

ԻՎԻՆ—ՊԱՐՏԱՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ Sisaĭan—Gēlakūnī ԳԾԱՄԱՍԸ

Բ. Հ. ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ

Իր բնական պայմաններով՝ հատկապես լանդշաֆտով, Վայոց ձորը խիստ նման է Սյունիքի մյուս գավառներին։ Լինելով լեռնային ու խիստ կտրտված, բազմաթիվ մանր ու մեծ ձորակներով, կիրճերով ու լեռնաշղթաներով հարուստ նահանգ, Սյունիքը առանձնապես չի փայլել իր խանապարհներով։ Եղած ճանապարհների մեծագույն մասն էլ ունեցել է առավելապես տեղական նշանակություն, որովհետև Սյունիքը՝ երկար ժամանակ հատկապես սերտ կապեր չունենալով Հայաստանի մյուս նահանգների հետ, այնքան էլ մեծ անհրաժեշտություն չի զգացել մեծ և բանուկ ճանապարհների։ Սակայն ժամանակի ընթացքում, երբ Սյունիքի որոշ գավառներ՝ մասնավորապես Գեղաքունիքը, Սօտքը և Վայոց ձորը, առավել սերտ տնտեսական կապերի մեջ մտան Այրարատի հետ և անգամ քաղաքականորեն կտրվեցին Սյունիքի մնացած մասից, մի քանի ճանապարհներ ձեռք բերեցին կարևոր առևտրական նշանակություն և դարձան տարանցիկ առևտրի ուղիներ։

Ինչպես միանգամայն բնական է լեռնային երկրների համար, Վայոց ձորում էլ ճանապարհներն անցել են գետահովիտներով և լեռնանցքներով։ Հայաստանում հին դարերում ճանապարհների ու սահմանների վրա քարե սյուներ էին դնում, որոնք ուղեցույցի դեր էին կատարում։ Նման սյուներ մինչև այժմ էլ պատահում են Վայոց ձորի տարբեր վայրերում։ Դրանք առավել լավ պահպանվել են Յալչի, Ամաղու, Դնիշիկ, Աղավնաձոր գյուղերի շրջակայքում¹։

Վայոց ձորով անցնող ամենակարևոր նշանակություն ունեցող ուղին եղել է Դվին—Պարտավ ճանապարհը։ Նրա Վայոց ձորով անցնող ճանապարհահատվածի մի մասի և մինչև Կոթ գյուղաքաղաքը ընկած գծամասի վերաբերյալ որոշ տեղեկությունների ենք հանդիպում Ստ. Օրբելյանի մոտ։ Նկարագրելով Սյունյաց իշխանների կողմից Մամաս սրբի նշխարների բերելը Վայոց ձոր, նա գրում է.

«...և կազմեցին կառս ի սպիտակ ջորւոց. և կողորս արծաթիս արարեալ՝ եղին ի նմա ղներշաքս սրբոյն և բարձին սաղմոսիւք և օրհնութեամբ. և տաճիկ նժուգօք սրավար երիվարօք իբր յղապարիկ թևօք թռուցեալ անցին ընդ լայնածիր ասպարէզ երկայն ոահին, և հասին ի բնիկ սահմանս իւրեանց տէրութեանն ի Մաղաղ գաւառ. և անցեալ ընդ Գեղամ մտին ի Վայոց ձոր. զի դէմ եղեալ էր տանել ի Սիւնիս յարքունական գահոյս իւրեանց։

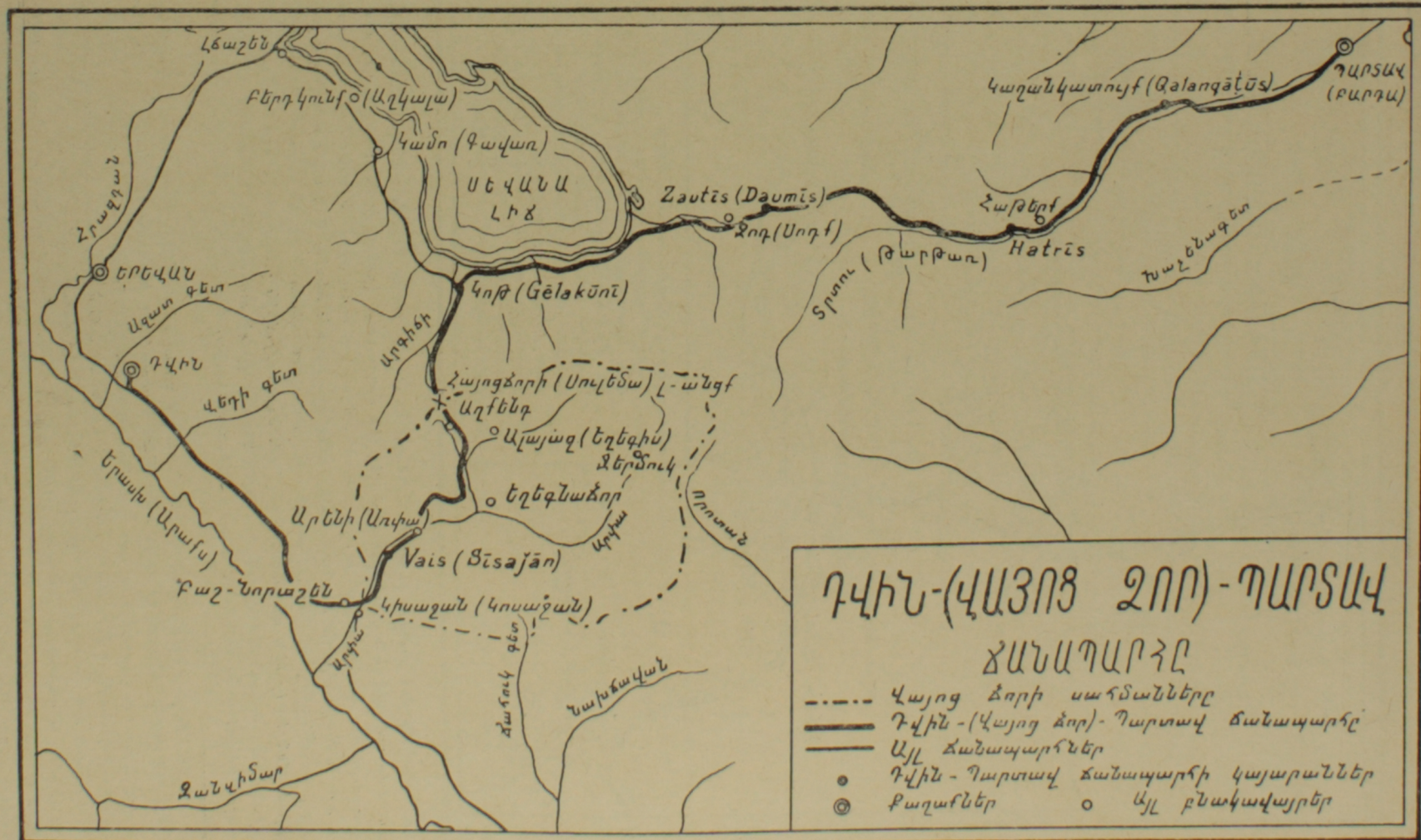
Այլ կամքն վերին ոչ թողացուցին ի կամս նոցա. այլ ակնարկմամբ Հոգւոյն՝ ուր ինքն կամեցաւ կապեաց զոտս ջորւոցն. և զտեղի առին կառքն ի հարթ տեղւոջ մի ի ձորին Սուլեմայ, որ Դեզպանարտ կոչի։ Իսկ նոցա լցեալ տրտմութեամբ ժողովեցին զգաւառն և մեծաջան աղօթիւք ցայգապաշտօն կատարեալ՝ խնդրեցին երթալ ի տեղւոյն. և հազիւ ուրեմն յարուցեալ զկառսն վարեցին իբր ձայնընկէցս երկու. և անդէն դարձեալ զտեղի առին ջորիքն ի պատշաճաւոր տեղի մի. ի սահմանս գիւղին որ նաւաշկօնք կոչի. և այլ ոչ ելին անտիս²։

