

ԱՅՍՍ—ԹԱՎՐԻԶ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՄԱՅՐՈՒՂՈՒ  
ԲԱՔԱՎԱՆ—ԽՈՅ ՀԱՏՎԱԾԸ (XIII—XIV դդ.)

2. 2. ՄԱՐՏԻՐՈՍՅԱՆ

XIV դարի սկզբին (մոտ. 1335 թ.) Ֆլորենտացի Բալդուչի Պեզուտտին կազմել է միջերկրածովյան Այաս նավահանգստից (Կիլիկյան Հայաստան) Թավրիդ տանող այն ժամանակվա համաշխարհային առևտրական մայրուղու քարտեզ-նկարագրությունը։ Նրա բերած տվյալները կարիք են ունեցել պարսկաբանման և վերծանման։ Պեզուտտինի քարտեզի հետազոտությամբ զբաղվել են եվրոպացի մի շարք գիտնականներ, այդ թվում՝ Մ. Յուլը, Վ. Հեյլը, Կյեյրից՝ Հ. Մանանդյանը։ Սակայն շատ կայարանների նշանակումներն այդ քարտեզի վրա տակավին մնում են չպարզաբանված։ Դրա հետ մեկտեղ, մի շարք կայարանների նախկինում պարզված անվանումներ կարող են ճշգրտման, տեղագրությունը՝ շտկման։ Դա վերաբերում է նաև Բագավան—Նոյ ճանապարհի ուղղությանն ու կայարաններին։ Այդ ուղու ճշտորոշումն անհրաժեշտ է տեղի հայկական բնակավայրերի կյանքի, մասնավորապես՝ Պեզուտտինի ժամանակվա առևտրի զարգացման մեջ նրանց խաղացած դերի ուսումնասիրության կապակցությամբ։

Այս մայրուղին անցել է Կասերի (Կեսարիա), Սվաս (Սեբաստիա), Էրզինջան (Նրզնկա), Էրզրում և Նոյ հանգուցալին կետերով։ Էրզրումից հետո Պեզուտտինի քարտեզի վրա նշվում են Polorbech (Բողբեհր), Ser-messacalo (Հասանկալա), Aggia (Հաջիաղա), Calacrest i (Ղարաքիլիսա, Ղարաքյոս) և ինքը Բագավանը—Tre chiese, ալսինքն «երեք եկեղեցի» (Ուլքիլիսա)<sup>1</sup>—631—639 թթ. կառուցված Ս. Հովհաննեսի վանքի թուրքերեն անվանումը)։

Հայտնի է և հաջորդ կայարանի անունը՝ sotto Larcano (Նույի տապանի տակ)։ Մ. Յուլն այն ենթադրում է Բայաղետի, ուրիշները՝ Դիադինի տեղում։ Սեր կարծիքով հիշյալ կայարանը կարող է լինել կամ Բայաղետը կամ՝ Դիադինի և Բայաղետի միջև ընկած ճամփաբաժանը, որտեղից մեկ ուղին տանում էր Բայաղետ, մյուսը թեքվում էր հարավ։

Դժվարություններ են հարուցում հաջորդ կայարանների անունների բացահայտումը և Նոյ տանող ճանապարհի հետագա ուղղության որոշումը։

Ըստ Պեզուտտինի, sotto Larcano կայարանին հաջորդում է Scaracanti-ն։ Հ. Մանանդյանն այն նույնացնում է Ղարաքենդի հետ<sup>2</sup>։ Այդ նույն բնակավայրը նկատի ունի Scaracanti անվան տակ և Ղ. Ալիշանը<sup>3</sup>։ Սակայն Ղարաքենդը տեղափոխված է Այաս—Թավրիդ մայրուղու վերը նշված ճամփաբաժնից հարավ, հարավ-արևմուտք ուղղությամբ՝ Թափարիդի կողմը թեքվող ճանապարհին և հազիվ թե լինեք կայարանակետ մայրուղու վրա։

Մայրուղին՝ քարավանային ճանապարհը, ինչպես երևում է XIX դարի սկզբին այդ տեղերով անցած Էվրոպացի ճանապարհորդների ուղեգրություն-

<sup>1</sup> M. Yule. Cathay and the way thither. Vol. II, London, 1866, p. 300—301. W. Hcyd. Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Bd. II, Stuttgart, 1879, S. 116—117.

<sup>2</sup> Я. А. Манандян. О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен. Ереван, 1954, с. 234.

<sup>3</sup> Ղ. Ալիշան. Այրարատ. Վենետիկ, 1890, էջ 508.

ներից, դնում էր հարավ, հարավ-արևելյան ուղղությամբ: Համաձայն Ջեյմս Ֆրազերի, օրինակ, «գլխավոր քարավանային ճանապարհը» Դիադինի և Բայազետի միջև ընկած ճամփաբաժնից տանում էր հարավ, հարավ-արևելք, դեպի Ղզըլ-Դիղե բնակավայրը: Այստեղ՝ Ղզըլ-Դիղե էր բերում, ըստ Ֆրազերի, մյուս, ավելի կարճ, բայց ձմռանը դժվարանցանելի ճանապարհն անմիջապես Բայազետ քաղաքից<sup>4</sup>: Բայազետից ելնում էր նաև մի երրորդ ճանապարհ, որն սկզբում տանում էր հյուսիս-արևելք, ապա կտրուկ թեքվում հարավ-արևելք ուղղությամբ և Բագիրգյան բնակավայրի միջով հասնում Մակու:

Այսպիսով, Այաս—Թավրիզ ուղին կարող էր շարունակվել կամ Ղզըլ-Դիղեից կամ Բայազետից՝ Բագիրգյանով: Ղզըլ-Դիղեով անցնող «գլխավոր քարավանային ճանապարհի» գոյության մասնանշումը XIX դարի սկզբին (դուցե և միջնադարում) հիմք է տալիս մեզ ուշագրություն սևեռել այդ ուղուն:

Ղզըլ-Դիղեից հարավ-արևելք գնացող ճանապարհի վրա է դնվում Քիլիսաքենդ բնակավայրը, որը մենք հակված են նույնացնելու Scaracanti-ի հետ՝ նկատի ունենալով ինչպես Քիլիսաքենդի որոշակի հեռավորությունը նախորդ կայարանից, այնպես էլ նրա հանգուցակետային դիրքն այդ ճանապարհին: Բանն այն է, որ Պեգոլոտտի քարտեզի վրա կայարանները տեղադրված են հենց այդպիսի կետերում, բացառությամբ առանձին քիչ թե շատ խոշոր բնակավայրերի կամ նրանց միջև ընկած լեռնանցքների: Դա վկայում է այն մասին, որ Այաս—Թավրիզ մայրուղու երկարությամբ, սահմանված տեղերում, գտնվում էին ճանապարհային ծառայության հատուկ կայարաններ: Քարտեզից երևում է նաև, որ նման տեղերում կային ամրացված պահակակետեր կամ վանքեր: Ամենայն հավանականությամբ, Քիլիսաքենդն այդպիսի մի կայարան էր: Այնտեղ կար հին հայկական տաճար (այժմ ավերակ): Այդ բնակավայրի և տաճարի մասին վ. Մինորսկին գրում է. «Մակվին հարևան փոքրիկ Ավաջիդի (Օվաջիկ, որը թուրքերեն նշանակում է «փոքր հարթավայր»—Հ. Մ.) դավառում գլխավոր դյուղի՝ Քիլիսաքենդի («եկեղեցական դյուղ») հիսսքանչ (տաշածո քարից) ընդարձակ տաճարի ավերակներն այժմ խանական անասնակերի պահեստ են ծառայում...»<sup>5</sup>: Այդ տաճարի մասին XIX դարի սկզբին հիշատակում են նաև եվրոպացի ճանապարհորդները, մասնավորապես՝ դեներալ Գարդանը, Ջեյմս Մորիսը<sup>6</sup>:

Քիլիսաքենդից ոչ հեռու ճանապարհորհ ճյուղավորվում է դեպի արևելք (Մակու) և դեպի հարավ (Կարեյնի, Զուրավա և այլն): Հ. Մանանդյանը մասնանշում է ճանապարհի հարավային ուղղությունը՝ Կարեյնի և Զուրավայր վրայով դեպի Խոյ: Ըստ երևույթին, տվյալ դեպքում նա ելակետ է ընդունել իր այն կանխագրությունը, որի համաձայն նշված տեղանքը կազմում էր Արտազ պալատի մի մասը. «Պեգոլոտտի նկարագրած ուղին,— գրել է նա,— տանում էր Թավրիզ... հին հայկական Արտազ գավառով և Խոյով»<sup>7</sup>:

Ճիշտ եզրակացնելով, որ այդ ճանապարհն անցնում էր Արտազով, Հ. Մանանդյանը միաժամանակ սխալ կարծիք է ունեցել գավառի տեղագրության մասին, նրա կենտրոնը (Artaza) նշանակելով Կարեյնի և Զուրավայրի միջև, իսկ Ս. Թադևոս վանքը՝ Կարեյնիից արևմուտք<sup>8</sup>: Մինչդեռ, այդ տեղանքն իրականում երբեք չի մտել Արտազ գավառի մեջ: Արտազ գավառը, ըստ Մովսիս Խորենացու, տարածվում էր Արարատից (Փոքր Արարատից) հարավ-արևելք<sup>9</sup>:

<sup>4</sup> James B. Fraser. A Winter's Journey from Constantinople to Tehran. Vol. I and II, New York, 1973, p. 283.

<sup>5</sup> В. Ф. Минорский. Древности Маку—Восточный сборник, издание общества русских ориенталистов. Петроград, 1916, с. 52.

<sup>6</sup> Հովհաննես Զակարյան. Ուղեգրություններ. հ. 2, Երևան, 1934, էջ 106, 267—268.

<sup>7</sup> Я. А. Манандян. О торговле и городах..., с. 295.

