



Ա. ՏԻՐԱՅՅԱՆ

(Դոցենտ, Գերագույն Հոգևոր
Խորհրդի անդամ)

ԿԻԼԻԿՅԱՆ ՀԱՅԿԱԿԱՆ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՍԵՓԱԿԱՆ ՆԱԿԱՏՈՐՍԻՂ ՈՒՆԵՆԱԼՈՒ ՀԱՐՅԻ ՇՈՒՐՋԸ

Կիլիկյան հայկական պետության պատմության մասնավոր նրա տնտեսական կյանքով զբաղվողի համար կարևոր է դառնում մոտենալ այն հարցադրության, թե արդյոք Կիլիկյան Հայկական պետությունն ունեցել է իր անփական նավատորմիդր: Անփական նավատորմիդր ասելով հասկանում ենք թե՛ պետական և թե՛ անհատական սեփականություն ներկայացնող նավերը: Դրոված հարցին տարբեր պատասխաններ են տվել Հայկական Կիլիկիայի պատմությամբ զբաղված լավագույն հեղինակներ՝ Վիկտոր Լանգլուան և էդ. Դյուլոտրեն, Հ. Ղ. Ալիշանը, ինչպես նաև վերջերս մահացած պրոֆ. Քր. Միքայելյանը:

Այս հեղինակներից միայն Վ. Լանգլուան է, որ չի զբաղվել Հայկական Կիլիկիայի նավատորմիդրի հարցով: Հայտնի է սակայն, թե նա ինչ մեծ աշխատանք է կատարել, եվրոպական բազմաթիվ արխիվներից հավաքելով Կիլիկյան Հայկական պետության թագավորների հրովարտականներ, արտոնագրեր, զեկուցումներ, հրամանագրեր, նվիրատվության գրեր, ստացագրեր և այլն, իրենց հայերեն, մեծ մասամբ լատիներեն ու նաև ֆրանսերեն և իտալերեն բնագրերով և վավերացված պատճեններով¹:

¹ Այս բոլորը Վ. Լանգլուան ի մի է հավաքել և 1863 թվականին Վենետիկում հրատարակել «Le Trésor des chartes d'Arménie ou Cartulaire de la chancellerie royale des Roupéniens» ընդհանուր վերնագրի ներքո:

Սրանից առաջ նույն հեղինակը հրատարակել էր իր հետևյալ երկու աշխատությունները Կիլիկյան հայկական պետության վերաբերյալ. 1) «Essai historique et critique sur la constitution sociale et politique de

իր այս աշխատություններում՝ Վ. Լանգլուան բավական տեղ է տված Կիլիկյան հայկական պետության նաև տնտեսական կյանքին, հիմնվելով գլխավորապես իր իսկ հրատարակած փաստաթղթերի տվյալների վրա: Սակայն մեր վերնագրած հարցին ամենին ուշադիր եղած չլինելով, նա աչքաթող է արած իր իսկ հրատարակած այն կարևոր ու պաշտոնական փաստաթուղթը, որը, ինչպես վարը կտեսնենք, վերջնականապես լուծում է Կիլիկյան Հայկական պետության նավատորմիդրի գոյության հարցը՝ միանգամայն զրական իմաստով:

Վերահիշյալ հեղինակներից էդ. Դյուլոտրեն առաջինը լինելով զբաղվել է Կիլիկյան Հայկական պետության նավատորմիդրի խնդրով և հանգել ժխտական տեսակետի: Նա փորձել է իր տեսակետը հիմնավորել առաջին հերթին Կիլիկիայի ափերի տոպոգրաֆիական անհամարություններով և ընդարձակ նավահանգիստների բացակայությամբ²: Այս տեսակետը մասամբ միայն ճիշտ է այն իմաստով, որ Կիլիկիայի ծովափերն իրենց ամբողջ երկարությամբ պաշտպանված ծոցեր ու խորշեր չունենալով, անհրաժեշտ հարմարություններ չունեն իրրե նավամատուցների ծառայելու համար: Այս տեսակետից բացառություն էր ներկայացնում Հայոց ծոցը, ուստի և անշուշտ պատահական երևույթ չէր, որ

l'Arménie», St. Pétersbourg, 1860 և 2) «Mémoire sur les relations de la république de Gênes avec le royaume chrétien de la Petite-Arménie pendant XIII et XIV siècles», Turin, 1861.