Վայոց ձորով անցնող ճանապարհահատվածի մասին Օրբելյանն ունի ևս մեկ վկայություն։ Նկարագրելով Ավարայրի ճակատամարտից հետո Վարդանանց զորքերի մի ջոկատի նահանջը Վայոց ձորով դեպի Արցախ, նա բավական մանրամասն նշում է նահանջի երթուղին³։ Մեզ ճշգրիտ հայտնի չէ, թե նրանք որտեղով էն մտել Վայոց ձոր՝ Շարուրի վրայով ու Արփայի գետահովտով, թե ճահուկ գավառով, բայց թվում է, որ առավել հավանականը առաջին ուղին է։ Այսպիսով, պարսից զորավար Աթաշխուդայի կողմից հալածվող Մարտիրոսի ջոկատը Շարուրն անցնելով մտնում է Վայոց ձոր և Արփայի գետահովտով բարձրանալով մոտենում է ներկայիս Եղեգ-

¹ Տե՛ս «Փորձ», 1877, № 4, էջ 376—377։

² Ստ. Օրբելյան, Պատմություն նահանգին Սիսական, Թիֆլիս, 1910, էջ 264—265։

³ Նույն տեղում, էջ 69—72։



հակառակ, նրանք հասնում են Անգեղոս, որի տեղը մեզ հայտնի է՝ գտնվում է Շատին գյուղի մոտակայքում: Պարսկական զորքերին հաջողվում է այստեղ նրանց մեկ անգամ ևս պարտության մատնել և ապստամբներից միայն 300 մարտիկներ փորձում են փրկվել՝ նախնջելով գեպի Արտարունք (ներկայումս՝ Եղեգիս) և Ոստինք (ներկայումս՝ Հոսսուն. ավերակ գյուղատեղի): Միանգամայն պարզ է, թե ինչու ապստամբները փորձեցին զնալ գեպի Եղեգյաց ձորի խորքերը և ոչ թե Սելիմի քարավանատան ուղղությամբ: Նախ՝ նրանք աշխատեցին խուսափել Վայոցձորի լեռնանցքով անցնող բարեկարգ ճանապարհից, որովհետև այդ գեպում պարսկական կանոնավոր զորամասերին ավելի հեշտ կլինեին հասնել և գերազանց ուժերի շնորհիվ վերջնական պարտության մատնել ապստամբներին: Այնուհետև, նրանք հավանաբար ձգտում էին Արցախ անցնել համեմատաբար զովարանց Ալայագ (հնում՝ Եղեգիս) — Ղաուշուղ—Վարդենիսի լեռնաշղթա—Ջողերիուղով: Այնուամենայնիվ նրանց չհաջողվեց իրենց ծրագիրն իրականացնել և պարսիկները Արտարունքի ու Ոստինքի մոտ լրիվ ոչնչացրին ապստամբների ջոկատը⁵:

Պարտավից Վայոց ձորով ԴՎԻՆ զնացող ճանապարհի մասին մանրամասն տեղեկություններ հաղորդում են արար Բեղինակները, Հետաքրքիր է ալ-Իսթահրիի վկայությունը. «Ճանապարհը Բերդաճայից գեպի Դարիլ. Բերդաճայից մինչև Կալկատուս 9 փարսախ, Կալկատուսից Մետրիս 13 փարսախ, Մետրիսից Դավմիս 12 փարսախ, Դավմիսից Կիլ-Կույ 16 փարսախ, Կիլ-Կույից մինչև Սիսաջան 16 փարսախ և Սիսաջանից մինչև Դարիլ 16 փարսախ»⁶: Որոշ հետաքրքրություն է ներկայացնում ալ-Մուքադասիի տեղեկությունը. «Ինչ վերաբերում է հեռավորություններին, ապա Բերդաճայից մինչև Յունան, մինչև Բերդենք, մինչև Ջանդա և մինչև Կալկատուս մեկական անցում է... Կալկատուսից մինչև Մետրիս 2 անցում է, այնտեղից մինչև Դումիս 2 անցում, մինչև Կիլ-վեյ 2 անցում, իսկ այնուհետև հասնում ես հայոց երկիրը, Դուրիլ»⁷:

Գերմանացի հուլանավոր պատմաբան և հայագետ Յոզեֆ Մարկվարտը, որը հավանաբար վերականգնել է և ուղղել այս հատվածը, տալիս է հետևյալ ձևով. «Bardaa 9 (Fars.) Qalan-qātus 13 Mairis 12 Daumis 16 Gelakūnti 16 Sisajan 16 Dubil»⁸:

Այս ճանապարհի ուղղության ուսումնասիրությամբ զբաղվել են մի շարք գիտնականներ: Մարկվարտը կարծում էր, որ Gelakūnti (=Գեղաքունի) և Sisajan (=Սիսական, Սինիք) կայարանները՝ լինելով նախասկիզբ համանուն գավառների, անվանվել են նրանց անունով, սակայն շփոթված է նրանց հաջորդականությունը: Ըստ Նրա ԴՎԻՆից հետո առաջին կայարանը լինելու էր Գեղաքունին և ապա Սիսականը⁹: Ակազ. Հ. Մանանդյանը Սիսաջան կամ Սիսական կայարանի անունը կապում էր Սյունիք նահանգի անվան հետ: Այս թեզն ապացուցելու համար նա վկայակոչում էր այն փաստը, որ ալ-Իսթահրիի աշխատության հանգես զալու ժամանակ (951 թ. մ. թ.) Սյունյաց զահազլուխ իշխանների «արքունական ապարանքները» գտնվում էին Վայոց ձորի «Եղեգիք գիւղաքաղաք»-ում¹⁰: Պրոֆ. Թ. Հակոբյանը նախապատվություն է տալիս Մարկվարտի տեսակետին այնքանով, որքանով նա Սիսաջանի անվան առաջացումը կապում է Սյունիք կամ Սիսական գավառի հետ: Ա դարի սկզբներից սկսած մեր մատենագիրների մոտ Սյունիք է կոչվում Մղուկ գավառի տերիտորիան, որտեղ IX դարի առաջին քառորդի վերջում գտնվում էր Սյունյաց զահազլուխ իշխանների ուստանը: Այնուհետև նա այն կարծիքն է հայտնում, որ նշանավոր ճանապարհների գլխավոր կայարանները գտնվել են գերազանցապես այլ ճանապարհների հետ ունեցած հատման կետերում: Մասնավորապես ԴՎԻՆ—Պարտավ ուղու Սյունիքում եղած երեք

5 Տե՛ս նույն տեղում:

6 Н. А. Караулов, Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Азербейджане, տե՛ս «Сборник материалов для описания местностей и племен Кавказа», XXIX, 1901, էջ 33: Ծանոթագրություններ Կարաուլովի.—Բոլոնիայի օրինակում՝ Կիլ-Կույ-ը գրված է առանց կետերի, Բեռլինի օրինակում՝ Կիլ-Կուրե, Իրն-Հաուքալի մոտ՝ Կ-ն-կուրին, պարսկական տարբերակում՝ Կիլի-կուն, ալ-Մուքադասին՝ Կիլվայ (Կիլվեյ), Յակուտը՝ Կիլ-Կույ:

7 Н. А. Караулов, Сведения арабских географов IX и X веков по Р. Хр. о Кавказе, Армении и Азербейджане, տե՛ս «Сборник материалов для описания местностей и племен Кавказа», XXXVIII, Тифлис, 1908, էջ 17: Մյուս հեղինակների վկայությունները սրանցից էապես չեն տարբերվում և բերել միտք չունի:

8 J. Markwart, Das Itinerar von Artaxata nach Armastica, Wien, 1928, էջ 56:—Ծանոթություն Մարկվարտի.—Ծավուռը գրում է Mitris փխ. Mairis:

9 Տե՛ս նույն տեղում, էջ 56:

10 Տե՛ս Հ. Մանանդյան, Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները ըստ Պետինգերյան բարտեզի, Երևան, 1936, էջ 194—195:

կայարաններն էլ նրա կարծիքով գտնվում էին ճանապարհների յաչման կետերում. Կոթում (որտեղ պրոֆ. Թ. Հակոբյանը տեղադրում է Gelakuni-ն) նրա հետ հատվում էր Դվինից Հրազդանի ավերում և Բերդկունքով անցնող հին ճանապարհը, Սիսաջանում՝ (որը պրոֆ. Թ. Հակոբյանը տեղադրում է Արենի գյուղի տեղում) Մղուկի կողմերից եկող ճանապարհը, իսկ Ջոդում նրանից սկիզբ էին առնում երկու ճանապարհներ, որոնցից մեկը Սեանա լճի հյուսիսային ավերում դնում էր դեպի հյուսիս-արևմուտք, իսկ մյուսը Սոտք գավառի տերիտորիայով ձգվում էր դեպի հարավ և մտնում էր Վայոց ձոր, Հետևաբար, այդ անվանումները առաջացել են այն բանի շնորհիվ, որ տվյալ կետերում զիջավոր ճանապարհը հատող երկրորդական ճանապարհները համապատասխանաբար գնում էին Սիսաջանից Սյունիք (Մղուկ), Կիլ-Կույից՝ Գեղաթունիք գավառի խորքը, իսկ Սոտքից՝ դեպի Սոտք գավառի տարբեր մասերը¹¹:

Նախքան այս հարցին պատասխան տալը, փորձենք որոշել ճանապարհի ուղղությունը՝ հատկապես Վայոց ձորով անցնող ճանապարհահատվածի, և տեղադրենք կայարանները Մարկվարտը սխալմամբ ճանապարհի ուղղությունը որոշում էր Դվին—Ելենովկա—Նոր Բայազետ (Կամո)—Կոթ—Ջոդի լեռնանցք գծով¹², ճանապարհի ուղղությունը համեմատաբար ճիշտ է մատնացույց արել Կարաուլովը իր վեբը հիշված թարգմանություններին կցված հատուկ քարտեղում: Ըստ նրա ճանապարհը Պարտավից ելնելով գնացել է հարավ-արևմուտք՝ Թարթառ գետի հոսանքին հակառակ, ապա իջել է հարավ՝ Մետրիսի ուղղությամբ, որից հետո շարժվելով դեպի արևմուտք, մոտեցել է Արփա գետին և վերջինիս գետահովտով հասել Սիսաջան, որը Կարաուլովը տեղադրում է Շարուր գավառի և Սյունիքի սահմանակցության վրա գտնվող ներկայիս Կիսաջանի տեղում¹³: Ինչպես իրավացիորեն նշում է ակադ. Հ. Մանանդյանը, Կարաուլովի մոտ հաջող են որոշված միայն Պարտավ—Կալանկատու և Սիսաջան—Դվին գծամասերը¹⁴, Հայ նշանավոր վիպասան Րաֆֆին՝ ծանոթ չլինելով արաբական սկզբնաղբյուրներին, գրել է, որ Գանձակից Նախիջևան և Երևան գնացող հին ճանապարհը պետք է անցնեք Վայոց ձորով, որովհետև այդ երթուղու վրա մինչև այժմ էլ մնում են բազմաթիվ քարավանատների հետքեր¹⁵: Հայ ականավոր պատմաբան Լեոյի կարծիքը այս ճանապարհի ուղղության մասին խիստ մշուշապատ է. «Այս ճանապարհը գնում էր Արցախի և Սյունիքի վրայով»¹⁶, Պրոֆ. Ստ. Լիսիցյանը ճանապարհի ուղղությունը որոշել է միանգամայն այլ երթուղով: Նրա կարծիքով ճանապարհը, դուրս գալով Արտաշատից և Դվինից, ձգվում էր Վեգի գետի հոսանքին հակառակ ուղղությամբ. կտրելով Գեղամա լեռնաշղթան, իջնում էր Արգիճի գետի հովիտը, ապա Սեանա լճի ավազանի հարավային հարթություններով և Թարթառ գետի հովտով հասնում էր Պարտավ¹⁷: Վեգի գետի հովտով անցնող ճանապարհը, որ մինչև այժմ էլ գոյություն ունի, չի կարող նույնացվել Դվին—Պարտավ ճանապարհի հետ, քանի որ ձմռանը մի քանի ամսով փակվում է և անմատչելի դառնում անգամ հետիոտն մարդկանց համար: Բացի այդ այս ճանապարհը բոլորովին պիտանի չէ կառքի համար, մինչդեռ մեզ հայտնի է, որ Սյունյաց իշխանները դեռևս IV դարում Գեղաթունիքից Վայոց ձոր էին անցնում կառքով, Հետևաբար ճանապարհը նման ուղղություն ունենալ չէր կարող¹⁸:

Դվին—Պարտավ ճանապարհի մանրակրկիտ ուսումնասիրությունը կատարելու պատիվը իրավամբ պատկանում է ակադ. Հ. Մանանդյանին: Նա հնարավորին չափով աշխատել է տեղագրել Դվին—Պարտավ ճանապարհի կայարանները և մեր կարծիքով այդ տեղադրությունները ըստ մեծի

¹¹ Տե՛ս Թ. Հակոբյան, Սյունիքի թագավորությունը (պատմա-աշխարհագրական առումով), Երևան, 1966, էջ 93—95:

¹² Տե՛ս J. Markwart, սշգ. աշխ., էջ 56:

¹³ Տե՛ս Карта Кавказского края, Армении и Азербайджана, составленная Карауловым на основании сведений арабских географов, «Сборник материалов...», XXXVIII, 1908, էջ 128:

¹⁴ Տե՛ս Я. А. Манандян, О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен (V в. до н. эры—XV в. н. эры), Ереван, 1954, էջ 241:

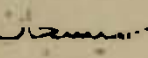
¹⁵ Տե՛ս Րաֆֆի, Երկերի ժողովածու, հատ. 8, Երևան, 1957, էջ 579: «Երևում է, որ հին ժամանակներում Գանձակից Նախիջևան և Երևան տանող ճանապարհը այդ ձորի միջովն է անցել: Այստեղից մինչև Սեանա լիճը և այնտեղից Գարալուգյալի (Վայոց ձորի) միջով Նախիջևան և Երևան, երևում են այս տեսակ քարավանատների հետքեր, որ ծառայում էին որպես իջևաններ քարավանների անցուղարձի համար»:

¹⁶ Լեո, Հայոց պատմություն, հատ. 2, էջ 332:

¹⁷ Տե՛ս Ստ. Լիսիցյան, ՀՍՍՀ ֆիզիկական աշխարհագրություն, Երևան, 1940, էջ 28—29:

¹⁸ Տե՛ս Թ. Հակոբյան, Սյունիքի թագավորությունը, էջ 89:

մասի ընդունելի են¹⁹։ Մենք այժմ կթնենք այդ ճանապարհի Շարուրի դաշտ—Արենի—Սելիմի քարավանատուն—Կոթ (Ինդարունի) դժամասը։