<sup>8</sup> Հ. Մանանդյան. Հին Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները ըստ Պետինգերյան քարտեզի. Երևան, 1936, էջ 154, 155 (քարտեզ):

<sup>9</sup> Մովսես Խորենացի. Հայոց պատմություն. Երևան, 1981, էջ 199:

ինչ վերաբերում է Սեբեոսին, ապա նա Արտաղը հիշատակել է՝ մատնանշելով Փոքր Ասիա տանող ճանապարհի ուղղությունը, որն իր հիմնական գծերով համընկնում էր հետագայում Բաղդադի Պեղումների նկարագրած ուղու նշանակալի հատվածին։ Պատմելով խոսքով Անուշիրվանի արշավանքներից մեկի մասին, Սեբեոսը գրել է, որ պարսից արքան «իր մեծաթիվ զորքերով և մարտական փղերի բաղմոթյամբ» շարժվեց դեպի Արտաղ գավառը (մարզը—Շ. Մ.), գնաց Բագրևանդ (այնտեղ է գտնվում Բագավանը—Շ. Մ.), այնուհետև վերցրեց Կարին (էրզրում—Շ. Մ.) քաղաքը։ Եվ ճանապարհ բռնելով գնաց Մեկտեն (Մալաթիա—Շ. Մ.)<sup>10</sup>։

Արտաղի պատմական կենտրոնը Մակուն է՝ տեղավորված Մակու գետի ձախ ափին։ Վերջինս, իր ձախակողմյան վտակ Ղաղասու (Ղարաբուլաղ) գետին միասնականվելու տեղից սկսած, կոչվում է նաև Զանգիմար։ Այնուհետև նա հոսում է արևմուտքից արևելք ուղղությամբ և թափվում Արաքս գետը։ Հայ պատմիչներից առաջինը Սեբեոսն է հիշատակում Մակուն<sup>11</sup>, ապա՝ Թովմա Արծրունին և «Արծրունյաց տան պատմության» Անանուն շարունակողը<sup>12</sup>։ Ղևոնդը, ընայած չի նշում Մակու բնակավայրը, հիշատակում է Մակվի կիրճը<sup>13</sup>, Մակու գետի ձախ ափին (գետն սկզբում, մինչև Ղարասուին խառնվելը, հոսում է հարավից հյուսիս), Մակու քաղաքից մոտ 20 կմ հարավ, գտնվում է Ս. Թադևոս վանքը։

Այսպիսով, սկզբնաղբյուրների վկայություններն ու աշխարհագրական տվյալները թույլ են տալիս Արտաղը տեղորոշել Մակու-Զանգիմար գետի ափագանում։ Դա, իր հերթին, հիմք է տալիս պնդելու, որ խոյ տանող ճանապարհը չէր գնում հարավային ուղղությամբ։ Այն տանում էր արևելք, հարավ-արևելք, այսինքն՝ դեպի Սակու, Արտաղի կենտրոն։

Պեղումների քարտեզի վրա նշանակված հաջորդ կայարանը Locche-ն է։ Նրա անունը և տեղագրությունը, ինչպես արձանագրել է Շ. Մանանգյանը, պարզաբանված չեն։ Ղ. Ալիշանը Locche-ն ընթերցելով L'Oche (սազ), այդ կայարանը տեղադրում է Քարաքենգից հետո, Գաղլեգյուլ (Կաղլեգյուլ) լճի մոտ, որը թուրքերենից թարգմանված նշանակում է «Սագերի լիճ»<sup>14</sup>։ Պետք է նշել, որ կայարանների տեղագրությունն Սյաս—Թավրիզ մայրուղու վրա այդպիսի մոտիկ հարեանությամբ հնարավոր չէ պատկերացնել։ Նկատենք, որ Պեղումների քարտեզում, օրինակ, Քիլիսաքենգից մինչև խոյ մոտ 180 կմ ձգվող ուղու վրա նշանակված են, Քիլիսաքենգից և խոյից բացի, ընդամենը չորս կայարան։ Մեր կարծիքով, Locche-ն ոչ այլ ինչ էր, քան Մակուն։ Այդ կարծիքին մեզ հանգեցնում է Այաս—Թավրիզ ճանապարհի ուղղության որոշումն Արտաղ գավառով, որի կենտրոնը Մակուն էր։ Միանգամայն հնարավոր է, որ Locche-ն Մակվի աղավաղված անունն է (Locche—Mocche), քանի որ նման աղավաղումները հազվադեպ չեն Պեղումների քարտեղ-նկարագրությունում։ Հարկավոր է նաև նկատի ունենալ, որ եվրոպացի ճանապարհորդները հիշատակում են, այսպես կոչված, Մակվի ճանապարհը XIX դարի սկզբին<sup>15</sup>։

Այն, որ Մակուն եղել է ամրացված քաղաքական դեռ արաբների ժամանակ, հայտնի է ոչ միայն հայկական աղբյուրներից։ Այդ կապակցությամբ վ. Մինոսսկին բերում է հետևյալ վկայությունը. «Մուսուլմանական ժամանակաշրջանում Մակուն հայտնի էր արաբներին, և Ցակուտը (1179—1229) նրա մասին ունի բավական որոշակի նշումներ. «Մակույե—ամրոց Աղբեղանում

<sup>10</sup> Պատմություն Սեբեոսի, աշխատասիրությամբ Բ. Վ. Աբգարյանի. Երևան, 1979, էջ 68։

<sup>11</sup> Նույն տեղում, էջ 84։

<sup>12</sup> Թովմա Արծրունի և Անանուն. Պատմություն Արծրունյաց տան. Երևան, 1978, էջ 107, 290։

<sup>13</sup> Ղևոնդ. Պատմություն. Երևան, 1982, էջ 116։

<sup>14</sup> Ալիշան. Այրարատ, էջ 508։

<sup>15</sup> James B. Fraser. A Winter's Journey from Constantinople to Tehran, p. 304.

