվում է ընդունված այն

30 Ե. Լալայան, Դամբարանների պեղումները Խորհրդային Հայաստանում, Ե., 1931: А. О. Мнацаканян, Древние повозки из курганов бронзового века на побережье оз. Севан, «Сов. археология», 1960, № 2: А. А. Мартиросян, Армения в эпоху бронзы и раннего железа, Е., 1964, стр. 96—101: С. А. Есаян, Из истории колесного транспорта древней Арменнии, «Ист.-филологический журнал АН Арм. ССР», Е., 1960, № 3:

31 Ստ. Մալխասյան, Հայերեն բացատրական բառարան, հատ. 4-րդ, Ե., 1945, էջ 180:

32 «Բառգիրք Հայկազյան լեզվի», Վենետիկ, 1749, հատ. 2-րդ, էջ 169:

33 Հր. Ահաոյան, Հայերեն արմատական բառարան, Հատ. Ս—Ֆ, Ե., 1926, էջ 1:

34 Լ. Ն. Պետրոսյան, էջեր Հայաստանի փոխադրամիջոցների զարգացման պատմությունից, «Պատմա-բանասիրական հանդես», 1966 թ., № 3, էջ 203—214:

35 Հ. Մանանդյան, նույն տեղում, էջ 401:

36 Տակիտոս, Ե., 1941, էջ 61:

սովորույթը, որ նրանք հիշատակում են, ինչպես վերը երևաց, հիմնականում վերնախավի կողմից օգտագործվող սայլերն ու կառքերը, համարյա ոչ մի էական ակնարկ չանելով գեղջկական տնտեսության մեջ տարածված սայլային փոխադրամիջոցների, դրանց առօրյա կենցաղում օգտագործելու մասին:

Կորյունը նկարագրելով Մեսրոպ Մաշտոցի՝ դեպի Կ. Պոլիս կատարած ուղևորությունը, գրում է, որ նա «հետն առավ Դերջանի պատվական եպիսկոպոսին, ... և այնտեղի աշակերտներից քչերին և նստելով հանրային անդրուար³⁷... հասան թագավորանիստ Կոստանդնուպոլիս քաղաքը»... և իրենց գործերը վերջացնելուց հետո «...բոլոր իրայիններով աջողությամբ նստեցին... դեսպակների ու կառքերի մեջ...»³⁸ ու վերադարձան հայրենիք (շքեղ կառքերի ու սայլերի մի ողջ քարավան):

Մանրամասն նկարագրելով Գրիգոր Լուսավորչի դեպի Կոստանդնուպոլիս կատարած ուղևորությունն ու վերադարձը և շեշտելով այդ ուղևորության շուրջն ու հանդիսավորությունը, Ագաթանգեղոսը գրում է, որ «...հանեին զԳրիգոր յոսկիապատ կառսն արքունականս՝ սպիտակաձիգ ջորուոյն: Եւ ամենայն իշխանքն զումարեալք ընդ նմա կառօք և երիվարօք, ղօրօք, նշանակօք, իւրաքանչիւր զնդավ խաղացին զնացին յԱյրարատեան գաւառեն, ի Վաղարշապատ քաղաքէ և հասեալ ի սահմանս Յունաց...»³⁹:

Արքունական կամ բարձրաստիճան անձանց պատկանող այս և նման շքակառքերի կառուցվածքի և տոնական թափորի մասին պատկերավոր կարծիք կազմելու համար անհրաժեշտ է հիշատակել X դարի հանճարեղ մտածող ու պոետ Գրիգոր Նարեկացու գողտրիկ բանաստեղծության հետևյալ նկարագրությունը.

«Սայլն այն իջանէր ի լեռնեն ի Մասեաց,
և ի վերայ նորա աթոռ՝ են կարգեալ,
և ի վերայ նորա գահոյ՝ ոսկեղենք,
և ի վերայ նորա բեհեճ՝ ծիրանիք,
և ի վերայ նորա որդի արքայի,
և յաջմէ նորա վեցթևեան սերովբերն
առաջի նորա մանկունք գեղեցիկ,
ի գիրկս նոցա խաչն տերունական,
ի ձեռին նոցա սաղմոսարան և քնար...
Երէ սամիֆն են արծաթի, լուծն էր ոսկի,
և սամոտիֆն ապրիշումի.
Փոկէ՛ր շարած շարանման հոյլ մարգարիտ.
Ի յառեղես առեալ շարժումն կուրծն սայլին,
նա ձայն ածեր եզն ամուլին:
.. և ահա շարժէր սայլիկն այն
... և ահա խաղայր անիւն այն»⁴⁰:

³⁷ Այս կապակցությամբ Մ. Արեղյանը ծանոթագրության մեջ գրում է. «Բնագիրն է՝ «Եւ ելեալ յանարուոյն դիմոսական և բազում պատիվ գտեալ հասանէին ի թագաւորակաց քաղաքն Կոստանդինականս»: Այս հատվածի մեջ,— գրում է Մ. Արեղյանը,— «յանարուոյն» ուղղում եմ «յանդրուարն», որ նշանակում է՝ «կառք, սայլ, սայլակառք, պատգարակ»: Կ ո Ր Յ ո Ւ Ն, Վարք Մաշտոցի, Ե., 1962, էջ 161:

³⁸ Կ ո Ր Յ ո Ւ Ն, Վարք Մաշտոցի, Ե., 1962, էջ 112—113:

³⁹ Ա գ ա թ ա ն գ ե ղ ո ս, Պատմություն Հայոց, Թիֆլիս, 1914, էջ 407:

⁴⁰ Գ Ր Ի Գ Ր Ն ա Ր Ե կ ա ջ Ի, Տաղեր, Ե., 1957, էջ 62—64:

Այս և նման վկայությունները ցույց են տալիս, որ վաղ միջնադարում հայոց արքունիքում և առհասարակ վերնախավի մեջ որպես սայլային փոխադրամիջոց են ծառայել արվեստով ու հմտությամբ կառուցված շքակառքերը («յոսկիապատ կառսն», «արքունական կառք» են), որոնք, իհարկե, չպետք է շփոթել երկանիվ ռազմակառքերի հետ (որպիսիք վաղ միջնադարից սկսած, այլևս ոչ մի տեղ չեն հիշատակվում)։ Վերոհիշյալ շքակառքերը եղել են ինչպես երկանիվ, այնպես էլ քառանիվ սայլակառքեր, որոնք բարձրաստիճան անձանց կողմից օգտագործվել են շրահանդեսների, հյուր զնալու և առհասարակ հեռավոր ճամփորդություններ կատարելիս։

Բայց միայն տոնական շրահանդեսների և կարևոր այցելությունների ժամանակ չէ, որ հայ բարձրաստիճան անձինք օգտագործում էին շքակառքեր։ Նույնպիսի շքակառքերով են փոխադրել նաև բարձրաստիճան մարդկանց (թագավորների, կաթողիկոսների և այլոց) դին՝ մինչև գերեզմանոց։ Նկարագրելով Վրթանես կաթողիկոսի (V դ.) հուղարկավորությունը, Փ. Բուզանդը հայտնում է, որ «Ամբողջ Հայոց աշխարհը ժողովվեց և մեծ պաշտամունքով, սաղմոսներով ու հոգևոր երգերով, կանթեղներով, մոմեղենով, անուշահոտ խնկով՝ արքունական կառքերով փոխադրեցին սուրբ Վրթանեսին, մեծ վրշտով...»⁴¹։

Այս և նման վկայությունները մեզ ակամայից մտովի տեղափոխում են Սեանի ավազանի վաղ-բրոնզեդարյան (XIV—XIII դդ. մ. թ. ա.) բնակավայրերը⁴², որտեղ նույնպիսի (բայց արդեն հեթանոսական) շուքով ու հանդիսավորությամբ բարձրաստիճան մարդկանց տարել թաղել են... այն տարբերությունով, որ եթե վաղ-բրոնզեդարյան երևելու աճյունի հետ մեկտեղ, դամբարանում ամփոփել են նաև «իշխանական սայլը»⁴³, լծկանով, ծառաներով ու ղանաղան կենցաղային այլ առարկաներով հանդերձ, ապա արդեն վաղ միջնադարում, հանդերձյալ կյանքի մասին նման հավատքի բացակայության պայմաններում դրա կարիքը չէր պահպանում։

Ինչպես երևում է մատենագիրների ակնարկներից, շքակառքերը կամ սայլերը իրենց թափքի վրա ունեցել են նաև պատգարականման շքեղ հարմարանք, որոնք վերնամասից մեծ մասամբ ունեցել են հովանոցավոր ծածկ (եթե հաշվի առնելու լինենք նաև բաղմօրյա երկարատև ճանապարհորդությունները՝ Արտաշատից մինչև Կոստանդնուպոլիս և այլն)։ Այդ մասին են վկայում, ինչպես Տակիտոսի հիշատակած «ծածկված սայլերը», Կորյունի նկարագրած «հանրային անդրուարները» և այլն, այնպես էլ Փ. Բուզանդի ակնարկած «մանուարը» (կամ «ժանալորը»), որը նշանակում է «գահաւորակ կամ կառք» ուղույ բարձեալ ի ջորեաց, յերիվարաց, կամ ի փղաց»⁴⁴։ Փ. Բուզանդը նկարագրելով Գնելին սպանելու նպատակով Արշակ թագավորի բանսարկությունները, գրում է, որ նավասարդի տոներ Շահապիվանում անցկացնելու համար, թագավորի հրավերով Գնելի կինը՝ Փառանձեմը «ներա (Գնելի) հետ էր գալիս ժանվարով»⁴⁵ (սկիսն նորա եկեալ էր ընդ նմա ժանուաւ)։ Մեկ այլ աղբյուր նա հաղորդում է, որ «պարսից Շապուհ թագավորի կանանց, [որոնց

41 Փ. Բուզանդ, Հայոց պատմություն, Ե., 1947, էջ 105։

42 Ե. Լալայան, Նշված աշխ., А. О. Мнацаканян, Նշված աշխատությունը։

43 Ե. Լալայան, նույն տեղում, էջ 100։

44 «Նոր բողոքիք Հայկազյան լեզվի», Վենետիկ, հատ. Ա, 1836։

45 Փ. Բուզանդ, Հայոց պատմություն, Ե., 1947, էջ 178։

գերի էր վերցրել], որևէ անարգանք հասցնել թույլ չէր տալիս Հայոց Մուշեղ զորավարը, այլ հրամայում էր բոլորի համար ժանավրներ պատրաստել և նրանց բոլորին ազատ արձակեց»⁴⁶:

Ժանավրը (նաև՝ ժանուար, ժանաւար) շքեղ գահավորակ է, որը պատրաստել են կառքի, ձիու, ջորու և փղի վրա, որոնցով տեղափոխվել են բարձրաստիճան անձիք: Ստ. Մալխասյանը գտնում է, որ գահ նաև գրաստներին հարմարեցված երկու օթոց է, որ կախում էին նրանց երկու կողքից, որոնց մեջ նստում էին մարդիկ⁴⁷: «Ժանավր» բառը ծագում է հին պարսկերեն jani-wara, jaini-bara կամ zanbar բառից, որն ըստ Ք. Պատկանյանի մեկնության, նշանակում է՝ «գահավորակ կանանց», և այն համարում է պարսկերեն zan = կին և bar = վարել բառերից կազմված բարդ բառ⁴⁸: Այս բացատրությունն առավել հավանական է այն պարզ պատճառով, որ ժանավրների մասին խոսելիս հայ մատենագիրները ակնարկում են միայն ճանապարհորդող կանանց:

Ծածկած սայլերը հայ մատենագիրները կոչել են նաև «վաչե», «վաչեակ», «վաչէ» անունով, որով նրանք նկատի են ունեցել հատկապես նման սայլերում բնակվող և տեղից տեղ քոչող ցեղերին⁴⁹, և որոնց անվանել են «վաչկատուն» ցեղեր: Եղնիկ Կողբացին տիեզերքի կազմության մասին իր մտորումներում, երկիրը պատկերացնելով որպես մի կառք (սայլ), գտնում է, որ տիեզերքը կազմված է հողից, օդից, ջրից և հրից, որոնց, իր հերթին, նմանեցնում է սայլակառքին լծված շորս երիվարների («Իբրև զկառս իմն լծեալ ի շորից երիվարաց զաշխարհս տեսանեմք»), որոնց ընթացքը ղեկավարում է «կառավարը» (Աստված): «Ամենայն կառք,— ավելացնում է նա,— ի համազգեաց երիվարաց լծին... և որ ի համազգեացն լծեալ են՝ երբեմն սայթաքին, երբեմն օձտին... և երբեմն խորտակումն իսկ կառացն գործեն...»⁵⁰, նվ իսկապես, թե՛ հնագիտական և թե՛ ազգագրական նյութերը հաստատում են, որ բոլոր տեսակի կառքերին ու սայլերին միատեսակ զույգ անասուններ են լծել (եղ, ձի, ջորի, գոմեշ): Դեռ ավելին, հաշվի է առնվել նաև միատեսակ լծկանների տարիքի և ուժի համապատասխանությունը, որպեսզի «այլի շարժումը նորմալ ընթանա:

Ուշագրավ է նաև այն հանգամանքը, որ գերադասելի է համարվել արքունական կամ իշխանական սայլերին ջորիներ լծելը և այն էլ սպիտակ ջորիներ («սպիտակածիզ ջորիք», «առին սպիտակ ջորիք կառացն»⁵¹ ևն): Հայտնի է, որ սպիտակ գույնն, խոստովանելով, ինչպես շատ այլ ժողովուրդների, այնպես էլ հայերի մեջ համարվել է անմեղության, պարզության, բարի կամքի, ինչպես նաև՝ հաջողության և՛ նշան և՛ երաշխիք: Նույնպիսի հավատք տածվել է նաև գրաստային (ձի, ջորի) ու ընտանի այլ անասունների (ցուլ, գոմեշ, եղ և այլն) նկատմամբ⁵²:

Տնտեսական կենցաղում օգտագործվող սայլերի մասին եղած տեղեկու-

46 Նույն տեղում, էջ 237:

47 Նույն տեղում, ծանոթագրություն 109:

48 Շ. Աճառյան, Հայերեն արձատական բառարան:

49 «Նոր բառգիրք հայկազյան լեզվի», Վենետիկ, հատ. Բ, 1837, էջ 784:

50 Եղնիկ, Եղ՝ աղանդոց, Թիֆլիս, 1914, էջ 13—14:

51 Ազգաթանգեղոս, նույն աշխ., էջ 407, 411 և այլն:

52 Թ. Արծրունի, Պատմություն տանն Արծրունեաց, Թիֆլիս, 1917, էջ 245: Ա. Լ. Կոստի-վերտցի, Պատմություն, Ե., 1963, էջ 59: Ազգաթանգեղոս, նույն տեղում, էջ 24: Խ. Սամ-վելյան, Հին Հայաստանի կուլտուրան, Ե., 1931, հատ. 1:

թյունները⁵³, ճիշտ է, որոշ պատկերացում տալիս են դրանց մասին, բայց մատենագիրները ոչ մի էական բան չեն ասում այդ սայլերի կառուցվածքի և տրնտեսություն մեջ նրանց ունեցած դերի վերաբերյալ: Այդ հիշատակություններից առավել բնորոշը կարելի է համարել Թ. Արծրունու (X դ.) հետևյալ վկայությունը. «Եւ [Գագիկ Արծրունին] տեսեալ մերձ ի դրունս Ասորեստանի ամրոց մի յիշխանատանն Աղծնեաց ի դեօղն Կոտոմ կոչեցեալ... և շինութածս ամրոցին ի հիմանց տապալեալ դքարինս նորա բարձեալ (սայլերին) բերէ ի վերայ մկանաց ծովուն, ընծայելով ի նիւթ շինութեան սրբոյ եկեղեցւոյն [Ախթամարի]»⁵⁴:

XVIII դ. ժամանակագիրներից մեկը վկայում է, որ 1764 թվականի «ձրմեռն եղև հանդարտ և ի գարնան յանկարծօրեն եղև սղութիւն վասն բազում մարդկանց անպատրաստութեան, զի յառաջագույնս լիութիւն էր և ետ նորա եկեալ բազում քաղաքաց արապաներով ցորեան ի հնձոց ժամանակին...»⁵⁵:

1735 թ. սեպտեմբերին պարսից Նադիր շահը (կամ այն ժամանակ դեռևս Թահմազ-Ղուլի կոչվող խանը) թուրքերից գրավելով Երևանի բերդը «...ուխտ և դաշինք հաստատեցին և [թուրքերը] խնդրեցին սայլ զի բարձցեն զինչս իւրեանց որ և ետուր զՃ[100] սայլ երկրաւ, որում բարձեալ զկահն և զկարասիս իւրեանց, ելին ի բերդեն [Երևանի] ... և տարեալ հասուցին մինչև Ախուրեան գետնոյն, որ է Արփաշայ, զնալ անտի ի Ղարս. և սայլավարքն հանդերձ սայլիւք դարձան յիւրաքանչիւր տեղիս իւրեանց»⁵⁶:

Ելնելով ինչպես մատենագրական, այնպես էլ հնագիտական ու ազգագրական նյութերի համեմատությունից, կարելի է համոզվել, որ արդեն XII դարից սկսած (այսինքն՝ հայկական ինքնուրույն պետականության անկումից հետո), սոցիալ-տնտեսական ընդհանուր մակարդակի անկմանը զուգընթաց հայերի մեջ անվային տրանսպորտը սկսում է հետադիմել կամ լճացում ասպրել: Այլևս չեն հիշատակվում այնպիսի շքեղ սայլակառքեր, որոնց մենք հանդիպում ենք մինչև այդ: Որպես սայլային փոխադրության հիմնական միջոց են մնում միակտուր կամ ճաղավոր անիվներով երկանիվ («մառան սել») կամ քառանիվ այն սայլերը, որոնք տնտեսության մեջ օգտագործվում էին ընդհուպ մինչև XIX դարի վերջերը և XX դարի սկզբները:

Այսպիսով, մատենագրական նյութերի համեմատական քննությունը ցույց է տալիս, որ հնագույն ժամանակներից սկսած հայ ժողովուրդն իր տնտեսական կյանքում օգտվել է փոխադրության հետիոտն, զրաստային ու սայլային ժամանակի տեսակետից բավական դարգացած միջոցներից: Սակայն, այս ասպարեզում ևս, հետագա այն զարգացումը, որ պետք է, որ տեղի ունենար, կանխվեց: Հատկապես չպետք է մոռանալ այն հանգամանքը, որ արդեն

53 Մ. Խոբեւացի, Հայոց պատմություն, Ե., 1961, էջ 297, 301 ևն: Փ. Բուդանդ. Հայոց պատմություն, Ե., 1947, էջ 196, 197, 224 ևն: «Մանր ժամանակագրություններ 13—18-րդ դդ.», 1956, էջ 412: Մ. Կաղանկատվացի, Պատմ. Աղուանից աշխարհի, Մ., 1960, էջ 107, 126: Գանձակեցի, Պատմ. հայոց, Ե., 1961, էջ 356, 374 և այլն:

54 Թ. Արծրունի, Պատմութիւն տանն Արծրունեաց, Թիֆլիս, 1917, էջ 484: Այստեղ հեղինակը չի հիշատակում սայլի մասին, բայց հավանական է, որ այդ հսկայական շինանյութը (բերդը) այդքան մեծ տարածության վրա անպայման սայլերով տեղափոխված կլինեին, քանի որ այդ կողմերում վաղուց անտի դործել են անվային տրանսպորտը:

55 «Մանր ժամանակագրություններ 13—18-րդ դդ.», հատ. 2, Ե., 1956, էջ 453:

56 Ա. Կրեւացի, Պատմագրութիւն, Վաղարշապատ, 1870, էջ 23:

λΙΙΙ դարից սկսած, հայ ժողովուրդն ու նրա մշակույթը ենթարկվում է թուրք-սելջուկյան, մոնղոլական և այլ՝ մշակութային տեսակետից անհամեմատ ցածր մակարդակի վրա դնելու վաշկատուն հրոսակների ավերածություններին ու թալանին։ Ավերվեցին բազմադարյան պատմություն ունեցող շատ քաղաքներ, իսկ պահպանվածներն էլ կորցրին իրենց վաղեմի դերն ու նշանակությունը։ Կտրվելով շատ թե քիչ աշխույժ տնտեսական ու քաղաքական կյանքից։ Ավերվեցին կամ անուշադրության հետևանքով շարքից համարյա դուրս եկան երկրի զարկերակներ հանդիսացող գլխավոր մայրուղիները։ Դա ավելի վատ ազդեց քաղաքների հետ իրենց աշխույժ կապն աստիճանաբար կորցրած ավանային և գյուղական վայրերի, ինչպես նաև արհեստագործության զարգացման ընթացքի վրա։ Հենց այսպիսի հանգամանքներով պետք է բացատրել փոխադրամիջոցների ու հաղորդակցության ցածր մակարդակը, որ գոյություն ունեւ Հայաստանում միջնադարից մինչև ΧΙΧ դ. կեսերը ներառյալ։