Դվինից Պարտավ դեպի ճանապարհը, որի միայն ելման Դվին և Պարտավ կայարանների տեղադրությունն է մեզ քաջ հայտնի, Վայոց ձորով է անցել²⁰։ Այն Վայոց ձոր կարող էր մտնել կամ Շարուրի դաշտից Արփայի գետահովտով կամ էլ ներկայիս Նվին գյուղի ուղղությամբ։ Մեր կարծիքով երկրորդ ուղղությունը քիչ հավանական է։ Ծանապարհը՝ դուրս գալով Դվինից, հասնում էր Շարուրի դաշտ և, բաժանվելով 2 մասի, գնում էր Նախիջևան ու Պարտավ։ Ծամփարածանը ըստ երևույթին գտնվում էր Բաշ-Նորաշենի (Իլյրչևսկ) մոտակայքում։ Ծանապարհի առաջին կայարանը Դվինից հետո Սիսաջանն էր, որի նույնացումը Կիսաջանի հետ, որ կատարում է Կարաուլովը, դժվար է անվերապահորեն ընդունել։ Նախ Դվինից մինչև Կիսաջան 70—75 կմ է, իսկ ըստ ալ-Իսթահրիի Դվինից մինչև Սիսաջան եղել է 16 արաբական փարսախ²¹ (92,032 կմ)։ Մյուս կարևոր առարկությունն այն է, որ Սիսաջանը չեն հիշում հայկական սկզբնաղբյուրները։ Ակադ. Հ. Մանանդյանի պես ենթադրել, որ Սիսաջանը եղել է սոսկ քարավանատուն, ճիշտ չէ, քանի որ մի քանի արաբ հեղինակներ Սիսաջանը համարում են քաղաք։ Իրեն-Հաուքալը գրում է. «Սիսաջանը միջին մեծությամբ, հաճելի քաղաք է։ Սիսաջանից մինչև Դարբի 16 փարսախ է»²²։ Առավել հետաքրքիր է Տակուտ ալ-Համավիի վկայությունը. «Սիսաջանը —  — գրավում է հինգերորդ գոտու մեջ. մի քաղաք է Առանից այն կողմ, որը գրավեց Հարիր իրեն Մասլաման՝ Հայաստանի արշավանքի ժամանակ։ Ժողովուրդը հաշտություն խնդրեց հարկ վճարելու հանձնարարությամբ՝ Օթման իշխան Աֆանի օրով։ Սիսաջանի և Դվինի միջև 16 փարսախ հեռավորություն կա»²³։ Ակադ. Հ. Մանանդյանը՝ ընդունելով Սիսաջանի Կարաուլովի առաջարկած տեղադրությունը Կիսաջանի տեղում, կատարել էր այն վերապահումը, որ անգամ դրա ընդունելի չլինելու դեպքում Սիսաջանը պետք է գտնվեր Շարուրից Վայոց ձոր տանող ճանապարհագծում, հավանաբար Բաշ-Նորաշենից Արփա գետից դժամասում²⁴։

Տեղանքի ուսումնասիրության հետևանքով պրոֆ. Թ. Հակոբյանը եկել է այն համոզման, որ Սիսաջան կայարանը հավանաբար պետք է տեղադրել այժմյան Արենի գյուղի մոտ։ Նման եզրակացության համար հիմք են ծառայել հին «Առփա»-յի ավերակները, որոնք, ըստ հեղինակի, բերգագյուղի տպավորություն են թողնում։ Բացի այդ, Բաշ-Նորաշենից մինչև Արենի ընկած տարածության վրա, տեղացիների վկայությամբ, հին քնակավայրի ավերակների հետքեր չկան։ Նա կարևոր կովան է համարում այս թեզն ապացուցելու համար նաև այն, որ Արփայում (Արենի) Տարսայիճ իշխանի հրամանով Սարգիս Եպիսկոպոսը կառուցել էր մի մեծ կամուրջ, որն անշուշտ ցույց է տալիս, թե «...Առփան սովորական գյուղ չէր, այլ կարևոր ճանապարհի վրա դանդաղ կայան»²⁵։

1905 թ. աշնանը Վայոց ձորում տեղանքն ուսումնասիրելիս մենք հեղինակը այն եզրակացության, որ Սիսաջան կայարանը պետք է տեղադրել հինավուրց Վայս ամրոցի շրջակայքում։ Վայս ամրոցի ավերակները ներկայումս կոչվում են Վեյսալի դալասի և գտնվում են Տանձիկ գյուղի մոտակայքում։ Բալաձորին արաբական զորքերի արշավանքի ժամանակ Սյունիքում հիշում է

19 Տե՛ս Հ. Մանանդյան, Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները, էջ 194—204։

20 Բժիշկ Դմ. Ի. Մալյուժենկոն, տեղում ծանոթանալով Վայոց ձորի ճանապարհներին և օգտագործելով 1838—1897 թթ. Դարալագյալի պրիստավ եղած Ալ. Բոգդ. Անգրիասյանի նյութերը, միանգամայն ճիշտ որոշում է այս ճանապարհի Վայոց ձորով անցնող գժամասի ուղղությունը Բաշ-Նորաշեն—Ուլիա Նորաշեն—Արփա գյուղ—Այնազուրի (Աղաձնաձորի) սարահարթ—Այնազուրի քարավանատուն—Քեշիշքենդ (այժմ՝ Զղեղնաձոր)—Սելիմի լեռնանցք։ Ըստ հեղինակի ճանապարհը գործել է նաև ձմռանը և, որտեղ Դր ձյունը ծածկել է ճանապարհը, բարձր քարե սյուներ են գրվել (տե՛ս Докт. Дм. И. М а л ю ж е н к о, Проказа в Эриванском губернии, տե՛ս «Памятная книжка Эриванской губернии», 1908, էջ 24—25)։

21 Արաբական փարսախը հավասար է 5782,6 մետրի։ Տե՛ս Հ. Մանանդյան, Երատոսթենեսի ստադիոնը և պարսից չափարկեր, Երևան, 1934, էջ 9—12։