(Ատրպատական—Հ. Մ.), բարձր քարաժայռի վրա, որի ստվերը մինչև միջօր է ծածկում է ներքևում տեղավորված քաղաքը...»<sup>16</sup>։

XIII դարի վերջին—XIV դարի սկզբին Մակուն դառնում է կենտրոն Արտազի հայկական իշխանության, որն առաջացել էր Արտազ գավառում 1247 թ. վերականգնված Ս. Թադևոս վանքի թեմակալության հիման վրա<sup>17</sup>։

Համալլահ Ղազվինիի մոտ կան հետևյալ տողերը XIV դարի սկզբի Մակվի մասին. «...Մակույա։ Ամրոց քարաժայռի ծերպին, իսկ ստորոտում ընկած է բնակավայր, որը մինչև միջօրե, լինելով նրա ստվերում, գտնվում է Կիսամշուշի մեջ։ Այստեղ ապրում է քրիստոնյա հոգևորականների գլխավորը, որին նրանք «Մարջանիսա» (արքեպիսկոպոս—Հ. Մ.) են կոչում»<sup>18</sup>։ «Մարջանիսան» այն ժամանակ արքեպիսկոպոս Զաքարիան էր՝ Ս. Թադևոս վանքի վանահայրը և Արտազի իշխանության տերը։ 1320 թ., արքեպիսկոպոս Զաքարիային, որն իր հովանավորներին՝ այն ժամանակվա Կիլիկյան Հայաստանի կառավարողների օրինակով կաթոլիկություն էր ընդունել, հիշատակում է զոմինիկյան քահանա Ժուրդեն ղը Սևերակը։ Հնդկաստան ուղևորվելիս անցնելով Հայաստանով և Իրանով, նա, ըստ երևույթին, եղել է Արտազի գավառում։ Դա, մասնավորապես, երևում է Սիմոն և Հուդա առաքյալների մասին նրա պատմածից (խոսքը վերաբերում է ս. Թադևոսին—Հ. Մ.)։ «Ես տեսա զնղանը, ուր տառապել են Սիմոնը և Հուդան, և՛ աղբյուրներ, որոնք առաքելական գավազանի շարժումով բխել են կենսաբեր քարից. ութ, տաս և տասներկու անգամ գավազանը դիպել է քարին, և այժմ այստեղ հենց այդքան էլ աղբյուր կա, իսկ նրանց կողքին կառուցված է մեծ և գեղեցիկ եկեղեցի»<sup>19</sup>։

Ժուրդեն ղը Սևերակն, ամենայն հավանականությամբ, նկատի ունի Ս. Թադևոս վանքը, թեև չի խոսում Մակվի մասին։ Իայց նա հիշատակում է արքեպիսկոպոս Զաքարիայի անունը։ Ժուրդեն ղը Սևերակը, մասնավորապես, դրում է. «Եվ, հիրավի մեծ մի արքեպիսկոպոս՝ տեր Զաքարիան, իր ամբողջ հոտով ընդունեց մեր դավանանքը»<sup>20</sup>։ Մեզ թվում է, որ Ժուրդեն ղը Սևերակն արքեպիսկոպոս Զաքարիայի «հոտ» ասելով ակնարկել է Մակուն և շրջակայքի բնակչությունը։

1318—1328 թթ. արքեպիսկոպոս Զաքարիան ու նրա եղբայրները Զանգիմար գետի վրա կառուցեցին կամարավոր չորս քարե կամուրջներ։ Դրանցից մեկին՝ Մակուն—հոյ ճանապարհից 2 կմ հեռավորության վրա գտնվող յոթնակամար կամուրջի մասին տեղեկություններ է հաղորդում Լ. Մինասյանը, որն այցելել է այդ տեղերը ներկա դարի 60-ական թթ.։ Սրանից երևում է, որ այդ կամուրջը կառուցվել է Արտազի իշխանության աշխարհիկ ֆեոդալներից մեկի՝ արքեպիսկոպոս Զաքարիայի եղբայր Պետրոսի միջոցներով։ Նրա անունը հիշվում է կամուրջին փորագրված արձանագրության մեջ<sup>21</sup>։ Լ. Մինասյանի նշումն այն մասին, որ ճանապարհը Մակվից հոյ էր տանում Զանգիմար գետի, ինչպես հայտնի է, XIV դարի սկզբին կառուցված կամուրջներով, հաստատում է մեր կարծիքը դեպի հոյ նրա ուղղության վերաբերյալ։ Ինչպես առաջներում, այն գնում էր արևելք, հարավ-արևելք։

Պեգոլոտտին մատնանշում է Locche-ին ամենամոտ Piana di Falconieri («Բազմապանների հարթավայր» կամ, ինչպես առաջարկում են որոշ հետազո-

<sup>16</sup> В. Ф. Минорский. Древности Маку, с. 58—59.

<sup>17</sup> Տե՛ս Լ. Ս. Խաչիկյան. Արտազի հայկական իշխանությունը և Մործորի դպրոցը.— «Բանբեր Մատենադարանի», № 11, Երևան, 1973:

<sup>18</sup> The Geographical Part of the Nuzhat-al Kulup. Translated by G. le Strange. Leiden—London, 1919, p. 90.

<sup>19</sup> Mirabilia Descripta, The Wonders of the East, By Friar Jordanus. Translated From the Latin Original Colone! Henry Yule. New-York, 1963, p. 5.

<sup>20</sup> Mirabilia Descripta, p. 5; После Марко Поло. Путешествия западных чужеземцев в страны трех Индий. Пер...Я. М. Света, М., с. 138.

<sup>21</sup> Լ. Պ. Մինասյան. Հնագույն մի կամուրջ Ատրպատականում.— «Հանդես ամսօրյա», 1968, 4—6, էջ 243—246:

տողներ, «Բաղևորսի դաշտավայր») կայարանը: Հիմքեր կան այն տեղագրելու Մարգլանի մոտ: Ճանապարհամերձ հարթավայրում տեղավորված այս գյուղի անունը նշանակում է «թռչնադաշտ» (հին պարսկերեն «marṣ» «թռչուն»): Այդպիսի դաշտերում, ինչպես նշում են գիտնականները, աճում էին բույսեր, որոնցով սնվում էին անասուններն ու թռչունները<sup>22</sup>: Հնարավոր է, որ Պեգոլոտտիի յամանակ Մարգլան գյուղի մոտ թռչնորս էր կատարվում բազենների օգնությամբ:

Հաջորդ, li Camuzoni կայարանի անունն ու տեղագրությունը նույնպես պարզաբանված չեն: Մեր կարծիքով, այն կարող էր լինել համգիան լեռնանցքը, որ գտնվում է Piana di Falconieri-ի և հոյի միջև ընկած ճանապարհին:

III. Յուլը և Վ. Հելլը առաջարկում են հաջորդ՝ Piana del Fiume rosso («Կարմիր գետի դաշտավայր») կայարանը փնտրել Արաքս գետի ափերին՝ նրա Al Ras անվան տառադարձությունը նմանեցնելով իտալերեն «rosso» բառին<sup>23</sup>: Սակայն Piana del Fiume rosso-ն պարզապես Արաքս գետի աջ վտակ Կոթուրի դաշտավայրն էր: Կոթուր գետն իր միջին և ստորին հոսանքում հնում Կարմիր-գետ անունն էր կրում. նրա այժմյան Ղզըլ-չալ թուրքերեն անունը հայերեն անվան թարգմանությունն է<sup>24</sup>:

Ճանապարհն այնուհետև գնում է Կոթուր գետի դաշտավայրով գեպի հարավ ուղղությամբ և լինում է Condros: Այդ կայարանի անունը համապատասխանում է Պևտինգերյան րարտեղի Gohdi-ին: Պարսկերեն անունը ժամանակին վերծանված է Յ. Մարկիլարտի կողմից իբրև Chob կամ Choj<sup>25</sup>, այսինքն՝ հոյ:

Ինչպես արդեն ասվեց, Բալդուշի Պեգոլոտտիի նկարագրած ուղիով XIV դարում անցել են և ուրիշ ճանապարհորդներ: Նրանցից մեկը եղել է դոմինիկյան քահանա ժուրդեն դը Սևերակը: Մոտավորապես ժուրդեն դը Սևերակի հետ միաժամանակ, հնարավոր է և փոքր-ինչ վաղ, այդ ճանապարհով անցել է նաև ֆրանցիսկյան Օդորիկե Պորդենոնը: Օդորիկեի պատմածից երևում է, որ իր ճանապարհորդությունն Արևելք նա սկսել է 1318 թ. Տրապիզոնից և էրզրումի վրայով շարունակել է շարժվել Այաս—Թավրիզ մայրուղիով: Այդ մասին է վերկայում նրա պատմության մեջ Sarbisacalo կայարանակետի հիշատակումը, որը Պեգոլոտտիի քարտեզում նշանակված է Sermessacalo անունով: Հետադոտողները դրա տակ հասկանում են Հասանդալա բնակավայրը, որից ոչ հեռու ճանապարհը ճյուղավորվում է դեպի Կարս<sup>26</sup>: Օդորիկեն Sarbisacalo-ից շարժվել է դեպի Արարատի ստորոտը: Նրա պատմության մեջ այդ առթիվ ասված է հետևյալը. «...և այն կողմում կա լեռ, որին կանգ է առել նոյի տապանը: Թերևս ես բարձրանալի նրա վրա, և թե իմ ուղեկիցները համաձայնվեին սպասել ինձ»<sup>27</sup>: Ինչպես արդեն հարկ ենք համարել նշելու, ճանապարհն, այնուհետև, Արարատ լեռից արևելք, մասնավորապես դեպի Թավրիզ այն ժամանակ անցնում էր Մակվի և հոյի միջով: Ինչ վերաբերում է Օդորիկե Պորդենոնին, ապա նրա հաջորդ տեղեկությունները Թավրիզի մասին են:

Այսպիսով, ճանապարհի ուղղությունն Արտաշի վրայով, նրա վրա Քրիստաբենդի տաճարի, Մակվա քաղաք-ամրոցի, Զանգիմար գետի բազմակամար կամուրջների գոյությունը և այլն խոսում են այն տեսակետի օգտին, որ Այաս—Թավրիզ մայրուղին Բագավանից տանում էր հոյ՝ Մակվի վրայով:

1335 թ. սկսած Այաս—Թավրիզ ուղին առժամանակ կորցնում է իր նըշանակությունը, քանի որ Աբու-Սաիդ իշխանի մահից հետո վրա է հասնում Հու-

<sup>22</sup> Ստ. Մալխասյան. Հայերեն բացատրական բառարան. հ. 3, Երևան, 1949, էջ 201: Հ. Բ. Անանյան. Հայերեն արձատական բառարան. հ. 3, Երևան, 1977, էջ 275—276:

<sup>23</sup> M. Yule. Cathay and the way thither. Vol. II, p. 301; W. Heyd. Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Bd. II, S. 117.

<sup>24</sup> Н. Адонц. Армения в эпоху Юстиниана. Ереван, 1971, с. 317.

<sup>25</sup> J. Markwart. Südarmenien und die Tigrisquellen. Wien, 1930, S. 209; 240.

<sup>26</sup> После Марко Поло, с. 323.

<sup>27</sup> Նույն տեղում, էջ 171—172:

լավյանների պետության անկման ժամանակաշրջանը: Այդ պահից մինչև XIV դարի 60-ական թթ. նա դառնում է իշխանության հավակնող Ֆեոդալական տարբեր խմբակցությունների երկպառակշակա՝ պատերազմների թատերաբեմ:

Փաստերը ցույց են տալիս, որ Թավրիզից, Խոյի և Մակվի վրայով Փոքր Ասիա տանող ճանապարհը եղել է համաշխարհային գլխավոր ուղիներից մեկը XIV դարի սկզբին:

XIII—XIV դդ., նաև XV դարում գոյություն ունեցած Սուլթանիկ—Ջենջան—Արդաբիլ—Ուջան—Սաիդաբադ—Մարանդ—Խոյ—Արճև—Մալասիերդ (Մանազկերտ)—Ննուս—Արզան ար-րում (էրզրում)—Արձինջան (Երզնկա)—Սիպազ (Սեբաստիա)—Կոնիյա (Իկոնիա) ուղին, որը Համդալլահ Ղազվինին կոչել է «արևմտյան մեծ ճանապարհ»<sup>28</sup>, ավելի հանրածանոթ է եղել XIII դարում: Ինչպես հայտնի է, այդ ճանապարհով է Իրանից Տրապիզոն գնացել անգլիական թագավոր էդուարդ I-ի ղեկավար լանգելը<sup>29</sup>:

Սակայն XIV դարի սկզբից էրզրումից Թավրիզ տանող ուղին՝ Բագավան—Մակու—Խոյ գծով, դառնում է նախընտրելի: Դրան մեծուպես նպաստեց Հուլայանների և Ոսկե Հորդայի խաների միջև տեղի ունեցած ընդհանուր՝ Անդերկովկասին և, իհարկե, յոյնտեղի առևտրական ճանապարհներին տիրելու իրավունքի համար: Ընդհարումը հանգեցրեց այն բանին, որ Հուլավու խանի սրդի Աբադա-խանը (1265—1282) Կուր գետի աջ ափին պետք է բարձրացներ սլաշտպանական կառույցներ և այն ժամանակվա առևտրի գլխավոր ուղղությունը, այդ թվում և Թավրիզ—Այաս առևտրական մայրուղու երկայնքով, տեղափոխեր դեպի հարավ:

Այդ ժամանակաշրջանի համաշխարհային առևտրի պահանջները հանգեցնում էին Մակվի՝ իբրև Այաս—Թավրիզ մայրուղու կայարանակետի և պահպանական ամրության դերի բարձրացմանը: Նույն այդ ժամանակ, հատկապես XIV դարի առաջին երեք տասնամյակներում, աճեց նաև Արտազի իշխանության դերը: Նրա մասնակցությունը համաշխարհային առևտրին դրսևորվեց Մակվի բերդ-ամրությունների կառուցմամբ, ճանապարհաշինությամբ, Զանգի-մար գետի վրա կամուրջներ գցելով և այլն: Մակվում սկսեցին կանգ առնել առևտրական քարավաններ, նա իջևանատուն էր ծառայում իրանական և անդերծովյան առևտրականների, ճանապարհորդների և այլ ուղևորների համար:

Ի. Պետրուշևսկին փորձում է կասկածի տակ առնել Այաս—Թավրիզ ուղու նշանակությունը: Նա, մասնավորապես, գրում է. «Պեգոլոտտիի նկարագրած ուղու մասին Ղազվինին չի հիշատակում... լռության մատենին անիմաստ էլինքներ, եթե այդ ուղին, ինչպես կարծում է Հ. Հ. Մանանդյանը, գլխավոր քարավանային մայրուղու դեր խաղացած լիներ»<sup>30</sup>: Տվյալ ղեկքում պետք է նկատի ունենալ, որ Ղազվինիի «Նուզհատ-ալ-կուլուբ» աշխատությունը գրվել է 1340 թ., այսինքն՝ մոնղոլ տիրակալների միջև ծավալված երկպառակշակա՝ պաշարի շրջանում: Այդ տարիներին, ինչպես արդեն նշվեց, էրզրումից ելնող ճանապարհը՝ Բագավան—Մակու—Խոյ գծով, լքված վիճակում էր: Նույն վիճակում էր գտնվում և ամբողջ համաշխարհային առևտուրը Թավրիզի վրայով: Պատահական չէ, որ Ղազվինին, թվարկելով այն ժամանակվա քարավանային մայրուղիների կայարանները, չի հիշատակում նաև Թավրիզը՝ Իրանից և Իրանի վրայով կատարվող միջմայրցամաքային առևտրի երբեմնի գլխավոր խաչմերուկը և Այաս տանող մայրուղու արևելյան հատվածի վերջին կետը: Նա նշում է միայն Ուջան կայարանը, որը գտնվում էր Թավրիզից 15 կմ հեռավորության վրա՝ Սիանե տանող ճանապարհին:

<sup>28</sup> Hamdallah Mustaufi. The Geographical Part of the Nuzhat al-Kutub, Translated by G. Le Strange. Leiden—London, 1919.

<sup>29</sup> Я. А. Манандян. О торговле и городах..., с. 296. И. П. Петрушевский. Хамдуллах Казвини, как источник по социально-экономической истории Восточного Закавказья.—«Известия АН СССР. Отделение общественных наук», 1937, № 4, с. 914.

<sup>30</sup> И. П. Петрушевский. Указ. соч., с. 195.

Բագավան— խոյ ուղու նշանակությունը Փոքր Ասիայից (Կոստանդնուպոլսից ու այլ տեղերից) և Տրապիզոնից (որ կապված էր Կոստանդնուպոլսի հետ ծովային ուղիով) էր դրում, ինչպես նաև Երզնկայի վրայով անցնող մայրուղիներում վերստին բարձրացավ XIV դարի վերջին և XV դարում՝ Լենկթեմուրի ու նրա հաջորդների օրոք։ Այդ նույն ժամանակ Սուլթանեն կորցնում է իր նշանակությունը։ Այն Լենթարկվեց սաստիկ ավերածության սկզբում Լենկթեմուրի հորդանների, ապա՝ Կարակոյունլուների կողմից և այլևս չվերականգնվեց։ Իսկ Թավրիզը, որը ժամանակավորապես դուրս էր մնացել համաշխարհային առևտրի համակարգից, նորից վերականգնեց իր դիրքերը միջազգային առևտրական ճանապարհներին։ Որ համաշխարհային առևտուրն այդ ժամանակ, ինչպես և XIV դարի սկզբին, տեղի էր ունենում Մակուով անցնող ճանապարհով, վկայում են Կաստիլիայի (Իսպանիայի) թագավոր Հենրիխ III-ի դեսպան Ռյուի Գոնզալես դը Կլավիխոյի հաղորդած տեղեկությունները։ Դեսպանը կանգ էր առել այդ քաղաքում 1404 թ. հունիսի 1-ին՝ Լենկթեմուրի ռազմական Սամարղանդ ուղևորվելիս։

Կլավիխոյի ճանապարհորդական օրագրից ստրվում է, որ Մակուն համառորեն դիմադրել է Լենկթեմուրին (դա պետք է տեղի ունեցած լիներ 1387 թ. —Հ. Մ.) և վերջինս հարկադրված փոխվիջման է գնացել ամրոցի այն ժամանակվա տիրոջ՝ Նուրադինի հետ<sup>31</sup>։ Սեղ թվում է, որ Լենկթեմուրը դիմել է այդ քաղվին իրագործելու համար իր կարևոր խնդիրը՝ հսկողություն սահմանել Իրանով և Հայաստանով անցնող համաշխարհային առևտրական ուղիների վրա։ Մակուի նման կայարանակետի պահպանման անհրաժեշտությունը պայմանավորված էր այն ճանապարհի կարևորությամբ, որի վրա էր գտնվում տվյալ կայարանը։ Մակուով անցնող ճանապարհի նշանակության մասին խոսում է նաև Կլավիխոյի և նրա ուղեկիցների ընտրած երթուղին։ Ինչպես հայտնի է, Կլավիխոն Տրապիզոնից Սամարղանդ գնաց Երզնկա—էրզրում—Ալաշկերտ (Բագրևանդ)—Մակու—խոյ ճանապարհով։ Սամարղանդից վերադառնալով խոյ, նա մտադրվեց անցնել նույն ճանապարհը հակառակ ուղղությամբ։ Սակայն այդ ուղու խոյ—Երզնկա հատվածում տեղի ունեցող ռազմական դժոխությունների պատճառով Կլավիխոն հարկադրված էր խոյից շարժվել հարավարևմուտք՝ Պարսկահայքի վրայով Ալաշկերտ, ապա՝ Անիի, Կարսի, էրզրումի, Բորթումի, Սպերի և Մուրմենի վրայով՝ Տրապիզոն։

Մակուով անցնող ճանապարհի մասին Կլավիխոն գրում է հետևյալը. «...Երկուշաբթի առավոտյան ժամանեցինք խոյ կոչվող քաղաքը..., նորություն լսեցինք— որ մի թուրքմեն ռազմիկ, Կարասոման անունով, լինելով Թամուրբեկի (Լենկթեմուրի—Հ. Մ.) վասալը, խռովություն բարձրացրեց, տասը հազար հեծյալներով առաջ շարժվեց... հետո գնաց Արսինգա (էրզնջան—Հ. Մ.) քաղաքի վրա և պաշարեց այն. ուստի դեսպանորդները (Կլավիխոն և նրա շքախումբը—Հ. Մ.) պիտի թողնեին Մակու տանող ճանապարհը՝ ուղիղ ճանապարհը, որով նրանք սկզբում անցել էին և գնային ձախ, դեպի հարավ»<sup>32</sup>։

XIV դարի վերջին—XV դարի սկզբին, երբ Մակուն իրենից ներկայացնում էր նախկին Արտաշի իշխանության լոկ մի մասը, այնտեղ այցելեց մեկ այլ և վրոպացի՝ Հանս Երզնկեցիները։ Նա վկայում է. «Կա և մի քաղաք՝ լեռան վրա փռված, Մագու անունով. այդ քաղաքում կա Լպիսկոպոս, իսկ բնակիչները կաթոլիկներ են։ Նրանց քահանաները դոմինիկյաններ են, պատարագը կատարում են հայերենով»<sup>33</sup>։

<sup>31</sup> Рюи Гонзалес де Клавихо. Дневник путешествия ко двору Тимура в Самарканд в 1403—1406 гг. Подлинный текст с переводом и примечаниями, составленным под редакцией И. П. Срезневского. С.-Петербург, 1881, с. 159—160.

<sup>32</sup> Նույն տեղում, էջ 376—377։

<sup>33</sup> Путешествия Ивана Шильдбергера по Европе, Азии и Африке с 1394 по 1427 гг. Перевел с немецкого и снабдил примечаниями Ф. Брун. Одесса, 1866, с. 49.

Իրանի առևտուրն Արևմուտքի հետ՝ Մակվի և Խոյի միջով անցնող Թավրիզ—Էրզրում և Թավրիզ—Տրապիզոն ճանապարհով, շարունակվում էր նաև XV դարում։ Այս մարեց 1470-ական թթ. կապված օսմանյան Թուրքիայի վերելքի հետ։ Գրավելով Կոստանդնուպոլիսը (1453 թ.) և Տրապիզոնը (1461 թ.), Թուրքերն այնուհետև պարտության մատնեցին իրենց գլխավոր մրցակցին ափսոսանքով՝ Աղ-Կոյունլու Ուղուն Հասանին (Դերջանի ճակատամարտում 1473 թ.)։

Մեր ունեցած տեղեկությունները Բազավան—Խոյ ուղու մասին թույլ են տալիս ամփոփելու.

1. Բազավան—Խոյ ճանապարհն անցնում էր Քիլիսաքենդ և Մակու կայարաններով՝ հին հայկական Արտազ և Պարսկահայք մարզերի միջով։

2. Հայկական բնակավայրերի գոյությունն այդ ճանապարհին հավաստում է նրա ուղղությունը, քանի որ նման բնակավայրերն այն ժամանակներում առաջանում էին միջազգային առևտրական մայրուղիների վրա։

3. XIV դարի սկզբին և վերջում, ապա նաև XV դարի առաջին կեսին Բազավան—Խոյ ճանապարհով առևտրականների, ճանապարհորդների, դեսպանների և այլոց երթևեկի վերաբերյալ շրջատակություններն ընդգծում են այդ ուղու կարևորությունը, որն ամենահարմարն էր Իրանից ու Հայաստանից Փոքր Ասիա, միջերկրածովյան և սևծովյան նավահանգիստները հասնելու համար։

4. Համաշխարհային առևտուրը ռազմատրատեգիական կարևոր նշանակություն ունեցող Բազավան—Խոյ, ինչպես նաև Երզնկա—Բազավան ուղիների վրա հաճախ ընդհատվում էր՝ դրանց համար մրցակցող կողմերի բախումների հետևանքով։ Ինչպես հայտնի է, XIV դարի վերջին—XV դարում այդ ճանապարհներով անցել են Լենկթեմուրի, Կարա-Կոյունլու, Աղ-Կոյունլու և այլ շոտականներ։

5. Բազավան—Խոյ ճանապարհի ստույգ պարզաբանումը թույլ է տալիս ճշտորոշել Այաս—Թավրիզ միջմայրցամաքային փարալանային մայրուղու ընդհանուր ուղղությունը նրա արևելյան վերջավորությունում։

#### УЧАСТОК БАГАВАН—ХОЙ ТОРГОВОЙ МАГИСТРАЛИ АЙАС—ТАВРИЗ (XIII—XIV ВЕКА)

А. У. МАРТИРОСЯН

#### Резюме

В XIII—XIV вв. преимущественную роль в караванной торговле между Азией и Европой стала играть магистраль Айас (Киликийская Армения)—Тавриз. Она была описана около 1335 г. флорентийским коммерсантом Бальдуччи Пеголотти. Изучением его карты-описания в свое время занимались европейские ученые М. Юль, В. Гейд, а из армянских—Я. Манандян. Им были определены узловое пункты на этой магистрали: Кайсери (Кесария), Сивас (Себастия), Ерзнка (Эрзинджан), Эрзерум и Хой, а также ряд промежуточных станций. Однако, несмотря на их усилия, многие станционные пункты на карте Пеголотти остаются невыясненными или же нуждаются в уточнении. Так обстоит дело и с участком пути Багаван—Хой, большей частью проходившим через расположенные в Иранском Азербайджане армянские поселения. На основе изучения материалов об этих поселениях, как и армянской колонии в Иране в целом, делается попытка уточнить направление магистрали Айас—Тавриз на ее восточной оконечности. В связи с этим предлагается иной, по сравнению с выдвинутым ранее Я. Манандяном, вариант пути Багаван—Хой: через Килисакенди, Маку, Марган и Хамзпан, а не через Карейни и Зураву. Новый вариант этого пути позволяет пролить дополнительный свет на участие армянского населения областей Парскайк и Артаз в межконтинентальной торговле того периода.