² Տե՛ս Ed. Dulaurier, «Recueil des historiens des croisades, Documents arméniens», tome I, Paris, 1869, p. XXXV.

այդ ծոցում զարգացավ Կիլիկյան Հայկական պետության ամենավաճառաճաճ նավահանգիստը՝ Ալսաբը:

Առևտրական երկրորդ կենտրոնն էր Տարսոնը, որը Կիլիկյան Հայկական պետության ժամանակաշրջանին դեռ նավահանգիստ էր Սիրիոյա գետի (այսօրվա Տարսուս շալի) վրա: Այս վերջինը, սակայն, դարերի ընթացքում իր բերած տիղմով ու ավազով փակած լինելով գետաբերանը, Տարսոնն այսօր դարձել է ծովի հետ ջրային հարաբերություն ունենալուց: Կիլիկյան Հայկական պետության ժամանակաշրջանում Տարսոնի առևտրական գերակշիռ դերի մասին այսքան միայն ասենք, որ այնտեղ էր հաստատված Կիլիկյան Հայկական պետության մաքսային հիմնարկների կենտրոնական վարչությունը, որտեղ պարտավոր էին ներկայանալ օտար առևտրականները, վճարելու համար իրենց ներմուծած (կամ արտածած) ապրանքների մաքսերն ու ստանալու համապատասխան արտոնություն իրենց առևտրական գործառնությունների համար Կիլիկյան Հայկական պետությունում:

Պոմպեոպոլիսի ծոցի արևմտյան ափին էր գտնվում Կոռնիկոս նավահանգիստը, որը Կիլիկյան Հայկական պետության վաճառաճաճ կենտրոններից մեկն էր: Այն Ալսաբից հստո իսկապես երկրորդ խոշոր նավահանգիստն էր, որն անմիջականորեն գտնվում էր ծովի ափին:

Նավահանգիստներ էին նաև Ադանա և Մամեստիա կամ Միսիս քաղաքները, որոնցից քիչ ներքև Սարոս (այսօրվա Սիհուն) և Պյուտամոս (այսօրվա Զիհուն) գետերը իրար միանալով թափվում էին Միջերկրական ծով: Այս գետերը Հայկական պետության շրջանում մինչև այդ քաղաքները նավարկելի էին: Այս երկու գետերը այսօր բաժանված են ծով թափվում, և իրենց բերած տիղմ ու ավազով նավարկելի չեն այլևս:

Բացի վերոհիշյալներից Կիլիկյան Հայկական պետությունը ունեցել է նաև մի շարք այլ նավահանգիստներ, ինչպես Սելևկիան՝ նույնանուն գետի վրա, ծովից ոչ շատ հեռու, Պոմպանսիների նավահանգիստը (portus Provensalium), Զենոպոլիսների նավահանգիստը (portus Jenovens), Զաֆրա (այսօրվա Մերսինը), Մալլո, Պալլորամ և այլն³:

Այս համառոտ թվարկումն էլ բավական է ցույց տալու համար, թե Դյուլորիների Կիլիկյան Հայկական պետության նավատորմի դիպլոմները ժխտող այս կարծիքը ամենևին

չի հիմնավորված հարմար նավահանգիստների բացակայությամբ: Հեղինակի երկրորդ պատճառաբանությունը, որով նա փորձում է ժխտել Կիլիկյան Հայկական պետության նավատորմի դիպլոմները, այն է, թե հայերը իրենց բուն Հայրենիքի (Մեծ Հայքի — Ա. Տ.) աշխարհագրական դիրքով էապես մայրցամաքային ժողովուրդ եղած լինելով՝ իրենց «բնազդներով» (?) երբեք ծովի առիթ է ճաշակ չեն տնեցել: Այս, իհարկե, չափազանց բնազանցական պատճառաբանություն է, որը չի կարող համոզել լինել, մանավանդ երբ այս հեղինակը դրան ավելացնում է անմիջապես, թե հայերը ո՛չ ցանկություն են ունեցել նոր երկրներ գրավելու, ո՛չ էլ նրանց «հրապուրել» են առևտրական շահերը⁴:

Կիլիկյան Հայկական պետության ծովերից ափ կողմը երկրներ գրավելու փորձերի կատարման համար պետությունների մասին անշուշտ չկան պատմական տվյալներ, կարող ենք ասել՝ ո՛չ մի տվյալ: Պատմական բազմաթիվ տեղեկություններից գիտենք սակայն, որ Կիլիկյան Հայկական պետությունն իր ունեցածը պաշտպանելու և պահպանելու մտահոգությունն ունեցել է իր գոյության ամբողջ ընթացքում: Իսկ թե Կիլիկյան Հայկական պետությանը չեն «հրապուրել» առևտրական շահերը, այս գրոտ է, զարմանալի կերպով մի հեղինակ, որն իր հիշյալ աշխատության մեջ, թեև փոքր, բայց համեմատ դեպ տեսնելով Կիլիկյան Հայկական պետության առևտրին: Բազմաթիվ են այն պատմական տվյալները, որոնք ապացուցում են, թե, ընդհակառակը, կիլիկյան հայերը իրենց այնուր Հայրենիքի աշխարհագրական և ծովային դիրքի շնորհիվ, ինչպես նաև առևտրական մի շարք ճանապարհների և նրանց մեջ առաջին հերթին Ալսա—Թավրիզ առևտրական մայրուղու Կիլիկիայում իրենց մեկնման կետը ունեցած լինելու հետևանքով, բացահայտել են առևտրական գործառնությանը շեշտված «հրապուրանք», ձեռնարկներ են մասնակցելով ԺԳ—ԺԴ դարեր, թե՛ ցամաքային և թե՛ ծովային առևտրին հնդկական սահմաններից մինչև Միջերկրականի ավազանի հյուսիսային և արևմտյան երկրները ու Եգիպտոսից ու Սիրիայից մինչև Սև ծովի հարավային ու հյուսիսային ափերը մինչև Դրիմ ու Դնեստրի գետաբերանը, գուցե և մինչև Ուրալ տարածվող առևտրին՝ երբևէ Ալսա և Կիլիկյան Հայկական պետության այլ նավահանգիստներ չեն այցելել և դրանցից մեկնել մի քանի տասնյակ ժողովուրդներ

³ Տե՛ս Վ. Լանգուայի հիշված աշխատությունը, էջ 78:

⁴ Տե՛ս էդ. Դյուլորիների հիշված աշխատությունը էջ XXXV:

⁵ Նույն տեղում:

րի ու քաղաքների առևտրական նավերու Այս հարուստ և հետաքրքրական նյութի մանրամասնությունների մեջ չմտնելով, ուզում ենք հզրակացնել, թե Դյուլտրիեի հիշյալ պնդումը ղուրկ է միանգամայն փաստական տվյալներից. եղածներն էլ նրա առաջ քաշած թեզի ճիշտ հակառակն են ապացուցում:

Կիրիկյան Հայկական պետության նավատորմի հարցերի վերաբերմամբ միանգամայն տարբեր մոտեցում ունի Հ. Դ. Ալիշանը, որն, այդ մասին որոշ վերապահումներ անելով հանդերձ, չի դադարում, ինչպես միշտ, ժրաշար աշխատանքով նյութեր ու փաստեր հավաքելուց, նույնիսկ եթե սրանք երբեմն աննշան լինեն և քիչ համոզիչ: Այս մասին նա գրում է. «Առ ի չգոյ է կարևորագույն ևս գիտելիաց զնախնեացս մեր նաւարկութենէ՝ ոչ անգոսնեսցին և դուզնաքեայքս»⁶. Եվ ահա, իմացածներից չնչինները շարժամարհելու մտահոգություններ, նա թվարկում է հետևյալները. որ 1314 թվականին Օշին թագավորի դեսպանը Վենետիկում գնում է 560 թիակ և ուղարկում Կիրիկիա, որ ևսու Գ-ը 1284 թվականին Վենետիկի պայլից 600 բյուզանդով գնում է մի առևտրական նավ (Torit), նաև՝ որ 1338 թվականին ևսու Ե-ին տրվում կամ վաճառվում է մի հին նավ Վենետիկի նավարանից⁷: Այնուհետև Ալիշանը դիմում է, այսպես ասենք՝ ավելի պարզունակ մի փաստի, ինչպիսին է, օրինակ, այն, թե 1321 կամ 1322 թվականին Հնդկաստանի Դանա նավահանգստում (Պոմպեյի մոտ) գտնվող մի նավի նավապետը հայ է եղել⁸: Սրա համար, սակայն, անշուշտ, անհրաժեշտ չէր, որ հայ նավապետ ունեցող այդ նավն անպայման հայկական նավ եղած լիներ: Նույնը սակայն չենք կարող ասել Ալիշանի այն տեղեկության վերաբերյալ, թե Ներսես Լամբրոնացին Նարեկացու մասին մի մեկնություն մեջ մանրամասնորեն նկարագրել է մի նավ: Ներսես Լամբրոնացին, իբրև Տարսուսի եպիսկոպոս, անշուշտ միշտ առիթ էր ունեցել իր աթոռանիստ նավահանգստում տեսնելու բազմաթիվ օտար նավերի կողքին նաև հայկական նավեր, որոնց մանրամասն նկարագրությունը հնարավոր էր անշուշտ միայն աճի դեպքում, երբ նավն իր մասերով, իր կատարած տնտեսական ու ռազմական գերով արդեն Կիրիկիայում մտել էր գործածության մեջ և ստացել էր հայոց լեզվում իր հատուկ նշումները՝ իր տեսակների և մասերի համար: Այս բացատրությունը մոտավոր

րապես Ալիշանին է և չի կարելի այն չընդունել⁹: Միավանի հեղինակը թեթևակի հիշելով նաև մի քանի փաստեր, ինչպես են, օրինակ, Մարկո Պոլոյի վկայությունը կամ ևսու Բ-ի ծովամարտը («Սիսուան», էջ 371), որոնց, մեր կարծիքով, ավելի մեծ արժեք պետք է տրվի տվյալ հարցի կապակցությամբ: Ալիշանը մի շարք հարցադրումներով մոտենում է այն կարևոր խնդրին, թե Կիրիկյան Հայկական պետության տնտեսական զարգացման համընթաց կատարված պետք է լինեն երկու կարևոր դեպքեր այդ պետության կյանքում. առաջին՝ հայկական գաղութների հիմնումը Իտալիայի բազմաթիվ քաղաքներում և առևտրական նավատորմի ստեղծումը: Առաջին խնդրին մենք կանդադարենք հավանաբար ամսագրի հաջորդ համարներից մեկում: Կիրիկյան նավատորմի գոյության վերաբերյալ Ալիշանի կարծիքը, չնայած մի շարք վերապահումների, դրական է. նա անկասկած է համարում («աներկրայիս գոյութ») նրա գոյությունը, թեև, ասում է, «ի միջան մնայ տալիսին շափ նաւարկութեան Սիսուանեայց, որպէս և ծովամարտիկ ղորութեան նոցին» («Սիսուան», էջ 371):

Հանգուցյալ պրոֆ. Գր. Միքայելյանն իր ուսերեն աշխատության մեջ, որն Ալիշանի «Սիսուան»-ից հետո միակ լայնածավալ հատորն է Կիրիկյան Հայկական պետության պատմության վերաբերող, հազիվ 10—15 տող է նվիրել Կիրիկյան Հայկական պետության նավատորմի հարցին: Այսուամենայնիվ նա ևս, Ալիշանի նման, անկասկած