22 Н. А. Караулов, Свед. араб. географов о Кавказе, Армении и Азербейджане, տե՛ս «Сборник матер. для опис. местностей и племен Кавказа», XXXVIII, էջ 102։

23 «Արաբական աղբյուրները Հայաստանի և հարևան երկրների մասին (Յակուտ ալ-Համավի, Արուլ-Ֆիդա, Իրեն Շադգագ)», կազմեց Հ. Թ. Նալբանդյան, Երևան, 1965, էջ 82։

24 Տե՛ս Հ. Մանանդյան, Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները, էջ 195։

25 Թ. Հակոբյան, նշվ. աշխ., էջ 91—92։

Վիայն Վայս ամրոցի նվաճման մասին, հետևաբար Ցակուտ ալ-Համադիի տեղեկությունը, թե Հարիր Իրն-Մասլաման գրավեց Սալաջանը Հայաստանի արշավանքի ժամանակ, վերաբերում է ամենայն հավանականությամբ վերոհիշյալ ամրոցին: Վայս ամրոցին Սիսաջան կամ Սալաջան անունն արարներն ըստ երևույթին տվել էին ամրոցում բնակվող սյունեցիների անունից, կամ էլ նահանգի անունից: Մեր կարծիքով, թերևս առավել հավանականը երկրորդն է: Մյուս կարևոր փաստարկը նման տեղադրության օգտին այն է, որ Դիլիսից մինչև Վայս ամրոցի շրջակայքը շուրջ 90—92 կմ է:

Այսպիսով, ընդունելով որ Սիսաջանը չի կարելի տեղադրել Կիսաջանի կամ Արենիի տեղում, մենք կարծում ենք, որ ճանապարհը Բաշ-Նորաշենից շարժվում էր դեպի հյուսիս-արևելք՝ ամենայն հավանականությամբ Արփա գետի ձախ ափով, և հասնում Սիսաջան: Այնուհետև ճանապարհը շարունակվում էր Արփայի ձախ ափով և, հասնելով Արենի գյուղին, անցնում էր գետը Արփայի կամրջով: Արենիից ճանապարհը հեռանում էր դեպի Աղավնաձոր գյուղի սարահարթը, որտեղ մինչև այժմ կարելի է հայտնաբերել հինավուրց ճանապարհի հետքերը, և հասնում Աղավնաձոր գյուղից քիչ հարավ գտնվող քարավանատանը: Այստեղից ճանապարհը շարժվում էր դեպի արևելք և, հասնելով Եղեգիս գետին, բարձրանում նրա գետահովիտով դեպի հյուսիս: Դժվար է ասել, թե ճանապարհը հին դարերում գետի ու ափովն էր անցնում այդ ճանապարհահատվածում: Հնարավոր է, որ այն հատում էր Եղեգիսը և, ձախ ափով բարձրանալով Եղեգիս գետի հոսանքին հակառակ, հասնում էր ներկայիս Շատին գյուղը²⁶: Մյուս հնարավոր ուղղություններից մեկն այն է, որ ճանապարհը հյուսիս էր շարժվում մինչև ներկայումս ավերակ Ալիխան-փայասի գյուղի հարավային մատույցները և գյուղին շատ անցնում էր գետը Մատուրի կամրջով կամ նրա տեղում գոյություն ունեցած ավելի հին կամրջով: Որից հետո ճանապարհը ընթանում էր գետի աջ ափով մինչև Սուլեմա (Սելիմլայ) գետը գետախառնուրդը Եղեգիսի հետ²⁷: Մյուս ուղղությունը պետք է ենթադրել Գետափ գյուղով, Եղեգիսի աջ ափով մինչև Սուլեմա գետը, այսինքն ներկայումս գործող խճուղու ուղղությամբ²⁸:

Հասնելով Սուլեմա գետին և անցնելով այն «Զուրուկ-քյորփի» կոչվող կամրջով, ճանապարհը ընթանում էր գետի ձախ ափով մինչև Ագթենի գյուղը, որի մոտ գտնվում է մի քարավանատուն: Այնուհետև ճանապարհը շարունակվում էր մինչև Սելիմի քարավանատուն, որը վերջին կայանն է Վայոց ձորով անցնող ճանապարհահատվածի: Անցնելով 100—150 մետր, ճանապարհը կտրում անցնում էր լեռնանցքը և մուտք գործում Գեղաքունիի գավառ: Լեռնանցքից սկսած նա շարժվում էր Արգիճի գետի հոսանքով՝ մի քանի անգամ անցնելով գետը և հասնում Կոթ:

Այլ-Մուքադասիի վերը բերված վկայության մեջ ճանապարհի կայարանների հեռավորությունը ցույց է տրված անցումներով: Սակայն նրա հաղորդումը թերի է, քանի որ նա մեզ ոչինչ չի հայտնում Կիլ-Կույ—Դիլին ճանապարհահատվածի անցումների քանակի մասին²⁹: Իրն-Նորդադրենը, ըստ երևույթին լավ ծանոթ չլինելով այդ ճանապարհին և առանձնապես մանրամասնությունների մեջ չխորանալով, Պարտավից մինչև Դիլին ընկած հեռավորությունը համարում է 7 անցում³⁰, իսկ Կուղաման՝ 9 անցում³¹: Միանգամայն պարզ է, որ այս տվյալները ճիշտ լինել չեն կարող:

26 Տե՛ս Ս. Ս. Երեմյան, Հայաստանը 10-րդ դարի վերջին և 11-րդ դարի սկզբին (քարտեզ): Հայաստանի մոնոգրաֆիկ նվաճումների նախօրյակին, տե՛ս Հայկական ՍՍՌ-ի ատլաս, Երեւան—Մոսկվա, 1961, քարտեզներ № 105, 106: Զ. Մանանդյան, Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները, էջ 197 (քարտեզ):

27 Տե՛ս Карта Кавказского края, составленная при военно-топографическом отделе Кавказского военного округа в 1/420000 настоящей величины, Тифлис, 1869, масштаб: в английском дюйме 10 верст. Տե՛ս նաև Ճարական Ռուսաստանի 5 վերստանոց քարտեզի համապատասխան պլանշետները:

28 Տե՛ս Карта Кавказского края, составлена и литографирована в военно-топографическом отделе Кавказского военного округа в 1903 году, масштаб: 1/1680000 или 40 верст в дюйме: Административная карта Армянской ССР, масштаб 1:400000, Тбилиси, 1938. ՀԱԽ հանրապետության քարտեզ, կազմեց Խ. Ավդալբեգյան, մասշտաբ 1:200000, Երևան, 1932: ՀՍՍՌ (վարչական քարտեզ), մասշտաբ 1:600000, Բրիլիսի, 1939: «Փորձ», 1877/78, № 4, էջ 337—338 (Քաջրերունու հոգվածը):

29 Տե՛ս Н. А. Караулов, Свед. араб. географов о Кавказе, Армении и Азербейджане, տե՛ս «Сборник матер. для опис. местностей и племен Кавказа», XXXVIII, էջ 17:

30 Տե՛ս նույն տեղում, հատ. 32, էջ 11:

31 Տե՛ս նույն տեղում, էջ 29:

ծթե ընդունել, որ քարավաններն ի վիճակի էին օրական հաղթահարելու 6—8 արաբական փարսախ տարածություն, առաջ ալ-Մուքադասին իրավացի է իր տեղեկությունների մեջ: Հետևաբար, նկատի ունենալով, որ Կիլ-Կույից մինչև Դվին եղած արաբական 32 իարախը կարելի էր անցնել 4—5 անցումով, Դվին—Պարտավ ճանապարհի երկարությունը պետք է հավասար լիներ ոչ թե 7 կամ 9 անցման, այլ 11—12 անցման: Մենք առավել հավանական թիվը համարում ենք 12, քանի որ Կիլ-Կույ—Սիսաջան դժվարանց ճանապարհահատվածը հսկիվ թե հնարավոր լիներ հաղթահարել 2 անցումով: Ամենայն հավանականությամբ Կիլ-Կույ—Սելիմի քարավանատուն գծամասը առաջին անցումն էր, Սելիմի քարավանատուն — Աղավնաձորի քարավանատուն գծամասը՝ երկրորդ, և Աղավնաձորի քարավանատուն — Սիսաջան գծամասը՝ երրորդ: Ծանապարհի երկրորդական նշանակություն ունեցող կայանների տեղադրությունը Կիլ-Կույ—Սիսաջան ճանապարհահատվածում իրավացիորեն հարց է ծնում՝ թի ի՞նչ նպատակով էր կառուցվել Աղքենդի քարավանատունը: Մեր կարծիքով սա ավելի վաղ շինություն է, քան Սելիմի քարավանատունը, որի հանգես գալուց հետո նա վերածվեց միջանկյալ կայանի այն քարավանների համար, որոնք ընկելիմայական կամ այլ պատճառներով չէին կարողանում հաղթահարել Աղավնաձորի քարավանատուն—Սելիմի քարավանատուն ճանապարհահատվածը:

Մեզ հետաքրքրող մյուս կայաբանը, որը հաջորդում է Սիսաջանին, Կիլ-Կույն է կամ Gelakūni-ն: Ըստ ալ-Իսթահրիի սա հեռու էր Սիսաջանից 16 արաբական փարսախ (92,032 կմ), Ակագ. Հ. Մանանդյանը այն սկսում նույնացրել է Ստ. Օրբելյանի գյուղացուցակի Կտկույք գյուղի հետ, սակայն հետագայում ծանոթանալով Մարկվարտի Gelakūni ընթերցմանը և ընդունելով այն, տեղադրում է Կոթի մոտակայքում: Նա կարծում է, որ արաբական կայարանները հավանաբար հայկական գյուղերում չեն գտնվել, այլ Սյունյաց իշխանների կառուցած քարավանատներում: Այս ուղադրավ կարծիքը ճիշտ է, ըստ երևույթին, մասամբ, քանի որ, ինչպես տեսանք, արաբ հեղինակները Սիսականը համարում էին քաղաք: Յակուտ ալ-Համավին այս կայարանը հիշում է քաղաքով—كلکوյ և սխալմամբ տեղադրում է Առանում³³, Պրոֆ. Ք. Հակոբյանը Կիլ-Կույը տեղադրում է Կոթ ավանի տեղում³⁴:

Պարզաբանելով այս հարցերը, մենք նորից վերադառնանք այդ կայարանների անվանումների առաջացման խնդրին³⁵: Ինչպես ցույց է տալիս տեղադրությունը, Գեղաքունի — Կիլ-Կույը

32 Տե՛ս Հ. Մանանդյան, Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները, էջ 195—196:

33 Տե՛ս Քարաբական աղբյուրները Հայաստանի և հարևան երկրների մասին», էջ 104:

34 Տե՛ս Ք. Հակոբյան, նշվ. աշխ., էջ 93:

35 Մեզ մնաց քննարկելու ևս 3 կայարան: Քանի որ գա մեր թեմային անմիջականորեն չի առնչվում, ապա տալիս ենք ծանոթության մեջ:

Դավմիս (ըստ ալ-Մուքադասիի և Յակուտ ալ-Համավինի՝ Դումիս — دوميص, ըստ Մարկվարտի՝ Daumis) կայարանը, որն ըստ ալ-Իսթահրիի հեռու է Կիլ-Կույից 16 արաբական փարսախ (92,032 կմ), Հ. Մանանդյանը ذوطيس-ը սրբագրելով (Zautis), տեղադրում է Սոտք գավառում: Zautis-ը Սոտքի հետ նույնացնելը միանգամայն բանական է, քանի որ այն ծագել է «Մաղեհացուց» կամ «Մաղէից» ցեղանունից, որի մասին հիշատակում են Ագաթանգեղոսը, Եղիշեն և Խորենացին: Մեր կարծիքով այս կայարանը պետք է տեղադրել ոչ թե Սոտք ավանում կամ նրա շրջակայքում, այլ Սոտքի (Ջողի) լեռնանցքի մոտակայքում, քանի որ այլ տեղադրությունը չի համապատասխանի սկզբնաղբյուրի ցույց տված հեռավորությանը:

Մետրիս (ըստ Յակուտ ալ-Համավինի՝ Մատրիս — متريس, ըստ Մարկվարտի՝ Mairis կամ Mitris) կայարանը, որի հեռավորությունը Zautis-ից ցույց է տրված 12 արաբական փարսախ (մոտ 69 կմ) և որը Մարկվարտը փորձել է համեմատել Ստ. Օրբելյանի հիշատակած «Մայրի ամուր» անվան հետ, Հ. Մանանդյանը՝ Mairis կամ Mitris տեղանվան արաբերեն متريس կամ ميس Ընթերցվածը ուղղելով (=Hatrıs), տեղադրում է Հաթերք ամրոցի մոտերքում: Ըստ նրա փաստորեն Hatris-ը Հաթերքի սեռական հոլովի (սեռ. Հաթերից) արաբական արտասանությունն է (Հ. Մանանդյան, Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները..., էջ 199—200): Մեր կարծիքով այս տեղադրությունը միանգամայն ընդունելի է:

Նախավերջին Qalqatus (ըստ Մարկվարտի՝ Qalanqatus) կայարանի հեռավորությունը Hatris-ից ցույց է տրված 13 արաբական փարսախ (մոտ 75 կմ): Ամենայն հավանականու-

կամ Դավթիս-Ջաուտիսը նախասկիզբ կայարաններ չէին համանուն գավառների համար: Ըստ երևույթին նրանք իրենց անունն ստացել էին այդ գավառների անունից: Սիսաջան կայարանի անունը կապվում է ոչ թե Սյունիք դավառի, այլ Սյունիք նահանգի անվան հետ: Հավանական չէ նաև Դվին—Պարտավ ճանապարհը հատող երկրորդական նշանակություն ունեցող ճանապարհների միջոցով րացատրել Սիսաջան, Կիլ-Կույ և Դավթիս կայարանների անունները, ինչպես անում է պրոֆ. Թ. Հակոբյանը: Ամենից առաջ Մղուկքից եկող ճանապարհը Դվին—Պարտավ ուղու հետ հատվում էր ոչ թե Արենի գյուղի մոտ կամ, ըստ մեր տեղադրության, Վայս ամրոցի շրջակայքում, այլ Գետափ գյուղի մոտակայքում: Հետևաբար, ըստ այս սեպակետի, Սիսաջանը պետք է տեղադրվեր ոչ թե Արենի գյուղի տեղում, այլ Գետափ գյուղի մերձակայքում, կամ հենց Գետափ գյուղում: Սակայն այդ դեպքում մենք խախտած կլինենք սկզբնաղբյուրի մատնանշած հեռավորությունը: Այնուհետև GeiakūnI-ն Կոթի հետ նույնացնելու դեպքում կամ լավագույն դեպքում նրանից ոչ շատ հեռու տեղադրելով, Zaulis-ը կգտնվի ոչ թե Զոդի շրջակայքում կամ Զոդում, այլ Զոդի լեռնանցքի մոտերքը: Բոլոր այլ տեսակի տեղադրությունները նույնպես չեն համապատասխանի սկզբնաղբյուրի տվյալներին:

Դվին—Պարտավ ճանապարհի նման երթուղին պայմանավորված էր լանդշաֆտով, ուստի պատահական չէր, որ ցարական իշխանության օրոք կառուցված փոստային ճանապարհը անցնում էր հենց այդ երթուղով: Նույն երթուղով է անցնում ներկայումս Վայոց ձորը Ղարաբաղի և Բաշ-Նորաչենի հետ կապող ճանապարհը:

Թյամբ, ինչպես նիշտ մատնանշել են Մարկվարտն ու Մանանդյանը, սա համապատասխանում է հին «Կաղանկատոյք»-ին: Ըստ ալ-Իսթահրիի այս կայարանը գտնվել է Պարտավից 9 արարական փարսախ (մոտ 52 կմ) հեռավորության վրա: Մեզ քաջ հայտնի է Պարտավի տեղադրությունը, որի ընդարձակ ավերակները գտնվում են այժմյան Բարդա գյուղի մոտ: Հենվելով Մովսես Կաղանկատվացու տեղեկությունների վրա Qalanqātus-ը պետք է տեղադրել Թարթառ (հնում՝ Տրտու կամ Տրտուական գետ) գետի ձախ ափին՝ Հաթերքից Պարտավ գնացող ճանապարհի վրա, Մատաղիս գյուղից ոչ հեռու (Я. А. Манандян, О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен, էջ 241: Հ. Մանանդյան, Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները, էջ 200—202):

Կայարանների հեռավորությունները անշուշտ րացարձակ ճշտությամբ չեն տրված: Հակասություն կա հենց արար հեղինակների մոտ: Ըստ ալ-Իսթահրիի Մետրիսից Պարտավ 22 արաթական փարսախ է, իսկ ըստ Յակուտ ալ-Համավիի՝ 20 («Արարական աղբյուրները Հայաստանի և հարևան երկրների մասին», էջ 107): Անապատարնակ, հարթ տեղանքին սովոր արարները անշուշտ կարող էին սխալներ թույլ տալ լեռնային երկրների ճանապարհների երկարությունները որոշելիս, ուստի այս կայարանների մի մասի տեղադրությունը հնարավոր է միայն տեղանքի մանրակրկիտ ուսումնասիրությունից հետո: