

ԼԵՎՈՆ ՊԵՏՐՈՍՅԱՆ

**ՀԱՅՈՑ ԱՎԱՆԴԱԿԱՆ
ՓՈԽԱԳՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐԻ
ՊԱՏՄԱՄՇԱԿՈՒԹԱՅԻՆ
ԱՂԵՐՄՆԵՐԸ**

Խմբագիր՝ Դ. Վարդուհանյան

LEARN FIRST HAND

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY ASTOR LENOX TILDEN FOUNDATION

1000 5th Ave. New York, N.Y. 10028

Մի'այն լիցի, թե ի մերոց պատահի ազգաց

տիրելոց ծովու (Գոշ, ԳԴ, Ա խմբ., գլ. ՄԺԴ)

Հայոց ժողովրդական տնտեսության համակարգում նյութական արտադրության առաջնային ճյուղերից մեկը եղել և մնում է փոխադրամիջոցների կամ տրամսպորտային արդյունաբերությունը, որի արտադրանքը բեռներ և մարդիկ տեղափոխելն է։ Հայկական լեռնաշխարհի, լինելով Առաջավոր Ասիայի քաղաքակրթության կենտրոններից, տակավին վաղնջական ժամանակներից (մ.թ.ա. V-IV հազ.) դարձավ նաև տվյալ դարաշրջանում հնարավոր ու առաջնակարգ և ընդհուպ մինչև մ. թ. XX կեսերի ժողովրդական տնտեսության մեջ իրենց կենսունակությունը պահպանած կամ գոյատևած ներքին ու արտաքին հաղորդակցության երթուղիների և ցամաքային լծկան ու գրաստային, ինչպես նաև՝ ջրային փոխադրամիջոցների ու դրանց ծառայությունների (*կամուրջների, իջևանատների, նավամատույց - նավահանգիստների և այլնի*) ստեղծման, օգտագործման և զարգացման բնօրրաններից մեկը։

Սևանա լճի ավազանում հնագիտական գտածոների շնորհիվ աներկբայորեն հաստատվում է, որ տակավին ուշ բրոնզի դարաշրջանում (մ.թ.ա. XIV-XIII դդ.) այստեղ լայնորեն տարածված են եղել բարդ կառուցվածքի անիվավոր փոխադրամիջոցների զանազան տեսակներ (*զանգվածեղ ու ճաղավոր անիվներով երկանիվ և քառանիվ սայլեր, ծածկավոր քառանիվ շքասայլեր, ռազմականք*) (տիւ. I-1, աղ. II-3, տե՛ս Պաակերացանկը),¹ իսկ

Սյունիքի և Գեղարքունյաց ժայռապատկերները (տիւ. II-1) դրանց ակունքների հասցնում են մ.թ.ա. V-IV հազարամյակներ²։

Միջագետքում և Հայկական լեռնաշխարհում հայտնաբերված շումերական, հեթիթական, խուռիտական և ուրարտական սեպագիր արձանագրությունների հնագիտական ու հնէալեզվաբանական ուսումնասիրությունները հաստատում են, որ *ուշբրոնզեդարյան* ժամանակներից այստեղ *սայլ* կամ *անիվ* նշանակող եզրերը (տերմինները) կամ բառերի քանակը հասնում է շուրջ տասի։ Հասկապես դաշտային ազգագրական նյութերի մանրակրկիտ ուսումնասիրությունը թույլ է տալիս նկատելու այն ակնառու փաստը, որ հնագույն այդ բառերից մի քանիսը, հայերենին հատուկ չնչին հնչյունափոխությամբ, առկա են խոսակցական կամ բարբառային ձևերում և որ դրանք վերաբերում են ընդհուպ մինչև XX դ. սկզբները Հայկական լեռնաշխարհում հարատևած սայլերի զանազան տեսակներին կամ դրանց անվանումներին։ Այսպես, հնագույն Շումերում վերոհիշյալ կամ նման սայլերը կոչվել են MAR-GID-DA, MAR=*սայլ*, *բեռնատար սայլ*։ Մանայում և Ուրարտում՝ MARI կամ MARI-ANNA անվանումները խուռիտերեն կամ ուրարտերեն նշանակել են *սայլ* կամ *սայլատեր, կառքատեր* կամ *կառապան*, որոնք համաբվել են նաև ազնվական, պալատական կամ արքունական արտոնյալ ծառայողներ։ Հատկանշական է, որ այս անվանումների մեջ *սայլ*

¹ Ե. Լալայան, Դամրանների պեղումները Խորհրդային Հայաստանում, Ե., 1931, էջ 100-101, 194-200։ Խ. Սամուելյան, Հին Հայաստանի կուլտուրան, հտ. II, Ե., 1941, էջ 76, 147, 304։ А.Мнацаканян, Древние повозки из курганов бронзового века на побережье оз. Севан, Советская археология, 1960, N 2.

² Գ. Կարախանյան, Պ. Սաֆյան, Սյունիքի ժայռապատկերները, Ե., 1970, էջ 31-35։ Հ. Մարտիրոսյան, Հ. Իսրայելյան, Գեղամա լեռների ժայռապատկերները, Ե., 1971, էջ 13-14, 25-26։

կամ *շքակառք* իմաստը MAR բառն է կոտում:³

Ըստ ազգագրական դաշտային հարուստ նյութերի, դեռևս XIX-XX դդ. շեմերին Պատմական Հայաստանի ազգագրական զրեթե բոլոր շրջանների գեղջկական կենցաղում ավանդաբար գոյատևել է զանգվածեղ անիվներով երկանիվ սայլը (տխ. II-4,5), որը անիվը և թափքի կառուցվածքային հիմնական սկզբունքներով նման էր Սևանա լճի ավազանում (Գետաշեն, Լճաշեն) պեղված ուշերոնգեղարյան երկանիվ սայլերին (բացառյալ վերջինների շքագարդունները), և որը ժողովրդական հորջորջմամբ կոչվում էր ՄԱՐԱՆ, ԱԱՌԱՆԻ սայլ (սել):

Ուշագրավ է, որ *մառան* (*մարան*) էր կոչվում նաև նույն այդ սայլի զանգվածեղ եռակտոր անիվը յուրաքանչյուր առանձին կտորը, *մառնել* (*մարնել*) նշանակում էր ծակել, ագուցել, կապել, միացնել և, որ *մառանջի* (*ակը կապող*) էր կոչվում զանգվածեղ անիվ սարող-կապող պատրաստող վարպետը:

Հնագիտական, հնէալեզվաբանական և ազգագրական զուգահեռ նյութերի համադրումը թույլ է տալիս հանգելու հիմնական, բայց և տակավին նախնական այն եզրակացությանը, որ Հայկական լեռնաշխարհում առնվազն ուշերոնգեղարյան ժամանակաշրջանից շրջանառության մեջ եղած ՄԱՐ, ՄԱՐ-ԳԻԴ-ԴԱ, ԱԱՐԻ-ԱՆՆԱ սայլանվանումները ժողովրդական հորջորջումներում ենթարկվելով հնչյունական համապատասխան փոփոխությունների, տեղաբնիկ հայ ժողովրդի մեջ պահպանվել և նրա միջոցով հազարամյակների խորքից մեզ են հասել ՄԱՐԱՆ կամ ՄԱՌԱՆ սել կամ սայլ ձևով:

Հնագույն Միջագետքում *gig* կամ *gigir* բառերն ունեցել են *սայլ* կամ *անիվ* նշանակությունը: Հարևան Պատմական Հայաստանում Վասպուրականի, Մուշ-Տարոնի և Բարձր Հայքի ժողովրդական խոսվածքում տակավին

20-րդ դ. սկզբներին պահպանվում էին *գիգուլ* կամ *գագուլ* սել (սայլ) և սայլանիվի *գլան, գունդ* անվանումները, որոնք նույնպես վաղնջական ժամանակների մշակութային աղբյուրների հեռավոր արձագանք կարելի է համարել:

Ընդհուպ մինչև XX դ. շեմերը հայոց փոխադրամիջոցների համակարգում առաջնային տեղ է զրավել զանգվածեղ (միակտոր) անիվներով երկանիվ մառան սայլը, որն օգտագործվել է հատկապես գեղջկական տնտեսության ամենատարբեր ոլորտներում, ինչպես նաև պետական, հասարակական կամ անհատական շինարարության ու ռազմական պարտավորությունների կատարման գործընթացում (տխ. I, II-4, 5):

Մառան սայլն⁴ ու նրա զանգվածեղ անիվները կառուցել, կապել, հյուսել են բացառապես փայտից, թափքը սուրանկյուն եռանկյունաձև, որն ունեցել է շուրջ 5,5-6,5 մ երկարություն, իսկ ետնամասը՝ շուրջ 2 մ լայնք և, իրոք, բոլոր բաղկացուցիչ մասերն իրար են ագուցվել (կապվել, մարանվել) դրանց մեջ բացված անցքերի, ագուցվելիք ծայրամասերի և բացառապես փայտե մեծ ու փոքր զամերի *սեպերի* կամ *մախառների* միջոցով՝ գրեթե հար և նման ուշերոնգեղարյան պեղածո սայլերի սարման եղանակին (տեխնոլոգիային):

Մառան սայլի անիվները (*ակ, գլան, գունդ, մառան* -1մ տրամագիծ) կապել-սարել են երկու, երեք և ավելի կտորից: Ամենագործածականն ու տարածվածը եռկտորն է եղել, որոնցից մեջտեղինը (ործա) կենտրոնում ունեցել է *քառանկյուն տնակալ* անցք (15x15սմ), իսկ կողերից ամրացվել-*մառանվել* են հավելյալ

³ И. Дьяконов, Предыстория армянского народа, Е., Древняя Анатолия (сб.статей. Редколлеция: Б.Б. Пуотровский, В. Иванов, Р. Ардзинба), М., 1985, с. 169, 183, М. Хачикян, Хурритский и урартский языки, Е., 1985, с. 65, 141, 159; Ե. Մոմջյան, ճաղավոր անիվների պատմությունից, Գիտություն և տեխնիկա, 1972, 6, էջ 26-28: Լ. Պետրոսյան, MAR-gid-da, Mar-Մառան սայլ: Պատմա-ստուգաբանական փորձ: Հանրապետական Գիտ. մատաչքան, գեկուցումների թեզիսներ, Ե., 1984:

⁴ Լ. Պետրոսյան, Էջեր Հայաստանի փոխադրամիջոցների զարգացման պատմությունից, ՊԲՀ, Ե., 1966, ք. 3: Նույնի՝ Հայաստանի անիվավոր փոխադրամիջոցների ազգագրական և հնագիտական զուգահեռները: Հանրապետական գիտ. մատաչքան, գեկուցումների թեզիսներ, Ե., 1976: Նույնի՝ Հայոց ավանդական մառան սայլ՝ Շիրակի պատմամշակութային ժառանգությունը: Զեկուցումների թեզիսներ, Գյումրի, 1994: А. Мнацаканян, англ., стр. 143: А. Петросян, Армянские народные сухопутные средства передвижения. Кавказский этнографический сборник. М., 1972, вып. Vc.98-118.

⁵ Այստեղից էլ *հյուսն*՝ փայտագործ արհեստավոր եզրր. հյուսնը հնուց ի վեր փայտամասերը միմյանց ամրակապել, ագուցել-հյուսել է չօգտագործելով մետաղյա և ոչ մի զամ:

հատվածները (*ափսիզ, հեց*). Ներսի՝ միմյանց հավիղ կողերից սրանք իրար միացրել են մախօրոք թրծած փայտե երկուական գլանածև կամ քառանկյուն սեպերով (*մախառ, շիվ*), որոնք ագուցվել են բաղկացուցիչ այդմասերից յուրաքանչյուրի համան տեղում նախապես բացված երկուական բների մեջ (տիւ. I, նկ. 3):

Սայլի ընթացքը՝ տեղաշարժումն իրագործվել է *սռնանիվի միջոցով*, որին լծել են 1-2 և ավելի զույգ լծկան ամասուն (եզ կամ գոմեշ): Սայլի առեղների և բարձերի տակից ուղղահայաց դուրս եկող սռնակալ *սեպերի (ակռա, աստա)* արանքում ստեղծված բներում (տիւ. I, նկ. 3, 2-3) հանգչող սռնանիվի կլոր հատվածներն ազատորեն պտտվել ևն իրենց առանցքի շուրջ, սռնու հետ միաժամանակ պտտելով նաև դրա քառանկյուն ծայրահատվածներին (սռնապտուկ) խուլ կերպով ագուցված զանգվածեղ անիվները:

Առհասարակ, մշակութային երևույթների և, հասկապես, նյութական մշակույթի ազգաբանական ուսումնասիրությունը պահանջում է պատմական տարբեր դարաշրջանների համեմատական նյութի լայն ընդգրկում, որը հնարավորություն է ընձեռում բացահայտելու դրանց ծագումը, սկզբնական ձևերն ու գործադրման եղանակները, զարգացման և կատարելագործման ուղիներն ու յուրահասկությունները, ինչպես նաև դրանց խոչընդոտող տրամաբանական բնականոն զարգացումը կանխող երևույթները: Այս առումով՝ բացառություն չեն կազմում նաև փոխադրության ավանդական միջոցները, որոնց ուսումնասիրությունը ենթադրում է՝ ինչպես ազգագրորեն վավերացված տիպերի հետազոտում պատմա-հնագիտական տվյալներով, այնպես էլ ազգագրական զուգահեռների հիման վրա հնագիտական օրինակների ճիշտ վերականգնում:

Ելնելով հնագիտական պեղումների շնորհիվ Սևանա լճի ավազանում հայտնաբերված շուրջ 12 պեղածո սայլերի վերականգնված *տարբեր կառուցվածքներից* (վերականգնող ճարտարապետներ՝ Բ. Աբգումանյան, Գ. Քոչարյան) (տիւ. I-1, II-3) և հենվելով հնագետների այն կարծիքին, որ նախքան դամիալան-

ներում հուղարկավորվելը դրանք *գործնականում օգտագործվել* են (իհարկե՝ ոչ տնտեսության մեջ)⁵, կարելի է պնդել, որ դրանք հատուկ *ծիսական սգականքեր* չեն եղել: Փոխադրության այդ բարդ կառույցները նախքան դրանց բարձրաստիճան տեղերի մահամալը հենց այդ նույն իշխանավորների սեփականությունն են եղել, նրանց շքեղ ապրելակերպի և բարձր դիրքի արտահայտությունը: Վեհաշուք ու բարդ կառուցվածք ունեցող՝ հնագետների կողմից *արքայական, արքունի* կամ *իշխանական* կոչված թանկարժեք այդ սայլ-«մեքենաներն» այն ժամակների տեխնիկայի վերջին խոսքն են⁶՝ հանդիսավոր արարողությունների առիթներով օգտագործվող *շքականքեր*: Վաղմշական այդ ժամանակներում նույնպես սայլագործ վարպետները նշված սայլերը պետք է որ սարքեին պտուտակային շարժման այն *նույն սկզբունքով*, ինչ որ առտնին կենցաղում կամ տնտեսության մեջ օգտագործվող սայլերը: Ուստի, այդ սայլերը պետք է որ տեխնիկապես համապատասխանեին իրականում գործադրելու պահանջներին:

Սակայն այդ պեղածոների՝ առաջին հայացքից վաղպետորեն վերականգնված և հնագետների (Յ. Մնացականյան, Ստ. Եսայան և այլոց) կողմից մեկնաբանված օրինակների կառուցվածքի մանրակրկիտ քննությունը հարուցում է նաև որոշակի առաքություններ:

Գերիշխում է հավանական այն վարկածը, թե սայլանիվի գյուտին, դրանց մտահղացմանը նախորդել կամ նպաստել է բեռներ փոխադրելիս ծանրաքաշ առաքյալների տակ ծառաբնի *գլորաններ* կամ *գլաններ* դնելու և բեռները հրելու կամ քաշելու զադափարը: Այս առումով ուշագրավ և բնորոշ է, որ հայոց մեջ պահպանվել է սայլանիվի նաև *գլան* կամ *գունդ* անվանումները: Ինչպես հնագիտական

⁵ Գ. Կեյսլ, Древний Восток в свете новых раск., М. 1956, с.230-232. А. Мнацаканян, անդ. стр.147. С. Есаян, Об одной неправильной реконструкции. Труды гос. ист. музея Арм., т. 5, Е.1959, стр.95-103. *Նույնի* Оружие и военное дело Древней Армении (I-III тыс. до н. э.) Е., 1966 стр. 130-139.

⁶ Գ. Կեյսլ, անդ. էջ 229-230: Ե.Լալայան, անդ. էջ 194-200: Խ. Սամուելյան, անդ. էջ 76: Լ. Պետրոսյան, Հայ ժողովրդական փոխադրամիջոցներն ըստ մատենագրության, ԼՀԳ, Ե., ր. 9:

նյութերից (Շումեր՝ ՌԻՐ, ԶԻՇ ևն), այնպես էլ Այսրկովկասի ազգագրական իրականությունից հայտնի է նաև մեկ ծառաբնից միակտոր սոնանիվ պատրաստելու եղանակը: Ակզբում միայն ետնամասից, հետագայում՝ նաև առջևից թափառեղներին (աղ. I, նկ. 3, Ա-3) ուղղահայաց ագուցված երկուական սեպերի (տխ. I-3, II-8, Ձ-2) արանքներում (*բներում*) ազատորեն պտտվելու շնորհիվ միակտոր սոնանիվը ծառայել է որպես պտտուտակային շարժման եղանակով բեռներ փոխադրելու հարմար միջոց *սայլի նախատիպ*: Հետագայում, աշխատանքային գործիքների կատարելագործմանն ու մալդու հմտությունների զարգացմանը զուգընթաց, առեղները կամ թափքը գետնից հնարավորին չափ բարձր պահելու նպատակով, հղանում է *առանձին սոնի* և արդեն մեծ տրամագծի *անիվներն առանձին-առանձին* սարքելու և միմյանց խուլ կերպով ագուցելու գաղափարը:⁷ Երկարատև զարգացում ու կատարելագործում ապրելով, արդեն բրոնզեդարյան ժամանակաշրջանում ստեղծված է փոխադրության անիվավոր սարվածքի մի տեսակ, որին մինչ այժմ վավերացված և առավել մոտիկ նախնական բնօրինակից մեկը կարելի է համարել Սևասա լճի ավազանում (Ադամյան, այժմ Գետաշեն գյուղի մոտակայքում) 1908 թ. Երվանդ Լալայանի պեղած «*իշխանական սայլը*»:

Հենվելով ազգագրական դաշտային նյութերի վրա (տխ. I, նկ. 3-է, II նկ. 4) և դրանց օգնությամբ բացելով Ե. Լալայանի կողմից վերականգնված պեղածո օրինակի նկարագրության փակագծերը, պարզվում է հետևյալը. երկանիվ այդ սայլի առեղներից (տխ. I, նկ. 3, Ա-3) յուրաքանչյուրի գրեթե մեջտեղում, իրարից քիչ հեռու (15-20 սմ), առեղներին ուղղահայաց ագուցված է եղել երկուական փայտասեպ (տխ. I, նկ. 3, Ա8): Սրանք, դուրս գալով առեղների ու դրանց տակից ամրացված *քարծերի* (տխ. I, նկ. 3-Ա7, Ձ¹, Է¹) ներքևից, ստեղծում էին յուրատեսակ հնարամիտ *բներ*

(աղ. I, նկ. 3, Ձ3, Է3), որոնց միջև հազնում ու պտտվում էին *սոնու կլոր հատվածները* (տխ. I, նկ. 3, Բ2, Է3): Այս բներում սոնին ազատորեն պտտվում էի իր առանցքի շուրջ. հետը պտտելով նաև իր *քառանկյուն* ծայրահատվածներին (սոպլտուկ, տխ. I, կ. 3, Բ1) *խուլ* կերպով ագուցված զանգվածեղ անիվները՝ «...այնպես որ, - գրում է Ե. Լալայանը, - ոչ թե անիվն էր պտտվում, այլ առանցքը (սոնին), ինչպես այժմյան (XIX-XX դդ. սկզբների) հայկական (*երկանիվ*) սայլերը⁸»: Առնկալ բների պարզ և միաժամանակ հնարամիտ սարվածք, մեր համոզմամբ սկզբունքային, բայց և կնճռոտ մի շարք հարցերի լուծման հարազատ ու տեղական և միանգամայն ընդունելի բանալի, որի ակնհայտ գոյությունը *կարելի էր չանտեսել* նաև Լճաշենում պեղված հատկապես երկանիվ սայլերը վերականգնելիս, և դա էլ այն դեպքերում, երբ ձեռքի տակ ունենք ակամատես հմուտ ազգագրագետներ Ե. Լալայանի և Խ. Սամուելյանի կողմից Ադամյան-Ն. Գետաշենի պեղածո սայլի բնօրինակի համառոտ, բայց և հավաստի նկարագիրն ու եզրակացությունը:

Ըստ Լճաշենի պեղածո սայլերի վերականգնված օրինակների դրանց ընթացքը պտտուտակային շարժումն, իրր, իրականացվել է միանգամայն այլ սկզբունքով. այն է՝ սայլի թափքի տակից *խուլ կերպով ամրացված քառանկյուն սոնու կլոր* (!) ծայրերին հագցրած և իրենց առանցքի շուրջ ազատորեն պտտվող եռակտոր, կենտրոնում *կլոր* անցքավոր զանգվածեղ անիվների միջոցով: Սակայն, ելնելով առանց մետաղյա անվաղողի, եռակտոր (կամ բազմակտոր) ծանրաքաշ զանգվածեղ անիվի կառուցվածքից ու հաշվի առնելով նաև հնագույն այդ ժամանակներում Հայկական լեռնաշխարհում հաղորդակցության երթուղիների հնարավոր իրավիճակը, հարկ է նշել, որ շատ թե քիչ տևական պտտուտակային շարժումն այդ կառուցվածքի սայլով *գործնականում միանգամայն անհնար էր*, որովհետև չէին ղիմանա ոչ սոնու *միապաղաղ հաստություն*

⁷ М. Гегешадзе, Грузинский народный транспорт, Тбилиси, 1956, (на груз. яз.), с. 171

⁸ Ե. Լալայան, անդ., էջ 195-196: Խ. Սամուելյան, անդ., էջ 76, 147, 304:

ունեցող անվակիր կլոր ու *բարակ* ծայրահատվածները (սոնապտուկ՝ 50սմ երկար և 10 սմ տրամագծով) և ո՛չ էլ ավելի քան 30-40 կգ քաշ ունեցող բազմակտոր ու անդող անիվները. դրանք, անտարակույս, չդիմանալով ընդհանուր ծանրությանն ու տատանումներին, կջարդվեին կամ կփլվեին: Ազգագրական դաշտային նյութերն, առանց բացառության, հաստատում են, որ ինչպես մառան սայլի սոնանիվո (տիւ. I, նկ. 3, Բ1), այնպես էլ կատարելագործված *մյուս բոլոր* տեսակի սովորական, թեթևաքաշ ճաղանիվ սայլերի փայտե կամ մույնիսկ երկաթե *սոնիների անվակիր ծայրերը դեպի ներս զնալույ աստիճանարար հաստանում են, որպիսի կառուցվածքը միայն կարող է ապահովել այդ հատվածների ամրությունն ու դիմացկունությունը*. Դեռ ավելին, մույնիսկ XX դ. 50-60-ական թթ. էլ. Հայաստանի Հանրապետությունում լայնորեն տարածված թեթև ճաղանիվ երկանիվ ու քառանիվ *սայլերի փայտե սոնիների անվակիր կլոր հատվածները* (սոնապտուկները) մաշվելուց կամ ջարդվելուց ապահովելու նպատակով դրանց տակից շփաշերտերի մակերեսին հավասար ազուցում էին երկաթե ներդիրներ (*լակոտ, չուկի*), որոնք պարբերաբար փոխվում-նորացվում էին:

Հաշվո առնելով այս հանգամանքները, համոզված կարելի է ասել, որ մառան սայլի սոնանիվի մոտավոր նման սկզբունքի կառուցվածք պետք է ունեցած լինեն նաև *պեղածո* - երկանիվ, հավանաբար նաև քառանիվ սայլերի կամ շքակառքերի այդ կարևորագույն մանրամասները:

Մյուս կողմից, առանց անվադողի ու կողամիակների (տիւ. II, նկ.5) զանգվածեղ ու բազմակտոր անիվո սոնու կլոր ծայրերին *իր առանցքի շուրջ* ազատ պտտվելով, աջ և ձախ ազատ թեքվելով ու տատանվելով, իրարահան կլիներ ու կփլվեր: Ողջ առաջավորասիական տարածաշրջանում հնագիտական այեղումներով դեռևս չի հայտնաբերվել կամ վավերացվել սայլանիվ պարուրող կամ առավել ուշ դարաշրջանների մետաղյա անվադողի և ո՛չ մի հետք: Մինչդեռ, ինչպես դիտելի է մեր-

ծավորաբեկյան կամ հնագույն այլ պատկերաքանդակներում՝ բրոնզեդարյան ժամանակաշրջանում, ըստ երևույթին հայտնի են եղել կամ պարբերաբար օգտագործվել են բազմակտոր զանգվածեղ կամ ճաղակերտ անիվները փլվելուց կամ դրանց շփաշերտերը մաշվելուց գոնե հնարավորին չափ պաշտպանող ժամանակավոր, հավանաբար, կաշեփոկ-«անվադողեր», որոնք անիվո շփաշերտերին ամրացվել են փայտե, պղնձե կամ բրոնզե գամերով⁹: Հնարավոր է, որ օգտագործվել են նաև մետաղյա (պղնձե, բրոնզե ևն) անվադողեր, որոնք, սակայն, նախքան սայլերը դամբարաններում զետեղելը, որպես թանկարժեք բաղադրամասեր, անիվների վոայից հանվել են՝ հետագա օգտագործման նպատակով:

Այնուամենայնիվ, սրանք հարցադրումներ են, որոնք կարոտ են հետագա ակնկալվելիք գտածոների ուսումնասիրության, որը հնարավորություն կընձեռի նաև Հայաստանում հայտնաբերվելիք համապատասխան նյութերի մեկնաբանման:

Սկզբնական XIX-XX դդ. սկզբների ազգագրական դաշտային նյութերի տվյալներով, մառան սայլի ամենահիմնական և մրա հուսալիությունը երաշխավորող մասի՝ զանգվածեղ անիվների ամրությունը, անջրանցիկությունը, և տաքի ու ցրտի ազդեցությունից այն պահպանելու նպատակով, մույնիսկ անվադողերով պարուրած ու կողամրակներով (կապ) ամրապնդած անիվները (տիւ. II-նկ. 5)¹⁰ լրացուցիչ շփել-հագեցրել են հիմ, բայց դեռևս խոնավություն պարունակող զոմաղբով և ապա թրծել՝ «անց են կացրել կոակով»:

Ամփոփելով առաջին խումբ այս դիտողությունները, կարելի է եզրակացնել, որ ինչպես Հայաստանի հնագիտական զբեթե եզակի, բայց և բազմախոս նյութերը, այնպես էլ սյուրկովեսայան ու, հատկապես, Հայկական լեռնաշխարհի ազգագրական հարուստ զուգահեռները թույլ են տալիս պնդելու, որ այստեղ զաղտնիքն, իրոք, պետք է բացատրել երկանիվ մառան սայլի *սոնկալ բների* և իր ա-

⁹ Դ. Կանա, ամդ. էջ 230, նաև նկ. 84 և ադ. XXIV:

¹⁰ Դ. Լինս, Армения, том II, Тифлис, 1910, с. 465.

ռանցքի շուրջ պտտվող սոնանիվո՝ *անվկիր քառանկյուն* ծայրահատվածներին խուլ կերպով ազուցված զանգվածեղ անիվներն իր հետ միաժամանակ պտտող սոնու գոյությամբ (տխ. I. նկ. 3, Բ, Է), որպիսին, ըստ երևույթին, պետք է փնտրել նաև հնագույն պեղածո քառանիվ սայլերի, շքակառքերի ու զանգվածեղ կամ բազմաճաղ (28!) երկանիվ ռազմականքերի կառուցվածքներում:

Լճաշենի պեղածո սայլերի գրեթե կեսը անծածկ կամ ծածկավոր *քառանիվ* շքակառքեր են, որոնցից երկուսի վերականգնված օրինակները ցուցադրված են Հայաստանի պատմության պետական թանգարանում¹¹ (տխ. I. նկ. 1): Ուշադիր ու մանրակրկիտ ուսումնասիրությունը, սակայն, կարող է համոզել, որ դրանց վերականգնված մանրամասների մեջ ընդհանուր բնույթ կրող էական ամօշտություններ են թույլ տրված, որոնք կառուցվածքային առումով ունեն սկզբունքային կարևոր նշանակություն և վերանայման ու ճշգրտման կարիք են գգում:

Ըստ առաջարկված այդ վարկածի՝ սայլի քառանկյուն թափքի տակից խուլ կերպով ամրացված է ոչ միայն ետևի, *այլև առջևի սոնին*, քառանիվ տրանսպորտային մեքենայի մի սարվածք, որն իսպառ բացառում է շրջադարձ կատարելու ամենափոքր իսկ հնարավորություն¹²: Իրականում նման քառանիվ փոխադրամիջոց գոյություն ունենալ՝ կիրառվել չի կարող: Առջևի՝ շրջադարձ կատարելու հնարավորությունից զուրկ, անշարժ սոնու վերականգնված ոչ ճիշտ կառուցվածքից էլ բխել է սայլերի առեղները (տխ. II-նկ.-3, Բ) թափքին միացնել-հարմարեցնելու սխալ վերականգնումը (տխ. II, նկ. 3Ա): Լյստեղ առեղների ետնամասերը և քառանկյուն թափքի առաջնամասը միմյանց ազուցել-միացնելու վերականգնված հնարքներն իրականում *գործարկել անհնար է*: Նման սարվածքի դեպքում, փոքր իսկ շրջադարձի փորձ կատարելիս, ինչպես առեղների հորիզոնական բները, այնպես էլ դրանցում ազուցված բարակ փայտա-

ծողերը չեն դիմանա, հեշտությամբ կջարդվեն:

Տարակիսանքի տեղիք է տալիս նաև թափքի քառանկյուն շրջանակը և դրա տակից ետևի և առջևի սոնիներն ազուցելու անհավանական միջոցը. ծանրաքաշ ու դանդաղընթաց սայլի և ձգուժի ողջ ծանրությունն այստեղ ընկնում է թափքի շրջանակն ու սոնիներն իրար միացնող ուղղահայաց ազուցված բարակ ու կարճ 1 սմ տրամագիծ (!) և 7 սմ երկարություն ունեցող փայտե երկուական բարակ ամրակների վրա, որը գործնականում հնարավոր չէ (տխ. II-նկ. 3)¹³: Կարելի է առանց երկմտելու ասել, որ եթե նույն կամ առավել ամրագույն փայտատեսակներից, նման կառուցվածքի ու չափերի և նշված մանրամասներով (բաղադրիչներով) մեր օրերում քառանիվ այդպիսի մի սայլի (տխ. II, նկ. 3Ա, Բ. I. նկ. 1) նմանակ սարքվեր, ապա այն, ամենայն հավանականությամբ՝ կարճատև փորձարկման չէր դիմանա՝ «և ... չշարժեր սայլիկն այն, և ... չխաղայր անին այն...»:

Պեղածո՝ զանգվածեղ անիվներով *երկանիվ սայլերի սոնանիվ կառուցվածք* ունենալու այստեղ առաջ քաշված վարկածն առավել հավանական է թվում: Քառանիվ սայլերի թափքի ու առջևի սոնու և առեղների ու թափքի միացման ու համագործակցման հնարավոր և ընդունելի կառուցվածքի հետագա ճշգրտումը հնարավոր կառույց ինչպես պեղածո նոր նյութերի, այնպես էլ ազգագրական հավաստի զուգահեռների ապագա համեմատական քննությամբ:

Ինչքան էլ որ ցանաքային, այնուամենայնիվ, Հայկական լեռնաշխարհի ավանդական տրանսպորտի համալիրում որոշակի դեր են կատարել նաև ջրային երթուղիներն ու փոխադրամիջոցները, որոնց շնորհիվ հաղթահարվել, կարճվել կամ շաղկապվել են հաղորդակցության ինչպես միջոցակալայրային ճանապարհները, այնպես էլ համերկիային ու տարանցիկ մայրուղիները: Տարածքի առանձնակի կտրտվածությունը և մեծ ու փոքր լճերի

¹¹ *Мнацаканян*, անդ. էջ 143, նկ. 1, 8, 9.

¹² Անդ. էջ 143:

¹³ Անդ. էջ 143, նաև՝ նկ. 1, 8., 9.

* *Գրիգոր Նարեկացի*, Տաղեր, Ե., 1991, էջ 38:

ու գետերի առկայությունը որոշակի կնիք են դրել նաև տարատեսակ այդ փոխադրամիջոցների ու դրանց օգտագործման եղանակների վրա: Բազմաթիվ լճերից մեծությամբ ու նշանակությամբ առաջնակարգ էին Վանը, Սևանը և Կապուտանը (Ուրմիան), գետերից՝ Տիգրիսն իր վտակներով, Եփրատն ու Արածանին, Արաքսն ու Ճորոխը ևն: Լճերի կղզիները և լճափնյա կամ գետափնյա քաղաքներն ու գյուղերը դարեր շարունակ հաղորդակցվել են **գետանցներով**: լաստերով ու լաստակամուրջներով, փայտակերտ կամ քարակոփ կամուրջներով, տկալաստերով (տոփ) կամ նավակներով ու նավերով:

Ինչպես որ ցամաքային երթուղիների համար հայտնի լեռնանցքները (Ձորա- պահակ, Սողք կամ Սելիմի, Սևանի, Դրունք Կիլիկոն ևն), այնպես էլ գետանցները, որպես ճանապարհներն իրար միացնող որոշակի ու անկապտելի հանգուցակետեր, պետությունների կամ իշխանությունների կողմից պահպանվում, հովանավորվում և քաջ հայտնի էին հեռու կամ մոտիկ երկրներին ու տեղացիներին: Այսպես՝ Արաքսի աջ ափին, Արցախի հարևանությամբ Փայտակարանում գտնվող Վարդանակերտ ավանի մոտակայքի միևնույն գետանցի մասին վկայությունների ենք հանդիպում տարրեր հարյուրամյակների (VII-XII դդ.) հայ մատենագիրների մոտ¹⁴: Արդեն XIX դ. և XX դ. սկզբներին միայն Արաքս գետը կտրում-անցնում էի ավելի քան 15 գետանց...¹⁵ Կարևոր առևտրատնտեսական ու ռազմական նշանակություն ունեին նաև Հայկական լեռնաշխարհը ձևատող շատ այլ երթուղիներ հանգուցող ռազմաթիվ գետանցներ, որոնք գտնվում էին Եփրատ-Արածանի, Տիգրիս, Կուր և այլ գետերի կամ դրանց վտակների վրա:

¹⁴ Պատմություն Սեբեոսի: Աշխատասիրությամբ Գ. Վ. Արզարյանի, Ե., 1979, էջ 126: *Ղևոնդ*, Պատմություն: Աշխատասիրությամբ Ա. Տեր-Ղևոնդյանի, Ե., 1982, էջ 32: *Ասեփանոս Ասողկ*, Տիեզերական պատմություն, ՍՊԲ, 1885, էջ 101: *Կիրակոս Գանձակեցի*, Հայոց պատմություն: Աշխատասիրությամբ Վ. Առաքելյանի, Ե., 1982, էջ 58:

¹⁵ *И. Шопен*, Исторический памятник состояния Армянской области в эпоху ее присоединения к Российской Империи, СПб, 1852, с. 722-725. *Г. Лунн*, Армения, т. 1, Туфлус, 1910.

Գետանցման կամ նավարկման հարմար միջոց էի սովորական փայտամած **լաստը** կամ **տկալաստը**, որը հայոց մեջ տարրեր ազգագրական շրջաններում կոչվում էր նաև տարրերը անվանումներով՝ **տոփ, ափանդ, տկանավ, տկանավակ, քելեկ, կենի (գամի)**, Կիլիկյան Հայաստանում նաև՝ **խալե, դալե, դայեղ** ևն: Տկալաստ-նավ սարքելու համար օգտագործում էին դիմացկուն, ճկուն և համեմատաբար թեթևաքաշ կաղնի, մայրի, լաստենի և այլ ծառատեսակներ, որոնցից առավել գերադասելի էի համարվում **լաստենին**, որն «ի ջրոտ տեղիս լինի, և յորմե նախնիքն գ'լաստ առնեին, և այժմուս գ'նավո շինեին, զի դժվարավ կփտի»¹⁶: Տկալաստը սարում-**կապում** էին հետևյալ կերպ. միմյանց կապած-ազուցած կամ փայտասեպերով գամած-ամրացված ռարակ գերաններից կամ տափակ ու քառանկյուն տախտակներից կազմած տախտակամած լաստահատակո տակից մի քանի շարքով կապում-ամրացնում էին ոչխարի, այծի, եզան կամ զոմեշի օդալից, հաճախ՝ նաև կպրամած տիկեր, որոնք լաստը հուսալիորեն պահում էին ջրի մակերեսին: Նման տկալաստերի նկարագրության հանդիպում ենք ինչպես հնագույն ու միջնադարյան, այնպես էլ XIX դ.-XX դ. սկզբների ռազմաթիվ հեղինակների մոտ¹⁷:

Հայկական լեռնաշխարհում գետանցման նպատակով լաստերի կամ տկալաստերի միջոցով կառուցվում էին **շարժական կամ ժամանակավոր կամուրջներ**: Այսպես, օրինակ, Տակտիկոսը Կորրուլոնի արշավանքների մասին (Լդ.), ռազմիցս հիշատակում է հայերի կամ պարթևների ու հռոմեացիների կողմից կառուցված՝ Եփրատ-Արածանին գոտկող

¹⁶ *Ղ. Ալիշան*, Հայ բուսակ կամ հայկական բուսականություն, Վենետիկ, 1895, էջ 211:

¹⁷ *Հերոդոտոս*, Պատմություն իմր գրքից, Ե., 1986, էջ 79-80, 307: *Տակիտոս*, Ե., 1941, էջ 33, 67, 105, 115 ևն: *Աբրահամ Կրետացի*, Պատմություն, Ե., 1973, էջ 78-80: *Մ. Թադևադեանց*, ճանապարհորդություն հ Հայս: Կալկաթա, 1847, էջ 140, 155, 250, 164 ևն: *Ա. Տովրե, Գ. Փիսոն*, Ուղևորություն ի Փոքր Ասիա, Վիեննա, 1893, էջ 82 ևն: *Ա. Քելեյան*, Ան և ակնեցիք, Փարիզ, 1952, էջ 213-214: *Վահե Հայկ*, Խարբերդ ու անոր ոսկեղեն դաշտը, Նյու-Յորք, 1959, էջ 8, 81 ևն: *Layard H. Audeen*, Discoveries in the Ruins at Nineveh and Babilon with Travels in Annenia and Kurdistan, London, 1853, p. 413: *Էվիյա Չելեքի* (Ուղեգրություն): Թուրքական աղբյուրներ, հտ. Գ. Երևան:

«Ժամանակավոր կամուրջների» կամ «նավերով կամուրջների» մասին¹⁸, որոնք ըստ նրա կցկտուր ակնարկների, կազմված էրն իրար ամրացված-կապած լաստերից կամ տկալաստերից: Առաջավոր Ասիայի ու նաև Հայաստանի տնտեսական, ռազմաքաղաքական և մշակութային կյանքի զարգացման ու հաղորդակցման ասպարեզում դեռևս լքեմենյան դարաշրջանից հայտնի «Արքայական ճանապարհի», այնուհետև «Մետաքսի ճանապարհի» կարևորագույն հանգուցակետ էր լայնահուն Եփրատը գոտկող բազում գետանցներից նաև պաշտպանական նպատակներ ունեցող Ջնգնայի գետանցը «նավակամուրջը Եփրատում», որը հաստ «չուաններով» միմյանց ամրապինդ-կապած՝ «կազմեալ [էր] նավոք կամ նավակոք»¹⁹:

Նաև ազգագրական տեսակետից առանձնապես հետաքրքիր է Աբրահամ Կրետացու (XVIII դ.) տեղեկությունը Արաքս և Կուր գետերը գոտկող ու նույնպես գրեթե ռազմականացված պաշտպանական երկու լաստակերտ կամուրջների մասին. «...Տեսաք զտեղին, ուր խառներ Եփրատն ընդ Կուռ գետոյն: Եւ Բ (2) կամուրջս շինեալ մինն ի վերա Երասխայ..., և միւսն՝ յետ խառնելոյն ի վերա Կուռ գետոյն: Փոքրիկ *նավճակներ շինեալ միաբերթ*, որ էր ի փայտե փորեալ չոնեխներ *[մակույկներ]* և միմեանց ընթեր շարեալ ի վերա ջրոյն՝ գետոյն լայնութեամբն: Եւ շղթայիւք ի հաստ առասանավ, որ էր կապեալ զչոնեխներն ի երկուց կողմաց զլիսոցն նավճակաց, զվերի կողմն՝ շղթայիւք և զվարի կողմն՝ առասանավ, որ էր որպես ղալիօնի *[նավի]* երկաթի հաստ փալամար *(ճոպան, մալուխ խարսխին, կառան նաւու)*: Եւ ի վերա նավճակաց տախտակ հաստագոյն և փայտ շարեալ և պնդացուեալ մսմարավ *[գամերով]*, որ երթային և գային անցորդք:

Բայց գետոյն կամուրջն Բ(2) զլուխն դղեակս և բրզունս ի նմա *բերթածն շինեալ* և ի

միջի մնոցա պատրաստութիւն տեսեալ հրահանելեաց. զի մի յանկարծակի թշնամիք ասպատակեալ վնաս ինչ գործիցեն կամրջին: Այլև պահապանք կացեալ ի վերա, որ պահէին ի տուէ և զիշերի, և *առանց հրամանի ոչ ոք իշխէր անցանել...*»²⁰:

Առավել մանրամասն պատկեր է ներկայացնում Մ. Միրախորյանի՝ XIX դ. 70-80-ականներին վերաբերող ճամփորդական ուղեգրության մեջ վկայած, Մուշի կողմերում՝ Տիգրիսի Չորպորա վտակը հատող երթուղու հատվածի գետանցում օգտագործված տկանավակ-քելեկների հետևյալ նկարագրությունը. «Սույն գետը *[հատկապես]* գարնան եղանակներին բավական կատաղի է և ճանապարհորդք տկանավակ *[քելեկ]* կոչված գործիքով գետի վրայեն կանցնեին: Տկանավակը կբաղկանա օդով լեցուն 16 ոչխարի տկերե, որոնք իրարու հետ կապելու քառակուսի մը ձևացուցած են, վրան բարակ փայտե վանդակուած *[տախտակամած]*, որոյ մեջտեղն 3-4 հոգին ճանապարհի սովորական զոյքովն կարող կլինին կենալ. 2 հոգի թիաւար կարճիկ թիերովն սոյն հետաքրքրական նավակն վարելով (գետանցի) ջրոյ հոսանքին հակառակ շեղութեամբ կը հանեն եզերքն [գետի մյուս ափը]»²¹:

Ուշագրավ է նաև XVII դ. թուրք ուղեգիր-ճանապարհորդ Էվլիյա Չելեբիի հաղորդումը Տիգրիս գետի և Սասնա լեռներից սկզբ առնող նրա ծախսակողմյան վտակների ջրերում նավարկող տկալաստերի մասին «ևյստեղ *[Դիարբեքիր-Ամիդում. ավանդաբար]* տկերի լաստ պատրաստում են կամուրջների *[կամ գետանցների]* մոտ: Սրանք մի տեսակ նավեր են. *[օղալից]* տկերի վրա տախտակ*[ամած]* է ամրացվում և սրանցով *[տկանավերով]* կարելի է ձիեր ու հազարավոր *կանթար* *[1 կանթարը մոտ 100 կգ]* բեռներ տեղափոխել, նարդի կամ սաթրանջ *[շախմատ]* խաղալ ... և *[այստեղից]* մինչև Բաղդադ կամ Բասրա հասնել:

¹⁸ *Տակիտոս*, անդ:

¹⁹ *Մովսես Խորենացի*, Հայոց պատմություն, Ե., 1990, էջ 174: *Հայ ժողովրդի պատմություն*, հտ. 1, ՀՍՍՀ ՀԳԱ հրատ., 1971, էջ 661, 809 ևն: *Նոր բառագիրք հայկազյան լեզուի*, հտ. Բ, ԵՊՀ հրատ., էջ 406 նավակամուրջ:

²⁰ *Աբրահամ Կրետացի*, Պատմություն. Ե., 1973, էջ 78-79: (Ընդգծումները հեղ.):

²¹ Մ. Միրախորյան, Նկարագրական ուղևորութիւն ի հայրենակ գավառս Արեւելյան Տաճկաստանի *[Արևմտյան Հայաստան]*, մասն Ա, Կ. Պոլիս, 1884, էջ 30-31, մասն Գ, էջ 57-58, 97:

Դիարբեքիի կամրջի մոտ *[վաճառքի կամ փոխանակության համար]* նման բազմաթիվ *[մեծ ու փոքր]* պատրաստի լաստեր կան: Նվաստս *[Դիարբեքիից Տիգրիսով]* այդ լաստով մի ժամ ճանապարհ անցա...»²²:

Դեռևս վաղմջական ժամանակներից գարգացման բազմադարյան ու դժվարին ուղի անցած Արմենիա-Հայաստանում արդեն մ.թ.ա. Vդ. հայտնի «կաշեպատ» տկալաստ-*նավեր* սարքելու հմտությունների, դրանց կառուցվածքի ու վարման եղանակների կամ գետերով առևտրա-փոխանակության և այլ նպատակներով ավանդական *երթուղային նավարկության* մասին է վկայում պատմահայր Հերոդոտը²³, ըստ երևույթին, չխորանալով ու անտեսելով նաև ազգագրական տեսակետից հույժ *հետաքրքիր ու հնարավոր որոշ մանրամասներ*, որոնք մեր կողմից ոչ անհիսն կերպով ենթադրվում և փակագծերում հավելվում են ստորև՝ վկայությամբ գուգահեռ: Հիմնականում Արմենիայում կառուցվող այդ «*[Տկալնավերը, - գրում է նա, - որոնցով [Արմենիայից ասորեստանցի վաճառականները] նավում են [Եփրատ] գետն ի վար՝ դեպի Բաբելոն, կլոր են և ամրողջովին կաշեպատ. Արմենիայում... նրանք կտրում են ուռիներ [մատղաշ շիվեր], [որոնցով] պատրաստում [հյուսում] են [լաստալնավի կողերը և [անջրանցիկությունն ու չխորտակվելն ապահովելու նպատակով՝ Ասորեստանից պատվիրատու-վաճառականները գրաստներով՝ էշերով բերում են օղազերծ տկերն ու վիաքաշի կաշին]*, դրանք՝ *[նավի կողերը]* պատում *[եմ]* կաշվե ծածկով, *[տակից օղալից տկեր կապած լաստալնավի հատակի նման.. և տալիս են դրան [նավիմ] վահանի նման կլոր ձև: [Այդ նավերից] ամենամեծերն ունեն հինգ հազար տաղանդ տարողություն [! 1 տաղանդ = 26, 2կգ x 500 տաղանդ = 140 տոննա. Լ. Պ.]*: Նավերը վարում են երկու լայնաբերան թիակներով երկու *[կամ ավելի]*

կանգնած մարդ: Նրանցից մեկը թիակը քաշում է դեպի իրեն, մյուսը՝ հրում իրենից: *[Արմենիայից]...մեծ մասամբ փոխադրում են գինի՝ կարմիր կարասներով (տի. III-2, ադ. II-2)...Բաբելոնում բեռը վաճառելուց հետո, նրանք վաճառքի են հանում նաև [Արմենիայում կառուցված տկալնավի կմախքը [փայտամած լաստը]..., իսկ [վիաքաշի և օղազերծ տկերի] կաշիները բարձում են գրաստներին [և, որոշ ժամանակ անց ցամաքային ճանապարհով] ետ են դառնում արմենների մոտ... քանգի [Եփրատ] գետը [հոսանքով] ի վեր ոչ մի կերպ հնարավոր չէ նավել, և նույն ձևով [Արմենիայում] պատրաստում *[եմ]* ուրիշ *[տկալնավեր]*»²⁴:*

Մեկնաբանելով Հերոդոտի արժեքավոր այս վկայությունը, առանց երկմտելու կարելի է պնդել, որ նախ՝ նավերը *փայտամած լաստահատակ պետք է ունենային և, որ տակից անպայման օղալից տկեր կապած՝* հատկապես մեծ և բեռնատարողունակ այդ սարվածքներն, իրոք, *տկալաստ նավեր են եղել*: Նաև մ.թ.ա. X-IXդդ. սկսած հենց տվյալ Vդ. արմենները ոչ միայն ծանոթ էին առևտրական գործարքներին ու այդ տիպի ջրային փոխադրամիջոցներին, այլև՝ ամենայն հավանականությամբ՝ ընդունակ ու կարող էին այդպիսիք սարքել ու վարել և առևտուր անել: «Առաջին եզրակացությունը, - գրում է Գ. Սարգսյանը, - որ կարելի է անել այս հաղորդումից, այն է որ Բաբելոնի և Հայաստանի միջև կանոնավոր առևտրական երթևեկություն է եղել: Պատմագիրը հիշատակում է միայն բաբելոնցի առևտրականներին, բայց դրանով ամենևին չի բացառվում *[նաև]* հայ առևտրականների կողմից այդ ուղիները *[նույնպես] օգտագործելու հանգամանքը*»²⁵: Դիցուք, հատկապես ասորեստանցիների առևտրատնտեսական կյանքը և նիստ ու կացը նկարագրելով, պարտադիր չէր, որ Հերոդոտը զուգահեռաբար ու մանրամասն անդրադառնար նաև Արմենիային և «այդ դա-

²² *Էվլիա Չելեբի*, անդ. էջ 189:

²³ *Հերոդոտոս*, անդ. էջ 79-80, 307: Տե՛ս նաև՝ *Քսենոփոն*, Անարասիս, Ե., էջ 50 («Կաշվե լաստեր»): *Смрaдoн*, Гeогpафия в 17-и кнугax, Лeнингpaд, 1964, XVI, IV, 19 և ծնթ. 140 (смр. 508՝ «Կաշեպատ նավ»): Այս պատմիչների՝ *կաշեպատ, կաշվե կամ ամրողջովին կաշեպատ* լաստերի կամ նավերի մասին որոշակի ակնարկները, ամենայն հավանականությամբ *տկանավերի* կամ *տկալաստերի* մասին է:

²⁴ *Հերոդոտոս*, անդ:

²⁵ Գ. Սարգսյան, Պատմահայր Հերոդոտոսը, *Հերոդոտոս*, անդ. էջ 569 ևն: Դ. Սանանյան, Երկեր, ետ. 2, Ե., 1985, էջ 10-12: Ժ. Խաչատրյան, Հերոդոտոսի Հայաստանին վերաբերող սր վկայության մասին: «Բանբեր Երևանի համալսարանի», ք. 1 (94), Ե., 1988:

րաշրջանում միջազգային առևտրի ասպարեզում հայ առևտրականների միջնորդական խոշոր դերին»²⁶։ Վերջապես, մ.թ.ա. V դ. ասորեստանցի մեծածախ վաճառականները նաև հմուտ *արհեստավորներ չէին* և՛ որպես ավելորդ ծախս ու ծանրաբեռնվածություն՝ իրենց հետ նաև *բազում արհեստավորներ ու բանվորներ չէին բերի-տանի*, այլ՝ որ առավել բնական ու տրամաբանական է՝ Արմենիայում նրանք տեղացի արմեն (հայ) հմուտ արհեստավորներին պետք է որ նախօրոք պատվիրեին՝ տեղական հումքով, մեծ կամ փոքր տարողունակությամբ «նավեր» սարել-կառուցելու (*կապելու*) իրոք աշխատատար, ժամանակատար ու պատասխանատու գործը։ Որպես վերը նշվածի հավաստի ապացույց կարելի է համարել նաև այն իրողությունը, որ ընդհուպ սինչև մեր ժամանակների պահպանվում էր ջրային նման փոխադրամիջոցների օգտագործումը ինչպես Հայկական լեռնաշխարհում, այնպես էլ նրան հարևան հիշյալ տարածքներում։ Բնորոշ է նաև տակավին XIX դ. վերջերին Տիգրիս գետի և նրա վտակների գետանցներում լայնորեն օգտագործվող՝ մեծ ու փոքր այդպիսի նավերի կամ տկալաստերի վերաբերյալ օտարերկրյա ճամփորդների հետևյալ ընդհանրացումը²⁷։ «Ոչ միայն Հերոդոտոսի ծանոթ խոսքին մեջ կգտնենք այս քելեքներուն [տկանավերի] նկարագրությունն *ճշդիւ* այնպես՝ ինչպես որ այսօր կտեսնենք, այլ նաև ասոնց նկարը քանդակուած գտնուած է Նինուեյի [*Ճիշտը՝ Բալավաթի. Լ. Պ.*] պալասյին ավերակաց որմոց վրա», - ավելի ճիշտ՝ պալասյի դարպասի բրոնզե ծածկույթ պաստառներին՝ ավաբակիր *կլոր նավի* պատկերաքանդակում (տխ. III, նկ.2), նույն Ուրարտու-Արմենիայից կարմիր կարաս բարձած՝ նույնպես ավարակիր՝ բայց արդեն ճաղակերտ անիվներով քառանիվ սայլի (տխ. II, նկ.2) գրեթե կողքին, որոնք ուղեկցվում են մ.թ.ա. IX դ. Սալմանասար - III ասորաց թագավորի սեպագիր հոխորտանքներով՝ արմենների հասցեին²⁸։

²⁶ *Հ. Մանանդյան*, անդ։

²⁷ *Ս. Տրվլյեև և Գ. Փիտոն*, անդ, էջ 82։

²⁸ *И. Снегирев*, Древний Восток. Атлас по древней истории... Таблица 121, рус. 5. Ленинград, 1937. *Всёмир-*

Դեռ ավելին՝ Աիջազետքում եփրատ և այլ գետերով փոխադրումների կամ այնտեղ ձկնորսության նպատակներով, ջրային այլ փոխադրամիջոցներին (*մաշֆուխ, քախմ, քելեկ* ևն) գուգահեռ պատրաստում և օգտագործում են *դուֆֆա (rydpha)* կոչվող ավանդական, բայց *փոքրաքծավալ կլոր նավեր* կամ նավակներ (տխ. III, նկ.3,4)²⁹, որոնց սարման եղանակներ, արտաքին տեսքն ու վարման միջոցները գրեթե նման են հնագույն Ասորեստանում կամ Հայաստանում հայտնի՝ Հերոդոտոսի նկարագրած «վահանանման կլորածև նավերին»։ Արանք 3-4մ տրամագծով, 70-80սմ խորքով անտախտակամած, հարթ հատակով և դրսի կողմից ուռուցիկ ու նույնպես կլոր բազրիքով, սալականման հյուսածո կլոր նավակներ են, որոնց կմախքը հյուսում են *արմավենու տերևներով* և, անջրանցիկ դարձնելու նպատակով, արդի պայմաններում ոչ թե տկահատակում կամ կաշեպատում են, ինչպես վաղնջական ժամանակներում, այլ ամբողջությամբ ծյուրածածում են դրսից ու ներսից։

Ուշագրավ է, որ արդեն 1845թ. Լինվեյի մոտակայքի Նեմրուդ բլուրի հնագույն Քաղաք կամ Լարիսա քաղաքի պեղումներից հայտնաբերված հսկայածավալ ու ծանրաքաշ մարդ-առյուծների ու մարդ-եզների շուրջ 13 գույզ ճերմակաքար արձան-կոթողներից գոնե մեկ գույզը Անգլիա տեղափոխելու նպատակով հնագետ Հենրի Լեյարդը *տեղացիների խորհրդով ու օգնությամբ* Տիգրիս գետի ափին կառուցել տվեց առաջավորասիական *ավանդական* այս տկալաստերից բաղկացած հսկայական տկանավ, որը դեպի Պարսից ծոց գետն է վաթ շուրջ հագար կիլոմետր լողալով ընթացավ՝ շնորհիվ թիավար լաստանավի տախտակամածների տասից կապած-ամրացված շուրջ 600 օդալից գոմշատկների³⁰։

Հայկական և օտարալեզու մատենագրական ու հետազա պատմաագագրական վկա-

ная история, т. 1, М., 1955, с. 515-516. Հայ ժողովրդի պատմություն, հտ 1, ԳԱ հրատ., Ե., 1971, էջ 284-288։

²⁹ *Народы мира*, Этнографические очерки, Народы Передней Азии. М., 1957, с. 518-519.

³⁰ *Layard H. Austen*, անդ, էջ 434 ևն։ *Կ. Կերամ*, Աստվածներ, դամբարաններ, գիտնականներ, Ե., 1966, էջ 282, 296, 301, 348-351։ *Չ. Կոսիդովսկի*, Երր արևը աստված էր, Ե., 1987, էջ 34-35, 72-77։

յությունների համաձայն, դեռևս վաղ միջնադարից ու մինչև XIX դ. ծովագուրկ Հայաստանի չափանիշերով, *լճային նավագնացության* ասպարեզում նույնպես գգալի է հատկապես Վանա և Սևանա լճերի ջրային երթուղիների և մեծ ու փոքր նավահանգիստների դերը: Հաճախակի են հիշատակվում առանձնապես Վան-Դատվան երթուղին, Ոստան, Խլաթ, Արծկե-Արծեշ ու Առեստավան քաղաք-նավահանգիստները և «Երևելի Աղթամար կոզու խաղաղ ու անքույթ նավահանգիստը»³¹ (տխ. IV, նկ. 2 և 1՝ Արծեշ-Ականցի նավամատույց): Սևանա լճի ավազանում գրեթե նույնպիսի դեր կատարում էին Սևանա (հնում Գեղամե), Նորատուս, Կոթ բնակավայրերը, Այրի-վանքը և «յամմատչելի ամրոցն է Սևան կղզվոջ», որտեղից 921թ. Աշոտ Բ Երկաթ թագավորը արարական թագաճառակ հրոսակազորի ղեմ՝ «...շուտափույթ պատրաստում է տասնմեկ նավ, ..յոթանասուն ազնվական [«ազատ» սալաների]... և լայնալիճ աղեղներով զինված իր [ռազմի] ծառաներին, որոնք քաջակորով ու նետածգության մեջ հմուտ մարդիկ էին... Ապա ինքն էլ նրանց հետ նավ էրարծրանում, և նրանք գնում [նավարկում են] թշնամիների դեմ *ծովամարտ* տալու («*Ծովամարտիկ առ թշնամիսն*»): Եվ հաջողությամբ ...հեռացնում են թշնամիների թագնության ռազմաճակատը, և թշնամին նրանց առաջ փախուստի է դիմում»³²:

Առանձնապես խոսում են IX-X դդ. Վասպուրականի Արծրունյաց Դերենիկ, Գագիկ շինարար թագավորների ու Գուրգեն իշխանի երկարամյա գործունեության մասին նույն ժամանակների հայ մատենագիրների վավերացումները, ըստ որոնց, օրինակ, Գագիկ Արծրունին (908-943թթ.) «...գցեց *Ճանապարհի նավագնացության համար*... լեռների ու դաշտերի *ասպարեզով*, *Բզնունյաց (Վանա)* ծովով,

Մանավազյան նահանգից [սայլերով ու նավերով Վանտոսպա] րերեց մատուցեց տաշած քարեր, որպես եկեղեցու շինության նյութ,... հրաշագեղ *դիտանոցի* ավարտման և ... այլ տեղերի համար»³³: [Իսկ] հրաշակերտ... Աղթամար [քաղաքն ու ամրոցը կառուցապատելով] ... ծովի խորահատակ հիմքերի բերանին նա դրեց ահավիրապես, հաստահեղույս, րևեռապինդ դռներ: Այսպիսով, *ծովի մի մասն առնելով [Աղթամար] կղզու կողմը*, նա հրաշալիք գործեց և ստեղծեց խաղաղ ու անքույթ [ապահով] *նավահանգիստ՝ նավերի խմբի [նավատորմի] համար* (տխ. IV, նկ. 2): ...Աս, որ կառուցեց ծովի մեծ խողովքունում՝ ապարժեք արեց իրենից առաջ եղած [Վարդա ժայռափոր պալատներն ու Շամիրամի ջրանցքը կառուցած] ճարտարապետների գործերն ու իմաստությունը»³⁴: Ապա, որոշ ժամանակ անց, Գագիկ թագավորը արարական ցեղախմբից ազատագրելով Աղծնիքի Կոտոմ բնակավայրի ամրոցը՝ «հիմքից տապալեց [այդ] շինությունը, նրա [տուֆ] քարերը րարծեց [սայլերին՝ շուրջ 100 կմ ցամաքով և ապա Սիավանք նավահանգստից նավերով] րերեց [Վանա] ծովի վրայով [Աղթամար կղզի], տվեց սուրբ եկեղեցու շինարարության համար: Եվ ... կանգ- նեցրեց փառաց տաճարը [Աբ. Խաչը՝ 915 - 921թթ.]: Եվ քանզի [այս բոլոր կառույցների] ճարտարսպետն էր Մանվելը, ապա նա ... հրաշակերտեց նաև այս եկեղեցին գարմանալի արվեստով»³⁵:

Կարծեք լրացնելով իրականությունն ու իր նախորդների վկայությունները, Գրիգոր Նարեկացին (951-1003թթ.) թարեպատեհ առիթով և աշխարհիկ կյանքի լավատեղյակ իմացությամբ նկարագրում է նաև Վանա լճում նավարկող շքեղ շինվածքով նավի զրեթե մանրամասն պատկերը: Դեռևս X դ. Հայաստանի ջրերում նավարկող կատարյալ սարվածքի այս մեքենայի ու դրա շուրջ երկու տասնյակից ավելի հիմնական թաղաղրիչների *հմաննի հայկա-*

³¹ Թովմա Արծրունի և Ամանուն, Պատմություն Արծրունյաց տան, Ե., 1978, էջ 261-262, 296-297 ևն: X. Լուսի, Армения, т. II, Тбнлсис, 1940, էջ 162-167 և նկարներ 120 (Արծեշ-Ականց), 140 /Աղթամար/:

³² Հովհաննես Դրասխանակերտցի, Հայոց պատմություն, Ե., 1966, էջ 354-357:

³³ Թովմա Արծրունի և Ամանուն, նույնը, էջ 258-262:

³⁴ Անդ էջ 269-297:

³⁵ Անդ էջ 300:

կան. անվանումների թվարկումն իսկ³⁶ թիակներ, կայս, թռչարան-առագաստ, բարձրադիր դիտարան, դեկ, նավապետ, (նաուդիր), ապավանդակ, խարիսխ, ուղղիչ սամիներ, ող-նափայտ (ողնուց, «նավի փոր»), զստի կապաններ, լաստ հիմանն. հաստարանի, [նավի] գոգք ամփոփման. վանդակապատ, առասան, նավախելի իմաստով խելք շրթանցն եգերաց, գահաւորակին հանգստարանն, մածունք տախտակաշարք (տախտակամած), պնդման բեւեռք [գամեր], բազմականք [բազմոցներ] և այս բաղադրիչների հասկացվածության ու կիրառման հակիրճ, բայց և խոստում պատկերումը հայոց վաղնջական նյութական մշակույթի ներկայացման հազվադեպ մի օրինակ է հայ և օտար մատենագրության համայնապատկերում: Պատմաագագրական տեսակետից ևս գեղարվեստական այդ անթերի նկարագրության հետ թերևս կարող է մրցել միայն «գիլ-գիլ» սայլի կամ շքասայլի պատկերը հենց իր իսկ Նարեկացու հայտնի «Տաղ Յարության» գողտրիկ երգում, որը նույնպես վկայում է նրա սերտ կապվածությունն իր հայրենի աշխարհի կենցաղին ու առօրյային (սայլ, առեղ, կուրծն սայլին, լուծն իր սամիքով ու սամոտիքով, անիվ, եզն ամուլին ևն)³⁷:

XIX դ. կեսերին Աղթամար կղզի այցելած Միջագետքի հին մշակույթի նշանավոր հետազոտողներից մեկը՝ Ա. Լեյարդը³⁸ փաստորեն առաջին անգամ գիտական շրջանառության մեջ դրեց Ար. Խաչ եկեղեցու պատկերաքանդակները, որոնց հետագա ուսումնասիրությամբ զբաղվեցին անվանի շատ գիտնականներ (Յ. Լինչ, Յ. Օրբելի, Ե. Լալայան, ... և հատկապես Սիրարփի Ներսիսյանն ու Ստ. Մնացականյանը ևն): Տաճարի ճակատները գոտկող բուսական ու կենդանական զարդամոտիվներով մշակված հորիզոնական զարդագոտիները պարունակում են նաև առանձին

հարթաքանդակներ՝ ինչպես Հին, այնպես էլ Նոր Կտակարաններից և հայ ազգային կամ Արծրունյաց տան պատմությունից առանձին նշանավոր դրվագներ ու առարկաներ: Արանցից այստեղ արժարժվող թեմայի հետ աղերսվում է տաճարի արևմտյան խաչաթևի հարավային ճակատին կերտված առագաստանավի խորհրդանշական պատկերաքանդակը (աղ. III, նկ. 1)³⁹, որը չնայած իր հին կտակարանային բովանդակությանը, արտահայտում է նաև հայոց ջրային փոխադրամիջոցների տվյալ դարաշրջանի տարբերակներից մեկը՝ երկարավուն, ճրագների պես դեպի վեր բարձրացող կեռման ու զարդաքանդակ գլխամասով և ետնամասով ճրագանավը կայմի վերամբարձ խոտորմակ ծողի թևերին թառած քառանկյուն ալեծալք թռչարան-առագաստով, «որը զքամին գողանայ» (Ղ. Ալիշան):

Վառա լճի հարավային ափից ոչ հեռու Աղթամար կղզին նաև ռազմաստրատեգիական տեսակետից արտակարգ հարմար էր պաշտպանության համար, որը դեռևս վաղ միջնադարից պահպանում էր իր նշանակությունը որպես երկրի նշանավոր ամրություններից մեկը: Պատահական չէ, որ տակավին VII դ. Բյուզանդական կայսրության դեմ մղած պայքարի տարիներին այստեղ էր ամրացել հայոց իշխան, զորավար Թեոդորոս Ռշտունին: Կղզում Գագիկ Արծրունու կառուցած «ծովից հինգ կանգուն [մոտ 2,5 մետր] բարձրությամբ, քարահատակ ամբարտակը» և այն զոտկող, «մոտ հինգ ասպարեզ [ավելի քան մեկ կիլոմետր] տևածությամբ... հրաշակերտ, ահեղակերպ... լայնամիստ, բուրգերով ու բարձր աշտարակներով պարիսպը»⁴⁰ անհնար էր դարձնում թշնամու կողմից որևէ զործողություն՝ մայրաքաղաք Աղթամարը՝ կամ նավահանգիստ-միջնաբերդը գրավելը:

Ափամերձ կղզիներում նավահանգիստ ու բերդ-ամրոցներ կառուցելու ավանդույթը ղիտվում է նույն ժամանակներում նաև «յան-

³⁶ Գրիգոր Նարեկացի, Մատենանոց տպարան, Ե., 1985, էջ 339-341, ևն: Ղևոնդ Ալիշան, Միտում, Համագրություն Հայկական Կիլիկիոյ և Լևոն Մեծագործ, Վենետիկ, Ա. Ղազար, 1885, էջ 372-373:

³⁷ Գրիգոր Նարեկացի, Տաղեր, 1957, էջ 62-64: Նույնի Մատենանոց տպարան, Ե., 1985, էջ 1012-1015:

³⁸ Layard H. Andsen, անդ, էջ 413 ևն: Տես նաև X. Ասաչ, անդ: И. Орбели, Памятники Армянского зодчества на островах Ахтамар, Избранные труды, М., 1968.

³⁹ Հայկական եկեղեցիներ, Լիսաբոն - Ս. Էջմիածին, 1970: Ատ. Մնացականյան, Աղթամար. «Երբունի» երատ., Ֆինլանդիա, 1985, էջ 10-17: Ե. Լալայան, Վասպուրականի նշանավոր վանքերը: Աղթամարի Ս. Խաչ վանքը, Ազգագրական հանդես, հտ. 20, 2, 1900, ետ. 21, ք. 1, 1911, հտ. 22, ք. 1912:

⁴⁰ Թովմա Արծրունի և Անանուն..., անդ էջ 296:

մատչելի ամրոցն ի Սևան կղզւոք»⁴¹. որտեղ ամրացած Աշոտ Բ Երկաթ թագավորը հենց այստեղ 921թ. տված «ծովամարտից» էլ սկսեց իր հաղթարշավը՝ Հայաստանը արարական լծից ազատագրելու համար: Ավելի ուշ, նման առափնյա նավահանգիստ-ամրությունների հանդիպում ենք նաև Կիլիկյան Հայաստանում (XI-XIVդդ.), որտեղ նավահանգիստների մատույցները վերահսկվում էին կից կամ ափերից ոչ հեռու կղզիներում կառուցված ամրոցների կողմից (Կոռիկոս, Ալաս ևն):

Երեք կողմից անսխտավոսյան լեռնաշղթայով շրջապատված պատմական Կիլիկյան Հայաստանը հարավոց շուրջ 500 կմ երկարությամբ ողողվում էի Միջերերականի հյուսիս-աբևեյան ծովափով, Ջահան (Պյուռանոս), Սեյհան (Սարոս), Տարսուս (Կյուղմոս), Սելևկիա (Կալիդանոս) ջրառատ ու *նավարկելի գետերով*, և ուներ տեղական ու միջազգային նշանակության՝ Ալաս, Տարսոն, Մերնին, Ադանա, Կոռիկոս, Սելևկիա և այլ քաղաք-նավահանգիստներ, որոնք մտնում էին արքունի տան տիրույթների մեջ և անմիջականորեն հովանավորվում ու ենթարկվում էին նիան: Հայոց Կիլիկիայի՝ Սիսուանի պատմության խորագիտական Ղ. Ալիշանի, առանձնապես ընդգծելով *Հայկական ծովածոցում* այն ժամանակներում գործած Այակի առևտրատնտեսական խոշոր դերը, վավերացնում է, թե «...վեայեն և այժմու քննիչք զի չիք քան զԱլաս անքույթ նաւահանգիստ ի կողմանս Գարամանի և Ասորվոց»... և, որ ի մերայոց հանճար պարադետ և ձեռն աջողակ... կազմեաց, եբաց, եցոյց զԱլաս, հանդերձյալ՝ նավակայիւք *[նավահանգիստներով]*, ամբարտակօք, բերդիւք ծովու և ցամաքի, մթերամօցք, բաժտամբ *[մաքսատուն]*, և ամենայնիւ որ կարևորն է *մեծի և առաջնոյ աշխարհամուտ նաւակայանից* պետութեան միոյ»... *Ալասը նոր դշխուհին է «ծովուն Հայոց, որ և ի սակավ ամս հայկական կենդանությանն*, թեբևս ճոխագոյնս պճնեցավ և ամբարեաց զանձս ի մթերից շահավաճառութեան երկուց ծագաց

⁴¹ *Հովհաննես Դրասխանակերտցի*..., անդ՝ էջ 356-357:

աշխարհի, ... զի *[Ալաս]* ոչ հանգոյց մի սռսկ էի մեծի ճանապարհի վաճառականութեան արևելից, այլ մարթ է ասել թե և՛ *զլուխ*, և՛ *կենդրոն հանգրուանաց*»: Հենց այստեղից է, որ «Հռչակագրոյն և գերագոյն համարեալ ի ճանապարհորդս և ի ճանապարհագիրս միջին դարուց՝ Աարկոս Պողոս *[Մարկո Պոլոն]* վեցնետիկցի (1271-ին) արար սկիզբն երկարածիզ ուղևորութեանն յաշխարհս Թաթարաց, Հնդկաց և ճենաց, և *հայկական նաւու չուեաց* ի Պտղոմայիս... (տխ. IV, նկ. 3): Տակավին այդ ժամանակներում «եթե ամենայն ոք որ կամիցի ի հորին Ասիա երթալ զսկիզբն ճանապարհին առնէ յԱլասա», որը միջպետական առևտրատնտեսական փաստաթղթերով նաև «որոշանի կոչեն *նաւահանգիստ թագավորին Հայոց*-Portus Ayasii Domini Regis Ermenie (1274 ամի)»...⁴²:

Քաջատեյակ ժամանակակիցներ Ներսես Լամբրոնացու (1350-1425թթ.)⁴³, Առաքել Սյունեցու (1350-1425թթ.)⁴⁴ և այլոց վկայությամբ «զի յիշեն *և գտեսակս նաւուց*» Կիլիկյան Հայաստանում առանձնապես տաքածված էին առազաստավոր կամ անառագաստ *ծրգանավեր* ու նավակներ և հեռագնա ապրանքամարդատար խոշոր առազաստանավեր «*այծեննաձև*» *բերդանավեր* կամ «պատերազմիկ» նավեր, «...որք *[երբ]* երկնչին յաւազակաց շրմեմ չորքանկիւնի *բերդ* ի յետ կոյս նաւին, մստի դեկավարն անդ, զի թե յառաջ կոյս մստի՝ ոչ կարէ ուղղել զնաւն. և երկու թել նաւին ի ձեռին իւրում յաջ և յահեակ. և յորժամ ծռի նաւն՝ զմին թելն յինքն քաշէ և միւսն ի բաց մղէ յինքեանէ, և այնպէս ուղղէ զնաւն»: Բերդանավը «խիստ մեծ է, և երեք տապաղայ *[եռահարկ՝ նավասենյակ-կայուտներով]* ի վերա իրարաց շինեալ՝ ներքնատուն և միջնատուն և վերնատուն... Բերդանավն համանիշ է...մեծամեծ նաւուց ժամանակն

⁴² *Ղևոնդ Ալիշան*, անդ՝ էջ 358-359, նկ.1, էջ 395:

⁴³ *Ներսես Լամբրոնացի*, ընտիր մատենագիրք, Վենետիկ, 1865:

⁴⁴ *Առաքել Սյունեցի*, Լուծումն լառագս Սահմանացս Դաթի Անյաղթի..., Մաղրաս, 1797: Տես նաև՝ *Գ. Ավետիքյան*, Նարեկ աղօթից համառոտ և զգուշաւոր լուծմամբք (Նարեկուն), Վենետիկ, 1827: *Դ. Նայան*, Կորք մեկնութեան, Կ. Պոլիս, 1745:

(galea.galeone), զոր Դեթում պատմիչ [XIIIդ.] և այլք *խալէ [ղալե, դայեդ, դայեխ. Լ. Պ.]* գրեն. իսկ երեքկարգեան [եռահարկ] տներն՝ զայժմեան [XVդ.] համակարգ պատերազմիկ մաս կերպարեն, քան է զեռաթի [եռաթիսկ] մաս»։ Յուրաքանչյուր նավում ծառայում էին առնվազն քսանհինգ շարքային հիմնականում մավաստի, ի բաց առյալ ճամփորդներին կամ զինվորներին։ Այս հսկայածավալ տարողունակ առագաստամալը կայանելու համար օգտագործվում էի հաստ ճուպանի ծայրին ամրապինդ կապած երկաթե խարիսխը, իսկ եթե «կամին հասնել *[ընդհուպ]*՝ ի մաւահանգիստն և ոչ կարեն, յայնժամ ձգեն իւարիսխն ի ցամաք և պնդեն յոյժ. ապա կալով ի մաւին՝ քաշեն չուանն խարիսխին յինքեանս, և այնպես ինքեանք և մաս հասնեն ի յեզրն»⁴⁵։

Այսպիսով, թեկուզ և կարճ ժամանակով (XI-XIVդդ.), այնուամենայնիվ՝ հայոց վաղնջական երազանքը իրականություն էի դարձել՝ *վիճակվել էր մաս «...մերոց ազգաց...տիրելոց ծովու»* (Մխիթար Գոշ⁴⁶), սակայն հնարավոր էի՝ «Ո՛չ *[առաջնց]* մաւելոյն յառաջ կալցուք զգործ» [Լևոն Բ Մեծ], կամ՝ «...առանց մաւային գորութեան... ու ծովամարտութեան... պաշտպանել զայնքան ափանց... և ցամաքային իսկ անդորրութիւն»...⁴⁷ Այսինքն՝ առանց մշտական հզոր մավատորմի և մավագնացության ստեղծման ու զարգացման անհնար կլինէր երկրի սոցիալ-տնտեսական ու ռազմապաշտպանունակության ապահովումն ու զարգացումը։ Դժբախտաբար, ժամանակին մաս ժանրակշիռ ծովային պետություն լինելով հանդերձ, Կիլիկյան Հայաստանի *բուն հայկական մավաշինության* և մավագնացության, այդ բնագավառների արհեստագործության ու հմտությունների մասին պատմագագագրական գրավոր վավերացումներ գրեթե իսպառ բացակայում են, ի բացառյալ մավերի կառուցվածքի կամ մավավարության մասին մեկնաբանական այլ բնույթի ակնարկների կամ հպանցիկ տեղեկությունների⁴⁸։ Այդ իսկ պատ-

ճառով՝ «... առ ի չգոյէ կարևորագոյն ևս զիտելաց զմախնեացս՝մերոց մաւարկութեւն...»⁴⁹ ոչ է մարթ *[մաս]* հավաստել՝... թե *և սեփական հայեցի մաւու՝ք* հատեալ անցեալ իցեն ընդ ծովս. ի մթան մնա տակաւին չափ մաւարկութեան Սիսուանայ, որպես և *ծովամարտիկ գորութեան* նոցին. *[այնուամենայնիվ]*, աներկբայ իսկ գոլով երկոցուն ևս՝ *պետութեանն ու վաճառականաց Հայոց՝ ունել մաւս սեփականս և վարձեալս*»⁵⁰... որն, ամենայն հավանականությամբ, արդյունք էր ինչպես հարևան երկրների և հասակապես, Իտալիայի մավաշինական խոշոր կենտրոններից (Վենետիկ, Ջենովա, Ֆլորենցիա ևն) մավերի գնման և վարձակալման, այնպես էլ բուն երկրում ու տարածաշրջանում դեռևս վաղնջական ժամանակներից մաս հայոց մեջ արմատավորված մավաշինության ու մավագնացության ավանդույթների։

Ազգագրական ու ժողովրդագրական տեսակետից առանձնապես ուշագրավ է մաս մավագնացության և առևտրատնտեսական աշխույժ փոխհարաբերությունների հորձանուտում ավելի քան մեկ միլիոն բնակչություն ունեցող ու, փաստորեն, բազմազգ Կիլիկյան Հայաստանի հայության և մյուս կողմից եվրոպական տարածաշրջանի (Իտալիա, Ֆրանսիա ևն) այլազգիների տարբեր խավերի միջև *բարեկամական-գործարարական ու խնամհական* գրեթե զանգվածային սերտ կապերի ստեղծման երևույթը։ Պատմական և արխիվային հարուստ նյութերը հնարավորություն են ընձեռում Ղ. Ալիշանին փաստելու, որ «Ո՛չ միայն բազում ազգաց լեզուք լսէին *[Կիլիկիոյ քաղաքներու]*, այլև՝ *խնամութիւնք և կենակցութիւնք* լինէին Հայոց ընդ արևմտեացդ... Ոչ անհաճոյ համարին ռանասիրաց յիշել զոմանս ի խնմութեանց աւագորեոյն Սիսուանայ ընդ օտարազգեաց. յաւետ ընդ Փռանկաց, *[իտալացիների և այլոց]*, յորոց մարթ է գուշակել և *զյաճախութիւն ազգախառնութեան հասարակ քաղաքացեաց և ոամկաց*» ..., և Նահապետը թերում է մեծահարուստ կամ

⁴⁵ Ղևոնդ Ալիշան, անդ էջ 360, 371-373 ևն։

⁴⁶ Մխիթար Գոշ, Գիրք դատաստանի, Ե., 1975, էջ 126 և 390։

⁴⁷ Ղևոնդ Ալիշան, անդ էջ 372։

⁴⁸ Տես աստ ծնթ. 37-39։

⁴⁹ Ղևոնդ Ալիշան, անդ էջ 373։

⁵⁰ Նույնը էջ 371 ևն։

անվանի «հայ արանց ու կանանց» ամուսնությունների, իհարկե, ոչ լրիվ, բայց և վավերացված ցուցակներ՝ «Արք - Հայք, կանայք օտար» և «Կանայք - Հայք, օտարազգի արանց»⁵¹:

Ինչպես ցամաքային, այնպես էլ ջրային բանուկ ճանապարհներով Կիլիկիայի հայկական պետությունը սերտ հարաբերությունների մեջ էր նաև մի կողմից Ասորիքի և Իկոնիայի սուլթանության հետ, որտեղից և Կոստանդնուպոլսի ու սևծովյան նավահանգիստների հետ, սա Հալեպից անցնում էր Անտիոք և «Ասորուց դուռ» լեռնանցքով մինչև Մամեստա-Ադանա-Տարսոն քաղաք-նավահանգիստներ և «Դռունք Կիլիկիո» լեռնանցքով մտնում Իկոնիա և դեպի Միջերկրական ու Ան (Պոնտական) ծովեր: Արդեն XIIIդ. հռչակավոր Այասից դուրս եկող մայրուղիներն անցնում էին դեպի Խյուսիս ու արևելք՝ Ջեզմայի կամ Մարաշ-Մելիտիների գետանցներով Մեծ Հայք ու Միջագետք: Հյուսիսային մայրուղին Այասից ձգվում էր դեպի Ադանա-Անարզաբա-Աիս ու Վահկա ամրոցով՝ դեպի Կեսարիա և այլուր:

Ինչպես բուն Հայկական լեռնաշխարհում, այնպես էլ Կիլիկիայի հայկական պետության մեջ՝ շնորհիվ նաև հարևան առաջավորասիական և հատկապես միջագետքյան զարգացած վաղ քաղաքակրթությունների հետ սոցիալ-տնտեսական, ռազմաքաղաքական ու պատմամշակութային սերտ աղերսների ու փոխհարաբերությունների, հայ ժողովուրդը

դեռևս վաղնջական ժամանակներից և հատկապես վաղ միջնադարում արդեն օժտվել էր հաղորդակցության ու փոխադրամիջոցների համալիրում ձեռք բերած հմտությունների ու նյութական մշակույթի առաջնակարգ միջոցներով: Սակայն, արդեն ուշ միջնադարում և, հատկապես, թուրք-սելջուկյան ու մոնղոլական ավերիչ արշավանքներից ու անկախ պետականության կորստից հետո և նրանց բազմադարյան տիրապետության հետևանքով հայոց անիվավոր ու ջրային տրանսպորտի ասպարեզում նույնպես վրա հասավ հետագա բազմադարյան ու խորը լճացում և բնականոն զարգացման կանխում ու ետընթաց:

Այնուամենայնիվ, հայոց ավանդական տրանսպորտի ու հաղորդակցության համակարգի պատմաազգաբանական ուսումնամիությունը որոշակիորեն ակնառու է դարձնում, որ չնայած բնականոն ու աշխաբաքաղական բազմապիսի խոչընդոտներին, այդ բնագավառում ձեռք բերած բազմադարյան փորձի ու հմտությունների շնորհիվ, ընդհուպ մինչև XXդ. շեմերը հայ ժողովուրդը կարողացավ նույնիսկ ամենադժվարին պայմաններում զոյատևել ու վարել իր ավանդական և յուրօրինակ տնտեսությունն ու կենցաղը, միաժամանակ գործունե և որոշակի մասնակցություն ունենալով նաև տիրապետող օտար իշխանությունների պետական ու միջազգային առևտրա-տնտեսական կյանքին:

⁵¹ Ղևոնդ Ալիշան, ամդ՝ էջ 358-359, 371:

Պ Ա Տ Կ Ե Ր Ա Ց Ա Ն Կ

Տախտակ I. Ընկ. 1 Հյուսածո թափառատներով պեղածո քառանիվ սայլ: Մ.թ.ա. XIV-XIII դդ.: Լճաշենի թ. 11 դամբարան: Վերականգնումը՝ հնագետ-ճարտարապետ Գ. Քոչարյանի: Նկ. 2. Երկանիվ մառան սայլի գանգվածեղ անիվ: Ձեռք է բերված ՀԽՍՀ Ալավերդու շրջ. Դսեղ գյուղից 1934թ., ՀԴՊԴ: Նկ. 3. Ձանգվածեղ անիվներով երկանիվ մառան սայլի կառուցվածքը՝ բաղկացուցիչ մասերի աղյուսակ: (Ըստ XIX-XX դդ. սկզբների գրավոր և դաշտային նյութերի. գծանկար Լ. Պետրոսյանի):

Ա- Մառան սայլի թափքը՝ 1. մորուս, "կուրծն սայլի", 2. գործիվոր /կլխաթուր/, 3. առեղ, 4. կոփ, 5. կողաճաղ, 6. թև, 7. բարձ, 8. ատամ, սկռա, 9. փորածաղ:

Բ - սոնի, սեռ, առանցք՝ 1. սոնդատուկ, 2. թափքի բարձի գոգավորության նստատեղ, բնակալ:

Գ - Ձանգվածեղ անիվի (գլան, գունդ, ակ) բաղկացուցիչ մասերը՝ 1. հեց, մառան, ափսիգ, 2. մախառ, շիվ, 3. սեպ, 4. գյուլմեխ:

Դ - Ձանգվածեղ անիվ՝ 1. որձա, 2. հեց (մառան, ափսիգ):

Ե - մորուս՝ 1. առեղ, 2. լուծ (հատվածը), 3. լորխ, կղան:

Զ - առեղների տակից ամրացված՝ 1. բարձ, 2. ուղղահայաց ագուցված ատամ-ակռաներ, 3. բուն՝ սոնու կլոր հատվածների նստատեղ՝ բնակալ:

Է - 1. բարձ, 2. ատամ-ակռաներ, 3. սոնու կլոր հատվածը բնակալում:

Տախտակ II. Նկ. 1. Ժայռապատկերներ՝ քառանիվ սայլ լծկանով: Մ.թ.ա. V-IV հազ. Սյունիք: Գ. Կարախանյան, Պ. Սաֆյան, անդ՝ էջ 31-35: Նաև Հ. Մարտիրոսյան, Հ. Իսրայելյան, անդ՝ էջ 13-14, 25-56: Նկ. 2. Կարաս բարձած ճաղակերտ անիվներով քառանիվ սայլ՝ լցված գինձորներով: Կից սեպագիր արձանագրությունը հոհոտրտանքով ազդարարում է Ուրաբտու-Հայաստանից Ասորեստանի Ալմանասար III արքայի (մ.թ.ա. IX դ.) գորքերի ավարառումը: Բալավաթի պալասի դարպասների բրոնզե պաստառի պատկերաքանդակ: Բրիտանական թանգարան: Մ. Черупев, там же табл. 121 ևն: M. Riemchneider, Des reich am Ararat, Heidelberg, 1966, Ընկ. 26 (Տես նաև աստ.՝ աղ. III, Ընկ. 2): Նկ. 3. Պեղածո քառանիվ սայլի գծանկար-չափագրություն: Լճաշեն, թ. 11 դամբարան, մ.թ.ա. XIV-XIII դդ.: Վերականգնումը՝ հնագետ-ճարտարապետ Գ. Քոչարյանի: Նկ. 4. Ձանգվածեղ անիվներով երկանիվ մառան սայլ: Բարձր Հայք, Ձավախք ևն: Ախալցխայի շրջ., գ. Օուղրուք, 1936 թ., Ատ. Լիսիցյանի գիտարշավ: ՀԴՊԴ: Նկ. 5. Երկաթե կողամրակներով («կապ») զանգվածեղ անիվ (մառան սայլ): XIX դ. վերջ, Մշո գավառի Գունդեմիր գյուղ: Հ. Լինչ, Հայաստան, հտ. II (ռուս.), Թիֆլիս, 1910, էջ 465:

Տախտակ III. Նկ. 1. Առագաստանավի պատկերաքանդակ: Աղթամար կղզու Աբ. Խաչ տաճար /915-621թթ./: Հայկական եկեղեցիներ /Պատկերակալ ալբոմ/, Լիսարոն-Ա. Էջմիածին, 1970: Նկ. 2. Միջագետքյան կլոր նավ: Մ.թ.ա. IX դ.: Բալավաթի պալատի դարպասի բրոնզե պաստառի պատկերաքանդակ: Բրիտանական թանգարան /տես նաև աստ.՝ աղ. II, Ընկ. 2/: Նկ. 3, 4, 5. Եփրատ, Տիգրիս և միջագետքյան այլ գետերում նավարկող ավանդական միջոցներ: XX դ. կեսեր: Наводы муръ..., անդ՝ էջ 518-519:

Տախտակ IV. Նկ. 1. Առագաստանավ Վանա լճի հյուսիսարևելյան ափին՝ Արժեշ-Ականց գյուղաքաղաք-նավահանգիստ: XIX դ. վերջ: Հ. Լինչ, Հայաստան, հտ. II /ռուս./, Թիֆլիս, 1910, էջ

39, նկ. 120: Նկ. 2. Առագաստահավաք նավ Աղթամար կղզու հինավուրց ծովախորշ-նավահանգստում: XIXդ. վերջ: 7. *Լիմը*, անդ էջ 167, նկ. 140: Նկ. 3. Կիլիկյան հայոց նավ Բերդանավ/խալե, դալե, դայեղ՝ galea կամ galeone իտալերեն անվանումից/. որով Այասից իր ճանապարհորդությունն է սկսել հռչակավոր Մարկո Պոլոն 1271թ.: Գծանկար: 7. *Ալիշան*, Սիսու-ան, Վենետիկ- Ս. Ղազար. 1885, էջ 395, նկ. 180:

LEVON PETROSYAN

HISTORICAL AND CULTURAL SOURCES OF THE ARMENIAN TRADITIONAL TRANSPORT

The author that already since the II millennium BC all the advanced kinds of transport and means of conveyance of the time were present in the territory of historical Armenia. This was in a sense a result of the close socio-economic, military-political, historical and cultural relations with the neighbouring highly developed early civilizations of the Near East, in the first instance, of Mesopotamia. The transport and corresponding skills and material culture were especially developed during early Middle Ages. The same can be said of Cilician

Armenian Government, which was formed in a later time /XI-XIVc./ outside the territory of the proper Armenia. Such means of conveyance and transport were presented by two and four-wheel carriages, including the gag ones, water-skin boat-rafts, sailors, etc. However, a long period of deep stagnation and even of regress started in this, as well as in the other fields, in late medieval times as a result of centuries-old foreign rule. The author shows, how the Armenian people nevertheless managed to preserve their traditional mode of life up to the middle of XX century.

ЛЕВОН ПЕТРОСЯН

КУЛЬТУРНО - ИСТОРИЧЕСКИЕ ИСТОКИ

АРМЯНСКОГО ТРАДИЦИОННОГО ТРАНСПОРТА

На территории исторической Армении еще со II тыс. до н. э. имелись все передовые для своего времени виды транспорта и средств передвижения, что в известной мере было обусловлено тесными социально-экономическими, военно-политическими и историко-культурными связями с соседними высокоразвитыми ранними цивилизациями Переднего Востока и, прежде всего Междуречья. Транспорт с соответствующими навыками и материальной культурой был особенно развит в раннее средневековье. То же самое можно сказать относительно Киликийского Армянского государства,

образовавшейся вне территории исконной Армении в более позднее время (XI-XIV вв.). Такими средствами передвижения и транспорта были двух и четырехколесные повозки, в том числе парадные четырехколесные повозки, бурдюжные лодки-плоты, парусники и т.п. Однако в позднем средневековье в результате многовекового иноземного владычества в данной отрасли, как и во всех других, настала пора глубокого застоя и даже регресса в естественном развитии. Автор показывает, как армянскому народу тем не менее удалось сохранить вплоть до середины XX в. свой традиционный уклад.

Տ Ա Խ Տ Ա Կ Ն Ե Ր

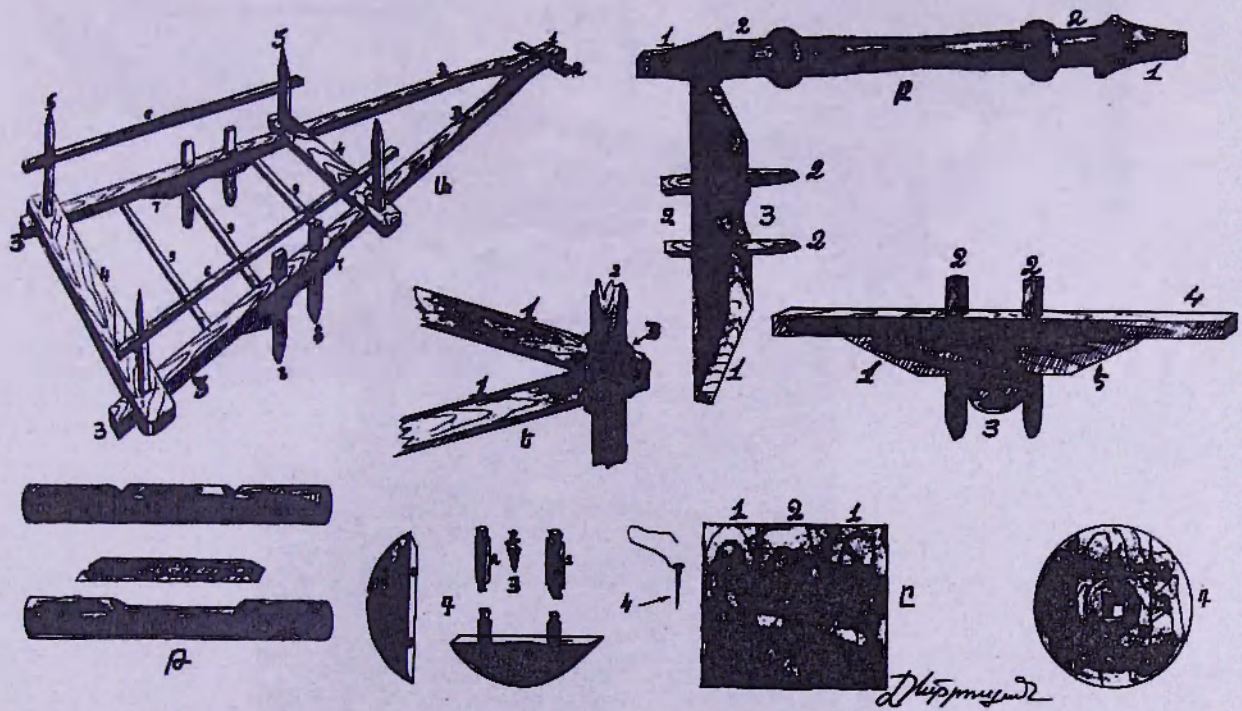
2002 年 12 月 25 日



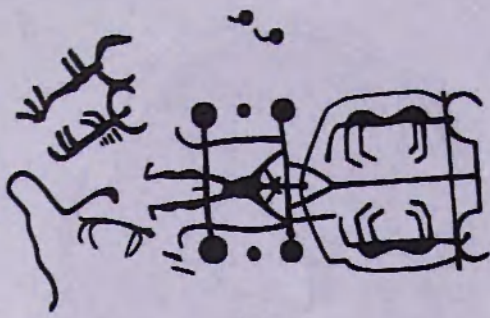
სკ. 1



სკ. 2



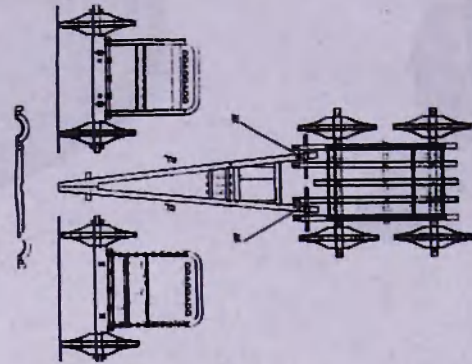
სკ. 3



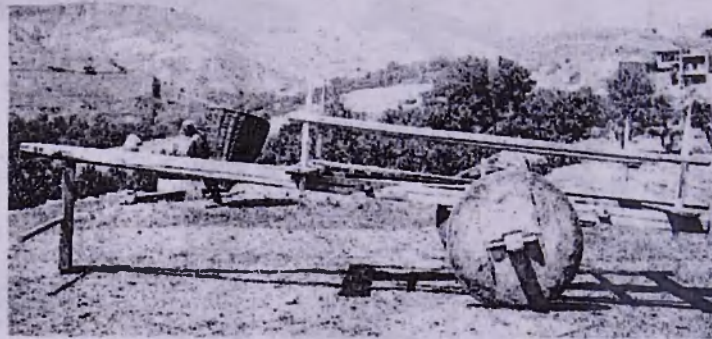
Նկ. 1



Նկ. 2



Նկ. 3



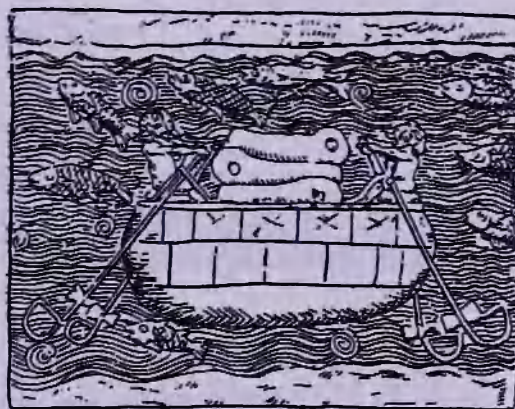
Նկ. 4



Նկ. 5



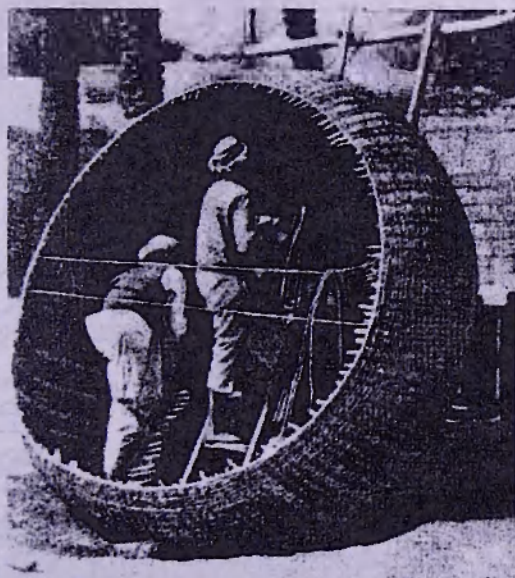
სკ. 1



სკ. 2

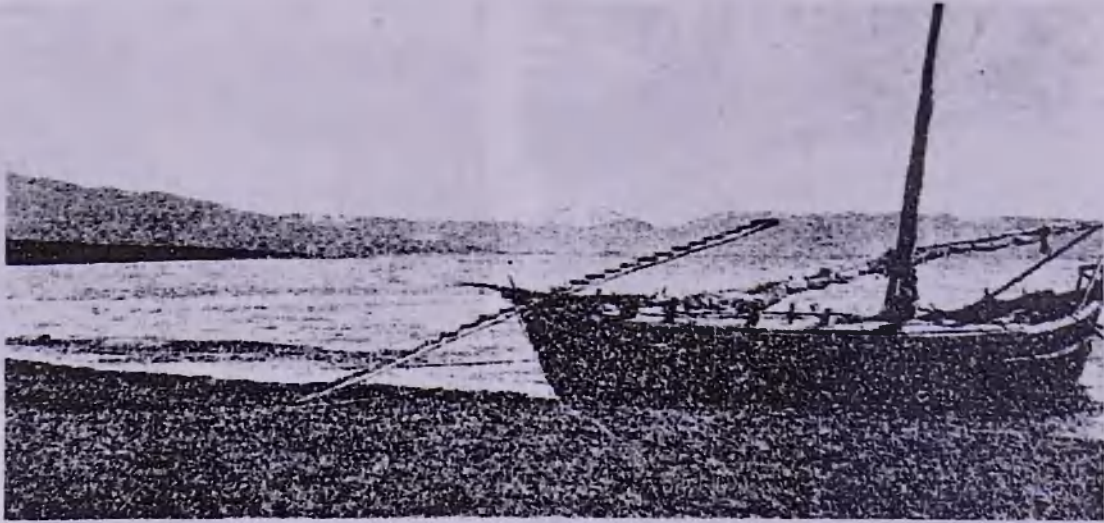


სკ. 3



სკ. 4

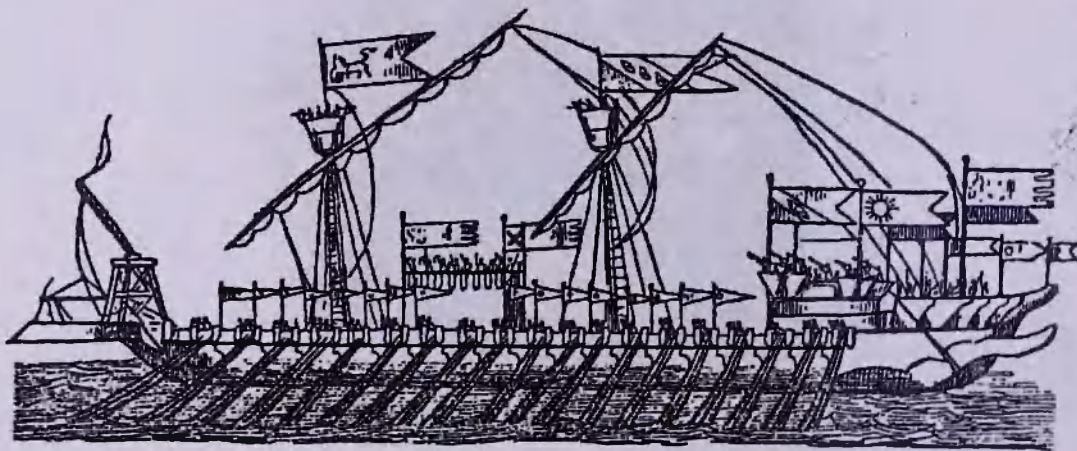
ՏԱԽՏԱԿ IV



Նկ. 1



Նկ. 2



Նկ. 3