9 Ներսես Լամբրոնացին, «Թեքես առաջի աշաց ունելով ի նաւակայ Տարսուսի, —ասում է Հ. Դ. Ալիշանը, —այսպէս պարզարանէ զմասուն նաւուն. «կայմն Սարին է, այսինքն սիւնն, կամ որ ի ծայր Սարոյն է խոտորնակ ձողն՝ որ պարզէ զկտան. թռչարանն՝ Արմիոնն է. տեսարանն՝ Հայկկն է, ուր նաւապետն նստի և դիտէ, և կամ նշան նաւին, որպէս Դիոսկուրացոց նշանն. Ապաւանդակն հաստ ճոպահն է, զոր Մալուխ ասեն. Լուծք ստուար ամուլեցն՝ հաստ փայտն է՝ յորոյ վերայ նաւն է, և ի քիթն՝ կից են ընդ միմեանս փայտքն. Սամիքն զծակ փայտն ասէ, ուր ղեկն ցցեալ է, կամ զղեկն. Լաստ հիմանն զլատակս նաւին ասէ, կամ զնաւն բոլորովին. Զստին հաստուած՝ յողնափայտերոյն է. Դոգք ամփոփման՝ զմէջ նաւին ասէ. Խելք շրթանցն հեղեաց՝ բերան և շուրթն նաւին է. ըստ այնմ, Յիսուս ննջէ ի խելս նաւին. Պաղպաղունք բազմականացն՝ գեղեցկութիւնքն որ ի նաւին լինի. Տախտակամած՝ Աթոք և Բազմականք, և կամ այլ ինչ. Վանդակապատ՝ որ ի մէջ նաւին միջնակ լինի ամած և բաժանած տուն ի տանէ. Քեղիքն՝ այն Զողքն՝ որ յառաջաստին գլուխն է, և կամ Օրմինք նաւին»:

(Տե՛ս Հ. Դ. Ալիշան, «Սիսուան», էջ 372—373):

⁶ Հ. Դ. Ալիշան, «Սիսուան», Վենետիկ, 1885 թ., էջ 373:

⁷ Նույն տեղում, էջ 369:

⁸ Նույն տեղում, էջ 372:

է համարում Կիլիկյան Հայկական նավատորմի ղեկավար Գոյուկյանը, միայն թե, հեղինակի կարծիքով, որը նա չի հիմնում որևէ փաստի վրա, այդ նավատորմի ղեկավարը չափով խոշոր չի եղել¹⁰։ Հեղինակի բերած միակ բացահայտված փաստը Կիլիկյան նավատորմի ղեկավարի մասին հետևյալն է։ Արաբ հեղինակ Իբն-էլ-Վարդին, նկարագրելով Այասի պաշարումը 1323 թվականին, եգիպտական զորքերի կողմից, հաղորդում է, թե այս նավահանգստում հայերն ունեցել են երեք ռազմական նավեր, հաղորդում է, թե «Ատլաս» և «Այաս»։ Եվ երբ քաղաքի բնակիչները՝ հայերը տեսել են, որ քաղաքը պաշարող արաբները ճեղքվածքներ են առաջացրել բերդի պարիսպների մեջ, շատ ընտանիքներ իրենց ունեցվածքներով փոխադրվել են այս ռազմական նավերի վրա, որպեսզի հասնեն Կիպրոս¹¹։

Կիլիկյան Հայկական պետության ռազմական նավերի գոյությունը մասին ամենահամոզիչ փաստերից մեկն է արձանագրել մեր պատմագիրներից Կիրակոս Գանձակեցին։ Հայտնի է պատմությունից Լևոն Բ-ի նավամարտը իր թշնամիների դեմ, երբ նա վերադառնում էր Կիպրոսից դեպի Կիլիկիա։ Գանձակեցին այսպես է պատմում Լևոն Բ-ի իր սեփական նավերով նրանց ջախջախելն ու նրանց բազմաթիվ նավերը փախուստի մատնելը։ «Դեպի լողնալիս նա (Լևոն Բ-ը—Ա. Տ.) ի Կիպրոս կղզի ի տեսութիւն իւրոց։ Եւ լուեալ զայն թշնամիաց նորա որք ի ցամաքի, ոչ ինչ կարէին ազդել նմա, պատրաստեցին նաւա բազումս, զի ի ծովու նենգեսցեն զնա։ Եւ լուեալ զայն արքայիւն Լևոնի, դարձաւ անդրէն յետս ի Կիպրոս, զի էր ի ճանապարհի ի վերայ ծովուն։ Եւ առ իւր նաւա պատերազմականս, և եկեալ ի դարանն, որ գործեալ էր նմա նաւուց բազմաց. և զի այլ իմաստուն էր, ծանեալ թէ, յորում իցէ զլիաւորն, եհար զնա արագաթեւ նաւովն և ջրասողդ արար զամենեսեան. և մնացեալ նաւքն փախեան, և անկաւ ահ ի վերայ ամենեցուն հեռաւորաց և մերձաւորաց»¹²։ Ուրեմն, Գանձակեցին շատ որոշ կերպով խոստով է ո՛չ միայն Լևոն Բ-ի սեփական ռազմական նավերի, այլև իր դեմ դավադրող հավանաբար հայ թշնամիների բազմաթիվ նավերի մասին։ Համենայն դեպս, Լևոն Բ-ը, որոշ ժամանակով մինչև Ադալիայի մոտերքը ընդարձակած լինելով Կիլիկիայի արևմտյան ծովափերը, անհրա-

ծեշտաբար կարիքը պետք է զգար ռազմական նավերով պաշտպանելու այդ եզերքները։ Բացի այդ, ինչպես հայտնի է, հին և միջին դարերի ծովային առևտրին կից, շատ ընդարձակ շափերով գոյություն ունեւ ծովահենությունը, որի դեմ առևտրական նավերը պաշտպանելու համար սրանց ուղեկցում էին տրոշ թվով ռազմական նավեր։ Այս մասին կան նաև Կիլիկյան առևտրին վերաբերող հաստատ հիշատակություններ։

Նաև՝ միջնադարյան հայտնի ճանապարհորդ Մարկո Պոլոն, խոսելով իր հոր, հորեղբոր և իր վերադարձի մասին Այասից դեպի Աքրա 1271 թվականին, գրում է հետևյալը։ «Հայոց թագավորը (Լևոն Գ-ը—Ա. Տ.) եղբայրների համար սարքեց մի գալեր (ռազմական) և պատվով ուղարկեց նրանց (պապական) լեզատին (Աքրա)»¹³։

Կիլիկյան Հայկական պետության սեփական նավատորմի ղեկավար վերաբերյալ վերոհիշյալ պատմական տվյալներից ու նաև նվազ փաստերի հիման վրա հիմնված ոմանց շտապ եզրակացություններից ալելի՛ դրված հարցը դրական իմաստով վճռող նշանակություն ունի մի պաշտոնական ապացույց, որն ըստ երևույթին վրիպել է Կիլիկյան Հայկական պետության պատմության ուսումնասիրությանը զբաղված վերոհիշյալ բոլոր հեղինակների էլ ուշադրությունից։ Այդ պաշտոնական ապացույցը մենք հաշտաբերել ենք Լևոն Գ-ի և եգիպտոսի մամլուքների սուլթան Կեալունի (նրան ինքն Մելիք-Մանսուրը) միջև 1285 թվականի մայիսի 7-ին կնքված դաշնագրի հոդվածներից մեկում, որն այլևս ոչ մի կասկած չի թողնում Կիլիկյան Հայկական պետության նավատորմի գոյության հարցի վերջնական ու դրական իմաստով լուծման մասին։ Ահա այդ հոդվածը. «Եթե դաշնագիր կնքող կողմերից մեկին պատկանող մի նավ մյուսի թագավորության ափերում նավարկելու է եթերկվում, պետք է խնամքով պահել և պահպանել այս նավի միջի գոնվածները և դրանք հանձնել այն ազգի պաշտոնատարներին (ֆրանսերեն թարգմանություն մեջ՝ officiers—Ա. Տ.), որի անդամն է վախճանված առևտրականը։ Եթե վախճանված մեր տիրոջ՝ սուլթան Մելիք-Մանսուրի հպատակներիցը կամ մանկավարժներից (pages) է, նրա ունեցվածքը պետք է հանձնվի մեր տիրոջ՝ սուլթան Մելիք-Մանսուրի տեղակալներին (lieutenants), եթե նա Լևոն թագավորի հպատակներիցն է, նրա ինչ-քան պետք է հանձնվի այս իշխանի տեղակալ-

10 Կիլիկյան Հայկական պետության պատմություն, Երևան, 1952 թ., 400 էջ (ոտարեն)։

11 Նույն տեղում։

12 Պատմություն Հայոց Կիրակոսի վարդապետի Գանձակեցու, Թիֆլիս, 1909 թ., էջ 151—152։

13 Марко Поло, „Путешествие, перв. И. Т. Минлова“, Ленинград, 1940, стр. 9.

ներին, որպեսզի նրանք դրա մասին կարգադրություն անեն՝ համաձայն արդարության և իրավունքի կանոններին»¹⁴:

Այստեղից՝ ուրեմն միանգամայն պարզ կերպով երևում է, որ Հայկական Կիլիկիան ունեցել է իր սեփական նավերը, և այս պետք է հավաստիորեն ենթադրել, այնպիսի քանակով, որ անհրաժեշտ է նկատվել այդ նավերին պատահելիք արկածները, գլխավորապես նավաբեկությանց պարագաները խաղաղության դաշնագրի մի առանձին հոդվածի նյութ դարձնելով: Եվ երբ ի նկատի ենք առնում այն խիստ կարևոր պարագան, որ այս դաշնագիրը կնքվել է 1285 թվականին, այսինքն այն ժամանակ, երբ Կիլիկիան Հայկական պետության արտաքին ծովային և տարանցիկ առևտուրը դեռ նոր էր թևակոխում իր ծաղկման շրջանը, ապա կարելի է հավաստիորեն պնդել, թե երկրի նավերի թիվն ու նրանց նշանակությունը այս առևտրի մեջ անպայման շատ ավելի բարձրացած պետք է լինի Կիլիկիան առևտրի լրիվ ծաղկման շրջանին, որը տեղի ունեցավ մինչև ԺԴ դարու առաջին կեսի վերջերը:

Միջին դարերի ծովային առևտրի և սրա փոխադրական միջոցների, այսինքն՝ նավերի անշափ շահավետ օգտագործման մասին եղած տեղեկություններից գիտենք, որ ծովային առևտուրը Հայկական Կիլիկիան շրջանին աշխատում էր մինչև 35 տոկոսի շահի հիմունքներով, որովհետև կատարված առևտրական գործառնություններից սպասվող շահերն էլ չափազանց բարձր տոկոսներով էին կատարվում, որոնք և բաժանվում էին առևտրական կապիտալիստի և առևտրական ճանապարհորդությունն իր վրա վերցնող անձի՝ այսպես ասած ձեռնարկողի միջև, սովորաբար առաջինին 2/3-ի և երկրորդին 1/3-ի համեմատությամբ, երբ միայն այս վերջինի ակնկալած շահը հասնում էր ընդհանուր առմամբ 50 տոկոսի¹⁵:

Այս տվյալները վերաբերում են բոմբարտական քաղաքների՝ գլխավորապես Վենետիկի և Ճենովայի ռեսպուբլիկաների, ինչպես նաև Ֆլորենտիայի, Պիզայի և այլ իտալական քաղաքների ծովային առևտրին՝ Արևելքի, հետևաբար ոչ նվազ նաև Կիլիկիան Հայկական պետության հետ: Իսկ հայտնի է սրանց ծովային առևտրի անհամեմատ

ավելի բարձր շահավետությունը խաչակրությանը անմիջականորեն իրենց մասնակցության էտապներում, երբ ստեղծված տնտեսական, արենախնայող բարձր կոնյունկտուրայից առավելապես օգտվողները, շնորհիվ իրենց առևտրական (ու ռազմական) նավատորմիդների, հենց վերոհիշյալ ռեսպուբլիկաներն ու քաղաքներն էին, ինչպես նաև՝ սիցիլիացիները, մարսեյցիները, մոնպելյեցիները, կատալոնացիները, Ֆրանգրացիները, մինչև իսկ՝ հուլանդացիները, անգլիացիները և Հյուսիսային ծովի այլ ժողովուրդները¹⁶:

Խաչակրությանց պատմության այս հնդինակը՝ Սեն Մորիս իր հիշյալ աշխատության մեջ արել է հետևյալ ոչ միայն պատկերավոր, այլև միանգամայն ճիշտ արտահայտությունը, թե «խաչակիրների մոտ շահատենչությունը կոպ էր տվել կրոնական շահախնդրությունը»¹⁷: Ավելի պատկերավոր է արտահայտում ծովային առևտրի շահավետությունը վենետիկցիների համար մի այլ հեղինակ, այսպես. «Մյուս բոլոր խաչակիր ժողովուրդները Սիրիա հասան զենքերը ձեռքերում: Վենետիկցիները բերին ապրանքներ և այնտեղ հաստատեցին իրենց առևտրական սենյակները: Այս արշավանքները բոլոր խաչակիր ժողովուրդների համար՝ բոլորը վնաս էր, իսկ վենետիկցիների համար՝ բոլորը շահ»¹⁸:

Այսպիսով ուրեմն ծովային ճանապարհով խաչակիրներին զենք, պաշարման գործիչներ և սննդեղեն հասցնելը վենետիկցիների, ինչպես և վերոհիշյալ այլ ծովային ժողովուրդների օժանդակության գլխավոր մասն էր կազմում, ինչ որ կատարված էր վերջիններիս համար առավել շահավետության պայմաններում: Սրանց նավերով խաչակիրները կարողանում էին մշտական հարաբերություններ պահպանել իրենց մեկնած երկրների հետ, որտեղից նրանք ստանում էին մարդկային և դրամական օգնություն: Նաև՝ Արևմուտքի և Արևելքի նյութերով տնտեսական լայն գործողություններ կատարող ուստավորների հսկա բազմությունների ծովային ճանապարհորդությունները դեպի Պաղեստին

¹⁹ Տե՛ս նաև Saint Maurice, «Die Geschichte der Kreuzzüge, nach dem Französischen von I. Heusinger, Dresden, Bd. I, էջ 319.

¹⁷ Նույն տեղում, էջ 84:

¹⁸ G. B. Depping «Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe depuis les Croisades jusqu'à la fondation des colonies d'Amérique», Paris, vol. I, էջ 152:— Տե՛ս նաև M. Armingaud, «Venise et le Bas Empire», էջ 366:

¹⁴ Տե՛ս այս դաշնագիրը արաբերեն բնագրով և ֆրանսերեն թարգմանությամբ Վ. Լանգլուայի հիշված աշխատության մեջ, էջ 217—231:

¹⁵ Տե՛ս Ad. Schnaube, «Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebietes zu Ende der Kreuzzüge», München und Berlin, 1906, էջ 120:

և վերադարձ, մեծ եկամուտներ էին ապահովում հիշյալ ծովային ժողովուրդներին ու քաղաքներին: Անավային փոխադրությունների այս հարատև աճը և շահավետությունը իր կողմից նոր դարկ էր տալիս այս ռեսպուբլիկաների (Ճենովայի և Վենետիկի—Ա. Տ.) նավաշինարարությանը»,— ասում է Լանցուան¹⁹:

Ծովային առևտրի և ծովային փոխադրական միջոցների անշափ շահավետության այս պայմաններում ահա Միջերկրականի արևելյան ավազանի երկրներում կատարվում է մի խոշոր պատմական դեպք, երբ սուլթան Սալահդդինի՝ Միջերկրական ծովի արևելյան ափերին հաստատված խաչակիր պետությունների դեմ 1187 թվականին (Աքրայի գրավումով) ձեռք բերած ռազմական արագ և արմատական հաջողությունների հետևանքով՝ Արևմուտքի առևտրական ժողովուրդները մեծ մասամբ կորցնում են իրենց առևտրական շուկաներն այդ խաչակիր պետու-

թյուններում, իսկ Հայկական Կիլիկիայի և Լևոն Բ թագավորը, օգտվելով այս հանգամանքից, իր երկրի դռները լայնորեն բաց է անում Արևմուտքի այդ առևտրական ժողովուրդների, առաջին հերթին Ճենովացիների և վենետիկցիների առաջ, տալով սրանց բազմաթիվ առևտրական արտոնություններ, որոնց հիման վրա նրանք իրենց առևտուրը Կիլիկյան Հայկական պետության հետ մեծապես զարգացնում են երկու դարեր շարունակ:

Այս բոլոր ավազների բույսի տակ ավելի հասկանալի է դառնում Կիլիկյան Հայկական պետության սեփական նավատորմի դերը առաջնահերթ նշանակությունը վերահիշյալ ծովային ժողովուրդների հետ ունեցած իր առևտրում, իսկ Լևոն Գ-ի վերահիշյալ դաշնագրում Կիլիկյան նավերի հիշատակությունը վերջնականապես հաստատում է մեզ այս հոգվածի հիմքում դրված հարցը՝ Կիլիկյան Հայկական պետության նավատորմի դերություն մասին:

19 Վ. Լանցուայի հիշված աշխատությունը, էջ 90:

