

Պ Ա Տ Կ Ե Ր Ա Ց Ա Ն Կ

Տախտակ I. Ընկ. 1 Հյուսիսային թափառատներով պեղած թառանիկ սայլ: Մ.թ.ա. XIV-XIII դդ.: Լճաշենի թ. 11 դամբարան: Վերականգնումը՝ հնագետ-ճարտարապետ Գ. Քոչարյանի: Նկ. 2. Երկանիկ մառան սայլի գանգվածեղ անիվ: Ձեռք է բերված ՀԽՍՀ Ալավերդու շրջ. Դսեղ գյուղից 1934թ., ՀԴՊԹ: Նկ. 3. Ձանգվածեղ անիվներով երկանիկ 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՝ քառանիկ 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 քառանիկ սայլ՝ լցված գինձորներով: Կից սեպագիր արձանագրությունը հոհոտրտանքով ագդարարում է Ուրաբու-Հայաստանից Ասորեստանի Ալմանասար III արքայի (մ.թ.ա. IX դ.) գորքերի ավարառումը: Բալավաթի պալատի դարպասների բրոնզե պաստառի պատկերաքանդակ: Բրիտանական թանգարան: Մ. Черупев, там же табл. 121 և: M. Riemchneider, Des reich am Ararat, Heidelberg, 1966, Ընկ. 26 (Տես նաև աստ.՝ աղ. III, Ընկ. 2): Նկ. 3. Պեղած թառանիկ սայլի գծանկար-չափագրություն: Լճաշեն, թ. 11 դամբարան, մ.թ.ա. XIV-XIII դդ.: Վերականգնումը՝ հնագետ-ճարտարապետ Գ. Քոչարյանի: Նկ. 4. Ձանգվածեղ անիվներով երկանիկ մառան սայլ: Բարձր Հայք, Ձավախք և: Ախալցխայի շրջ., գ. Օուղրուք, 1936 թ., Ատ. Լիսիցյանի գիտարշավ: ՀԴՊԹ: 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 մավ: 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 մավարկող ավանդական միջոցներ: XX դ. կեսեր: Народы мурга..., անդ՝ էջ 518-519:

Տախտակ IV. Նկ. 1. Առագաստանավ Վանա լճի հյուսիսարևելյան ափին՝ Արժեշ-Ականց գյուղաքաղաք-մավահանգիստ: 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.