

ՌՈՒԲԵՆ ՄԻՄՈՆՅԱՆ

ՏԱՎՈՒՇԻ ՄԱՐԶԻ ՄԻՋՆԱԴԱՐՅԱՆ ԾԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԸ

Բագրատունիների թագավորության հաստատումով, երբ վերականգնվեց Հայաստանի քաղաքական անկախությունը, երկրում սկսվում է տնտեսական կյանքի բուռն վերելք, և զարգանում է ինչպես ներքին, այնպես էլ արտաքին ու տարանցիկ առևտուրը: «Առանձնապես մեծ ծավալ էր ստացել միջազգային քարավանային առևտուրը: Հայաստանի հյուսիս-արևելյան շրջանները, որոնք դուրս էին մնացել արաբա-բյուզանդական երկարատև պայքարի ոլորտից, IX-XI դարերում դարձել էին Արևելքն Արևմուտքի հետ կապող կարևոր օղակներ: Առանձնապես բանուկ են դառնում Հայաստանի վրայով անցնող տարանցիկ ճանապարհները, որոնց կենտրոնը և գլխավոր հանգույցը VIII - IX դարերում Դվինն էր»¹, իսկ X դարի երկրորդ կեսից՝ արագորեն զարգացող Անին:

Հայաստանով անցնող քարավանային ճանապարհները, մաս Դվինից Հրազդանի ու Աղստևի հովիտներով դեպի Տփլիսի և Գանձակ գնացող ուղիները մկարագրել են մեծավաստակ Հակոբ Մանանդյանը² և Վարազդատ Հարությունյանը³, սակայն ընդհանուր գծերով, առանց մանրամասնելու: Խնդրո առարկա տարածաշրջանի ու իրադարձություններով հարուստ ժամանակի մասին իր «Վահրամյանների իշխանությունը» շահեկան աշխատության մեջ պատմաբան Արտաշես Ծաֆնազարյանը վերլուծելով Զաքարյանների կրտսեր ճյուղի իշխանությունում տիրող սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունները, մաս անդրադարձել է այդտեղով իրականացվող տարանցիկ առևտրին, որի գլխավոր զարկերակը Պարտավ-Տփլիսի ճանապարհն էր: «Առևտրական այդ ուղին, - գրում է նա, - ոչ միայն Վահրամյանների համար եկամտի աղբյուր էր, այլև նրանց ֆեոդալական իշխանությունը կապում էր արտաքին աշխարհի հետ»⁴ և միաժամանակ ապրանքա-դրամական հարաբերու-

¹ Հայ ժողովրդի պատմություն, Երևան, 1972, էջ 21:

² А. Я. Манандян, О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен (V в. до н.э. - XV в.н.э.), Ереван, 1954.

³ Վ. Հարությունյան, Միջնադարյան Հայաստանի քարավանատներն ու կամուրջները, Երևան, 1960:

⁴ Ա. Ծաֆնազարյան, Վահրամյանների իշխանությունը, Երևան, 1990, էջ 152:

թյունների կարևոր խթանիչ էր: Այնուհանդերձ, այդ հեղինակն ինչպես աշխատության շարադրամբում, այնպես էլ մատուցած քարտեզում չի տվել Բագրատունիների, նրանց շատավիդ Կյուրիկյանների և ապա նրանց հաջորդած Զաքարյանների ժամանակների՝ ներկայիս Տավուշի մարզի տարածքով անցնող ճանապարհների նկարագիրը: Դրանք քննարկված չեն նաև Ռաֆայել Մաթևոսյանի Տաշիր-Ձորագետի թագավորությանը նվիրված աշխատությունում⁵: Երկրամասի XIX դարավերջի մոտ ճանապարհներին անդրադարձել և կարևոր տեղեկություններ է հայտնել Ալեքսանդր Երիցյանը⁶, սակայն առանց խորանալու մինչև ռուսական տիրապետության հաստատումը եղած քարավանային ճանապարհների պատմության մեջ:

Հովհաննես Դրասխանակերտցին հայրենասերի հոգու վայելքով է նկարագրել հայոց պետականության վերահաստատման փաստը և Բագրատունյաց անդրանիկ թագավորի՝ Աշոտ Ա-ի (885-890 թթ.), մեծագործության մանրամասները, երբ նա արքայավայել նպաստել է այն ամենին, ինչ արժանի է «թագավորությանը՝ և՛ թագավորության մեջ, և՛ թագավորության շուրջը»: Նա «նաև ամբողջությամբ իր ազդեցության տակ է գցում Գուգարքի խոռվարար ժողովուրդներին և Ուտի գավառի ավազակային մարդկանց՝ նրանցից վանելով մարդադավ ավազակությունը, բոլորին դարձնում է օրինավոր ու հնազանդ և նրանց համար առաջնորդներ ու իշխաններ է կարգում»⁷: Երկիրը բարեկարգելու, կառավարելի ու ռազմաշունչ ցեղերի հարձակումներից անվտանգ դարձնելու գործը շարունակում են Բագրատունյաց հաջորդ թագավորները: Նրանց ժամանակներում են կառուցվել կամ վերակառուցվել Կուրի դաշտավայրից հարձակվող թշնամիների առջև թագավորության հյուսիս-արևելյան ձորաբերանները փակող Գագ, Գավարզին, Մաֆկանաբերդ, Կայան, Կայծոռ, Կածարեթ, Տերունական, Տավուշ, Երգեվանք և Մածնաբերդ ամրոցները, որոնք, անշուշտ, ճանապարհներով կապված են եղել իրար հետ՝ որպես պաշտպանական մույն համակարգի մասնիկներ: Նորաստեղծ պետության սահմանները Տփլիսի ու Գանձակի ամիրայությունների ունձագություններից զերծ պահելու նպատակով պատմական Գուգարք նահանգի կենտրոնական, հյուսիսային և արևելյան կողմերում, որոնք արդեն կոչվում էին Տաշիր-Ձորագետ, 966-ին ստեղծվում է ռազմավարչական մարզ, որը հիմնադիր-կառավարիչ Գուրգենի՝ Աշոտ Գ Բագրատունու կրտսեր որդու անունով կոչվում է Կյուրիկյանների (Լոռու կամ Տաշիր-Ձորագետի) թագավորություն, որը գոյատևում է մինչև 1118 թվականը: Սկզբում այդ թագավորության կենտրոնը Վրաց դաշտում գտնվող Օսմաշուլե բերդն էր, իսկ 1065-ից՝ Կյուրիկյան Դավիթ Անհողին թագավորի հիմնադրած Լոռե կամ Լոռի բերդաքաղաքը, որի մոտակայքում՝ Սանահինում, հետագայում Հաղբատում էր գտնվում

⁵ Ռ. Մաթևոսյան, Տաշիր-Ձորագետ, Երևան, 1982:

⁶ Д. А. Ерицов, Экономический быт государственных крестьян Казахского уезда Елисаветопольской губернии, Тифлис, 1886.

⁷ Հովհ. Դրասխանակերտցի, Հայոց պատմություն, Երևան, 1996, էջ 143:

Կյուրիկյան թագավորության հոգևոր կառավարչությունը՝ Հայոց Եկեղեցու Գուգարաց թեմի առաջնորդարանը⁸: Ահա աշխարհիկ և հոգևոր այս կենտրոններից թագավորության մինչև Արցախի սահմաններ տարածվող արևելյան գավառների հետ թագմագմ կապերի իրականացման հիմնական «մայրուղին»⁹ է, մեր կարծիքով, մինչև այժմ անտեսված ու չճշտված: Իսկ այդպիսին, որ անպայման պիտի լիներ, ամերկեա է:

Նայելով քարտեզին, յուրաքանչյուր ոք կմկատի, որ թագավորամիստ Լոռի բերդից դեպի Կուր գետի աջափնյակում տարածվող երկրամասի կենտրոն ամենակարճ ուղի կարող էր անցնել ներկայիս Դսեղ-Աթան-Կիրանց գծով, միջամասսում հաղթահարելով Կյուրիկյան թագավորության երկու մասերը՝ Տաշիրն ու Ջորագետը իրարից բաժանող Գուգարաց լեռնաշղթան: Եվ, իսկապես, եղել է մամ «մայրուղի»: Լոռի բերդից սկզբնավորվող քարավանային ճանապարհը Դեբեդի կամուրջներից մեկով բարձրացել է Դսեղի սարավանդ, շրջվել հյուսիս-արևելք, գնացել դեպի Աթան գյուղ և Գիլիկ սարի ստորոտի լեռնանցքով հատել Գուգարաց լեռնաշղթան և դուրս եկել Աղստևի վտակներ Պաղչուր ու Կիրանց գետերի ակունքների շրջանը (տե՛ս ներկայացվող քարտեզը):

Ճանապարհը գնացել է դեպի Կուրի դաշտավայր և լեռնաշղթան հատելուց հետո չի թեքվել աջ՝ դեպի իշխանամիստ Կայան բերդ, որովհետև դրան խոչընդոտ են եղել իրար շարունակություն կազմող դժվար մատչելի, իսկ ձյունառատ ձմեռներն անմատչելի Հալաբի և Կալենո լեռնաշղթաները: Ներկայիս Կիրանց և Ոսկեպար գյուղերի ամառանոցների Գառնասար հանդամասից ճանապարհը բաժանվել է մի շարք ճյուղերի: Կենտրոնականը մինչև Մեսրոպավան (ճախկին Չայդոշան) իջել է երկու ուղղությամբ: Մեկը Գառնասարից անմիջապես մտել է Կիրանցի ձոր և համանուն վանքի մոտով ձգվել դեպի Մեսրոպավան: Մյուսը Գառնասարից Պաղչորի և Կիրանցի ջրաբաժանը հանդիսացող լեռնաբազկի կատարով գնացել է արևելյան ուղղությամբ և Հարսնաքարի մոտ թեքվել հյուսիս-արևելք ու Դեղձնուտի վանքի մոտով մուկապես հասել Մեսրոպավան, Կիրանց ու Սամսոն գետակների միախառնման անկյունի քարե կամարակապ կամրջով միացել Կիրանցի վանքի կողմից եկող ճյուղին: Առաջին ճյուղը կարճ է եղել, բայց ոչ անվտանգ, որովհետև ապրիլ-հուլիս ամիսներին հազվադեպ չեն հեղեղները և քարավանների համար վտանգավոր են եղել մակ համկարծառաս ձմաքները: Իսկ Դեղձնուտի վանքի մոտով անցնող ճանապարհը մի փոքր երկար, բայց եղել է անվտանգ: Մեսրոպավանում մորից միատեղված ճանապարհը մտել է Մահկանաքերդի Արծրունիների Առաքելոց գյուղաքաղաք, ապա Կանգարք գավառի (ուշ միջնադարերում խեղունյան իշխանական

⁸ «Էջմիածին» ամսագիր, 1998, 2, էջ 68-76:

⁹ Այս ճանապարհի գոյությունը կոստել են «Դիվան հայ վիմագրության» պրակ VI-ի (Երևան, 1977) կազմողներ Ս. Ավագյանը, Հո. Զամփոլադյանը և մի քանի տող մվիրել այդ հարցին «Առաքելոց վանք» հոդվածում, էջ 202:

տոհմի)⁹ իշխանաճիստ Կունեն գյուղաքաղաք և Ոսկեպար ու Կիրանց գետերի միախառնման անկյունից դուրս եկել Գագա դաշտ ու այստեղ բարձրացող միայնակ Գավարզին (կամ Քավազին) ժայռ-ամրոցի արևելյան ստորոտով գնացել միանալու Տփլիսի - Գանձակ ճանապարհին: Ինչպես վկայում են փաստերը, Լոռի բերդ-Կիրանց-Գագա դաշտ կարևոր ճանապարհն իր մախնական մշանակությամբ բանուկ է եղել մինչև XIX դարի առաջին կեսը և հատվածաբար բանուկ է մնալ այժմ:

1975 թ. ամռանը մախկին Իջևանի շրջանի Կիրանց գյուղի 117-ամյա բնակչուհի Խանում Ծահինյանը հողվածի հեղինակին պատմել է. «Երբ Ծահնանց տուն հարս եկա, մրանց մեծ մանը՝ իմանում տարեկան մի ժիր պառավ, դեռ ապրում էր: Դե, հիմա դու հաշվիր, թե որ թվին էր ծնվել: Նանն ասում էր, թե իր աղջկության ու մորահարսության տարիներին քարավան-քարավանի հետից առևտրականները մեր ճանապարհով Պարսկաստանից աբրեշումի (մետաքսի) ճոթ կտորներ էին տանում Տրապիզոն ու Ստամբուլ, իսկ այնտեղից բերում էին «ֆրանկի» ապրանքներ: Նաև դեպքեր են եղել, որ խոր ձորերում բքախեղդ է եղել մի ամբողջ քարավան: Առևտրորին շատ-շատ են վնասել Դաղստանի լեզգիները»: Ժողովրդի հիշողության այս տարրը պատմական հիմք ունի: Հայտնի է, որ Պարսկաստանը XVIII դար մտավ որպես քայքայվող թույլ երկիր: Վիճակից օգտվել ցանկացան հզոր հարևանները՝ ցարական Ռուսաստանն ու սուլթանական Թուրքիան: Օսմանցիները Պետրոս Մեծի կասպիական արշավանքին պատասխանեցին Անդրկովկասի մեծ մասի գրավումով և ոտքի հանեցին դավաճակից (սուննի) Դաղստանի լեռնականներին, որոնց չդադարող ասպատակություններն ավելի քան մեկ դար իսկական չարիք դարձան հյուսիս-արևելյան Հայաստանի բնակչության համար: Ներկայիս Տավուշի մարզի գյուղերը գրեթե հայաթափվեցին: Իսկ ամենամոտ թուրքական իշխանության՝ Ախալցխայի փաշայության հետ իրենց կապը Դաղստանի լեռնականները պահպանել են հիմնականում այս կարճ ու հարմար ճանապարհով: Որպես անցած դժոխական օրերի հիշողություններ Կիրանցի ձորում մնացել է Լեզգու քար, Լեզգու աբահետ, Չաչանի (չեչենի) գոմեր, Չերքեզի քերծ, Ավարի թալա տեղանունները:

Մինչև 1980-ական թվականներն ապրող տարեցների վկայությամբ, այս քարավանային ճանապարհը ռազմական մպատակով վերջին անգամ օգտագործվել է 1918-ի հունիսի առաջին օրերին, երբ Լոռի մտած թուրքական բանակը Գուգարաց սարերից ելքով իջել է Կիրանցի ձոր ու անցել Ղազախ: Երկրամասում աշխարհաքաղաքական իրավիճակի փոխվելուց հետո, երբ XIX դարի սկզբին Անդրկովկասից դուրս մղվեց Պարսկաստանը և մրա տեղը գրավեց Ռուսաստանը, Գագա դաշտ-Լոռվա սարահարթը քարավանային ճանապարհը կորցրեց իր հիմնական մշանակությունը: Մինչև 1950 թ. դրանից, որպես քոչի ճանապարհ, ավանդույթի ու ժով օգտվում էին անասնապահ աղբրեջանցիները: Միջամաստման ճանապարհը վերակառուցելու շնորհիվ սկսել է ծառայել Անարկուտի անտառտնտեսությանը,

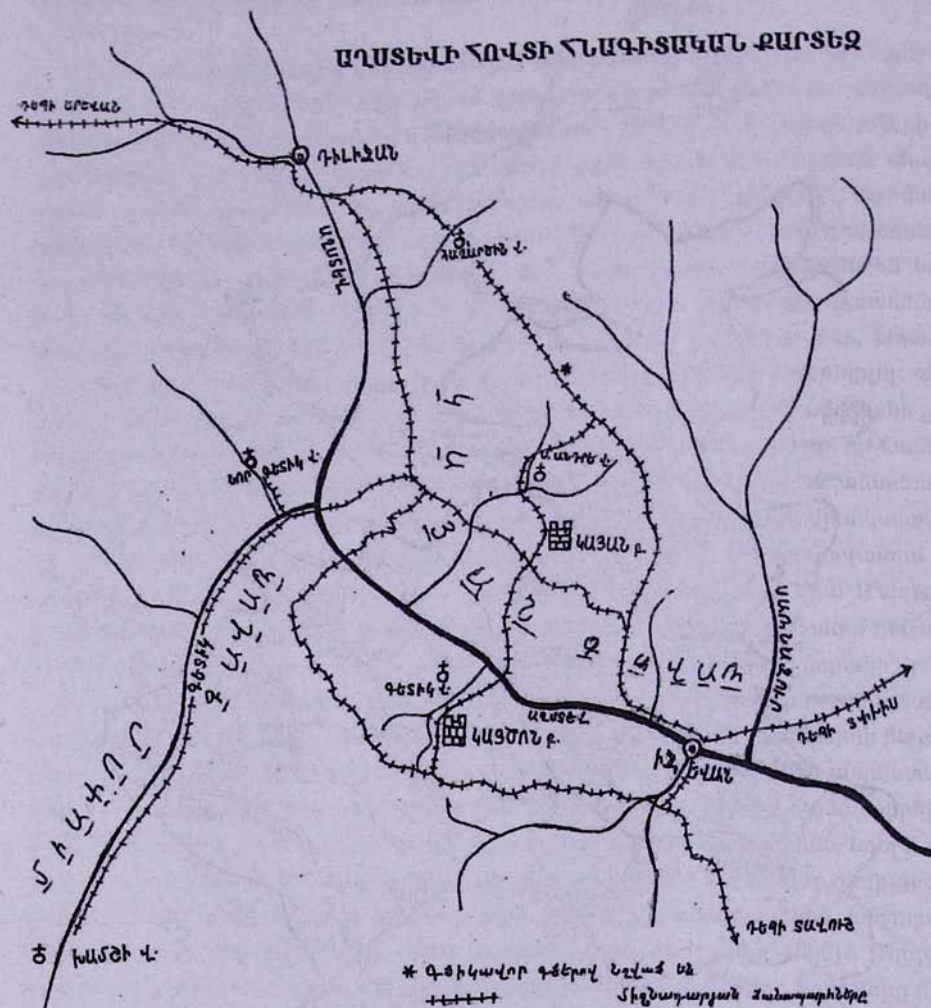
⁹ «Էջմիածին» ամսագիր, 1998, 2, էջ 77-80:

որից շարունակում են օգտվել մերձակա գյուղերի համայնքները: Այժմ էլ բեռնատար ավտոմեքենայով մի քանի ժամում կիրանց գյուղից կարելի է հասնել Աթան կամ Դսեղ:

Լոռի բերդ-Գագա դաշտ քարավանային ճամապարհի մասին լավ պատկերացում կարելի է կազմել կիրանցի ձորում գրեթե անվթար մնացած կուց աղբյուր - թեղուտ հատվածով: Ընամապարհը մախատեսված է եղել ոչ միայն հետիոտների ու գրաստների, այլև սայլերի համար: 2.5-3.5 մետր լայնությամբ այս հնագույն «մայրուղին» անմշան բացառությամբ անցել է ձորերի արևահայաց լանջերով, հարմարվելով բարդ ռելիեֆին՝ ոլորքներ տալով քարափների շուրթերին, կրկնելով ձորերի ու բարձունքների կորությունը, որովհետև հին ճամապարհաշինարարներին անհայտ են եղել պայթուցիկ նյութերն ու տեխնիկական հզոր միջոցները: Առանձնահատուկ հետաքրքրություն են ներկայացնում 2-2.5 մետր բարձրությամբ, առանց շաղախի՝ «չոր» շարվածքի քարե հեմապատները, որոնց շնորհիվ հարթեցվել, անվտանգ երթևեկելի են դարձվել սարավանջերի մեծ թեքությունները: Ժամանակի ընթացքում աճած ծառերն ու թփերն այնպես են ամրացրել հեմապատները, որ ճամապարհի այս հատվածով 1930-1940-ական թվականներին երթևեկել են անտառագյուղ կրող բեռնատար ավտոմեքենաները: Քարավանային այս ուղու վրա կառուցվել են մի շարք քարե կամարակապ կամուրջներ: Առաջինը Մեսրոպավանում է, երկրորդը՝ կիրանց գյուղի Օռո ջրի ձորում, երրորդը՝ Ոսկեպար գետի վրա՝ Մագամլի գյուղի մոտ, որը մնացել է Զոդագի ջրամբարի տակ, և վերջինը՝ Գագա դաշտի հյուսիս-արևելյան կողմում, Կոթի գյուղից դեպի Ոսկեպար գետ ձգվող ձորակի վրա:

Այն դարերում, ընդունված կարգի համաձայն, ելնելով անվտանգության և հարմարության պահանջներից, հետևակ մարդու քայլի մեկ օրվա ճամապարհի հեռավորությամբ այստեղ պիտի կառուցվեին քարավանատներ կամ լինեին ապաստարաններ: Իսկ այստեղ եղե՞լ են այդպիսիք: Այո: Գանձակ-Տփիսիս ճամապարհից դեպի Լոռի թեքվող ճյուղի սկզբնամասում, ըստ տարեցների հաղորդման, եղել է ավերված քարավանատուն: Հաջորդ քարավանատունը եղել է Առաքելոց գյուղաքաղաքում և այժմ էլ կիսավեր վիճակում պահպանվում է: Այս նպատակին, անշուշտ, ծառայել է նաև կիրանցի վանքի պարսպապատ ընդարձակ բակը: Մինչև Գուգարաց լեռնաշղթան հատելը, վերջին քարավանատունը կառուցված է եղել վերը հիշատակված Գառնասարի հարավ-արևմտյան կողմում, մորից գետափին, ուր պարզորոշ մշմարվում են ուղղանկյուն շինությունների հետքեր և կան անվիմագիր խաչեր կրող գերեզմանաքարեր ու խաչքարեր: Իսկ այստեղից մեկ օրում ուղևորները հասել են Դսեղ, իսկ հաջորդ օրը՝ Լոռի բերդաքաղաք: Կուրի ափից մինչև Կյուրիկյանների մայրաքաղաք, շուրջ 120 կմ ճամապարհը, հաղթահարվել է 5 օրում:

ԱՂԱՏՆԵՎԻ ԿՈՎՏԻ ԿՆԱԳԻՏԱԿԱՆ ՔԱՐՏԵԶ



Երկրամասում կենտրոնական դիրք զբաղող այս քարավանային ճանապարհով Կյուրիկյանների ուստանը բազմաթիվ ճյուղերով կապված է եղել Տաշիր-Ձորագետի թագավորության արևելյան զավատների հետ: Գառնասարում գլխավորից դեպի հյուսիս և հարավ բացվում են ևս երկու կարևոր ճանապարհներ: Մեկը՝ մերկայիս Լոռվա մարզի Արմինոս գյուղի արևելյան կողմով, Հալաբ սարի ուսով դուրս է գալիս Մարգարիտ գյուղի մոտ, ապա ճյուղավորվելով շարունակում դեպի Վանաձոր, իսկ մյուսով հաղթահարելով Փամբակի լեռնաշղթան՝ մտնում է Հրազդանի հովիտ, պատմական Վարաժնունիք: Մինչև Հալաբ սարին հասնելն այս կարևոր ուղուց բաժանվում է 2 ճյուղ, մեկը՝ Սառնաջուր գետի վտակ Խաչաղբյուրի ձորից, Կեչուտ սարամասով, Կայենո լեռնաշղթայի վրայով մտնում է Հաղարծնի վանք՝ Կայան գավառ: Իսկ մյուսը՝ Մեմակ քարի (Այրի դաշ) լեռնանցքով իջնում է Դիլիջան քաղաքի Ծամախյան թաղամաս (Հենց այս լեռնանցքով է 1918-ի մայիսի վերջին իր զորքն ու շուրջ 20 հազարանոց զաղթականներին Դսեղից Դիլիջան տեղափոխել Անդրանիկ զորավարը):

Գառնասարից դեպի հյուսիս գնացող կարևոր ճանապարհը մախ Նոյեմբերյանի Կարմիրգեղ սարամասից թեքվելով ձախ մտել է Կյուրիկյան թագավորության հոգևոր կենտրոն Հաղբատի վանք: Իսկ Կարմիրգեղից ճանապարհը շարունակվելով դեպի հյուսիս, մտել է պատմական Կողբափոր գավառ, որտեղից այլ ուղիներով վերջինս կապվել է Վրաստանի, Կողբ գետի մերձնագավառի ու Գագա դաշտի հետ: Գառնասարից ճյուղավորվող մի այլ ճանապարհ Աղբուղա վտակի ձախափնյակով մտել է Սառնաջուր գետի ձոր և մերկայիս Գետահովիտ գյուղի մատուցմեքում միացել Աղստևի հովտով անցնող ճանապարհին: Կիրանցի ձորով անցնող գլխավոր ճանապարհի միջնամասում Առաքելոց գյուղատեղից մույնպես սկիզբ են առնում երկուսը: Մեկը, հաղթահարելով արևմտյան կողմում գտնվող Հացուտ համդամասի բարձունքը, իջել է Ոսկեպարի ձոր և Ջորու կամրջով միացել Գագա բերդին, իսկ այստեղից Գոմշավարով՝ Գառնասար-Կողբափոր ճանապարհին: Առաքելոց գյուղատեղում մի այլ ճանապարհ էլ թեքվել է արևելք և դեռ պահպանվող Սրանոցի կամարակապ քարե կամրջով անցել Կիրանց գետի աջ ափ, ուր մշմարվում են մաքսատան հետքերը, և գնացել դեպի Մակարավանք ու նորից միացել Աղստևի հովտով անցնող ճանապարհին: Ընդհանրապես պետք է նկատել, որ Կյուրիկյան թագավորության արևելքում բերդերը, եկեղեցիներն ու բնակավայրերը հիմնականում կառուցված են եղել մախալեռնային գոտում և իրար հետ կապված ճանապարհների ցանցով:

Աղստևի հովտի ճանապարհների մասին կխոսվի ստորև: Իսկ այժմ փորձենք նկարագրել Տավուշի մարզի արևելյան տարածաշրջանը, որն ընդգրկում է Հախում, Տավուշ և Խնձորուտ (Ախինջի) գետերի հովիտները, որոնցով Կուրի աջ ափի հարթավայրից մինչև Միափոր (Մուրղուզ) սար ձգվել են ճանապարհներ: Գարդմանից Տիխիս գնացող ճանապարհն Ասրիկ գետի հովտով թեքվել է ձախ, Խորանաշատի լեռնանցքում հատել Խնձորուտի լեռնաշղթան, անցել Ախինջի գետի ձախ ափ,

Արծվաբերդի հին գյուղատեղից մտել Չորաթան, ապա Մովսես, Տավուշ գետի հովտում գտնվող Տերունական բերդի մոտից հաղթահարելով Կենաց լեռնաշղթան, իտում Հախումի ձոր, որի արևմտյան լանջերին են Նոր Վարազա, Օխմուրատի վանքերը և Կյուրիկյանների Նոր բերդը: Նոր Վարազա վանքի մոտից հարմար ուղին հատելով Հախումի լեռնաշղթան, մերկայիս Այգեհովիտ գյուղի տարածքում գտնվող Սրվելի վանքի մոտ միացել է Աղստևի աջափնյակով անցնող ճանապարհին: Սակայն վերադառնալիս Խորանաշատ, որտեղից միջնադարյան ճանապարհի մի ճյուղը թեքվել է ձախ, մերկայիս Այգեհովիտ գյուղի միջով, Երզնվանք և Մածնաբերդ ամրոցների ստորոտներով, Խնձորուտ գետի ձախափնյակի արևահայաց լանջով առաջացել Միափորի լեռնաշղթայի արևելյան ծայրամասի թամբոցին գտնվող լեռնանցք և իջնելով Գետիկի հովիտ՝ մտել Միափորի գավառ: Իրար մոտ գտնվող Մածնաբերդի և Երզնվանքի մատույցներից մի այլ ճանապարհ հյուսիս-արևմտյան ուղղությամբ հատելով Տավուշի լեռնաշղթան, մերկայիս Արծվաբերդ-Վերին Կար-միրաղբյուր երթուղով իջել է Տավուշի ձոր, միացել համանուն բերդի հետ: Այստեղից երկու ճանապարհ, Չիմչիմի և Նավուրի լեռնանցքներով հատելով Կենաց լեռնաշղթան, մույնպես մտել են Հախումի ձոր: Նավուրից գետահովիտ մտած ճանապարհը դարձել է եռաճյուղ: Աջակողմյանը, հաղթահարելով Հախումի լեռնաշղթան, մտել է Աղստևի հովտում գտնվող Մորո ձորի վանք: Կենտրոնականը, մույնպես հատելով այս լեռնաշղթան, Սխտորուտի լեռնանցքով միացել է Կայան գավառի արևելքում՝ մերկայիս Գանձաքար գյուղի տարածքում գտնվող ճանապարհների հանգույցին: Նավուրից ձախ թեքվող ճանապարհը Հախումի ձորով գնացել է վեր և Քառասուն աղբյուրի մոտակայքում, Միափոր (Մուրղուզ) գագաթի արևմտյան ստորոտի և Քամոտի լեռնաշղթայի կցանկածքի լեռնանցքով իջել Գետիկի հովտում (Միափորի գավառում) գտնվող մերկայիս Աղավնավանք գյուղ:

Մեծ Հայքի հյուսիս-արևելյան սահմանների պաշտպանությանը կոչված Գուգարքի բռնշխության (կամ զորաթևության) մեջ կարևոր դերակատարում է ունեցել Աղստև գետի միջնամասում տարածվող Զորափոր գավառը, որն իր ամրություններով Հյուսիսային Կովկասից և արևելքից արշավող ռազմաշունչ ցեղերի առջև հուսալիորեն փակել է դեպի երկրի կենտրոն ձգվող կարևորագույն ուղիներից մեկը: Հակոբ Մանանդյանը խնդրին վերաբերող իր հայտնի աշխատության¹⁰ մեջ, քննարկելով մ.թ.ա. 66-64 թվականներին հոռմեական զորավար Պոմպեոսի պրշավանքի շրջանաձև ուղին Անդրկովկասում, գտնում է, որ նա իր բանակը Կովկասյան լեռնաշղթայից՝ Սև ծովի ափից Զավախքով հասցնելով Օիրակի դաշտ, այնուհետև շրջվել է հյուսիս-արևելք և մերկայիս Սպիտակ-Վանաձոր-Գիլիջան-Իջևան կարճ ու հարմար ճանապարհով Ղազախ քաղաքի մատույցներում հասել Կուր գետին, ապա հաղթահարելով այս մեծ ջրարգելը՝ արշավել Աղվանքի վրա: Հայտնի է նաև, որ մ.թ. 450 թվականի ամռանը հայոց մեծ սպարապետ Վարդան Մամիկոնյանն Աղս-

¹⁰ Հակոբ Մանանդյան, Երկեր, Ե հատոր, Երևան, 1984, էջ 231-232:

տևի հովտով է իր գործը շարժել դեպի Խաղխաղի դաշտ, հաղթական ճակատամարտ տվել պարսից բանակին ու մույն ճանապարհով վերադարձել մայրաքաղաք Արտաշատ: Հովհաննես Դրասխանակերտցու պատմությունից երևում է, որ այս ճանապարհից է իր ռազմարշավների ժամանակ օգտվել Աշոտ Երկաթ թագավորը: Տարբեր դարերում այստեղով անցել են արաբները, հյուսիս-արևելյան Հայաստանն ազատագրող Զաքարյանների զորքերը, երկիրն ասպատակող սելջուկները, թաթար-մոնղոլները, պարսիկները, թուրքերը, հետագայում՝ Հայաստանի ազատագրությանը մասնակցած ռուսները: Իսկ պատերազմների դադարների պահին՝ առևտրական քարավանները: Սակայն խոսքը ո՞ր ճանապարհի մասին է: Մեր ուսումնասիրությանը Աղստևի արևափայաց ձախափնյակում երեքն են. մեկը՝ հայտնի (ներկայիս Իջևան-Երևան ասֆալտապատ մայրուղին), երկուսը՝ գրեթե անհայտ:

Արարատյան դաշտից Աղստևի հովտով դեպի Թիֆլիս գնացող քարավանային ճանապարհի մասին չափազանց ուշագրավ տեղեկություններ է հաղորդում հայ ժողովրդի լուսավոր բարեկամ Ալեքսանդր Գրիբոյեդովը¹¹, որը 1819-ի հունվարի վերջին և փետրվարի առաջին օրերին դիվանագիտական առաքելությանը մեկնում էր Պարսկաստան: Քսանհինգ հոգուց բաղկացած նրա խումբը շատ բեռնատար ձիերով ու ուղեկիցներով Թիֆլիսից դուրս է եկել հունվարի 28-ին և մույն օրը, երեկոյան, հասել 42 վերստ հեռավորության վրա գտնվող Դեմուրչիզան գյուղ (Գարդաբանում): Հաջորդ օրը քարավանը, Կարմիր կամուրջն անցնելով, Ինջա գետի ափից թեքվել է աջ, հաղթաֆարել Ոսկեպարի լեռնաշղթայի հյուսիս-արևելյան ծայրամասին գտնվող Սուրբ Սարգսի լեռնանցքը, Կոթի գյուղի արևելյան մասով, Օռո աղբյուր հանդամասում գտնվող փոստային կայանով, Գավարզին ժայռի, որին Գրիբոյեդովը կոչում է Պեպիս, մոտով հասել Պիպիս, ներկայիս Բերքաբեր գյուղ, և դարձր անել: Այս անցման երկարությունը 48 վերստ է: Գավարզին ժայռից մեկ կիլոմետր հարավ այս ուղին հատվել է Լոռի բերդ - Կիրանց - Գազա դաշտ ճանապարհին: Համվարի 30-ին օրը եղել է ցուրտ, սարերը սառցակալած, ուստի Պիպիս - Քարվանսարա ճանապարհն անցել են մեծ դժվարությամբ: Այնուհետև նա գրում է. «Մեզ խիստ վախեցնում են Դիլիջանի կիրճով. Քարվանսարայից մեկնեցինք Աղստաֆայի հոսանքով, նրա հոսանքին ընդառաջ, և առաջացանք մի կիրճով, որտեղ մեր կողքին կրկնվում էին կովկասյան վայրերը - անտառապատ ժայռեր, որոնց ստորոտին, նրանց միջով աղմկում է գետը, մերթ էլ բաժանվում է բարակ առվակների: Տարբերությունը միայն այն է, որ նախորդ կիրճերում վառողով ու բրիչով պայքարել էին ճամփախափան ապառաժների դեմ, իսկ այստեղ մարդու ձեռքով ոչինչ չի հարմարեցված հանգիստ ընթանալու համար: Քարերի կույտերը ամեն քայլափոխին կարծես աճում են. ծառերի երկարած ճյուղերը դիպչում են աչքերիդ. ճանապարհը համարյա անանցանելի է. դուրս եկանք բաց տեղ, ուր ուժեղ քամի բարձրացավ մեզ ընդառաջ և չդադարեց հետո էլ մեզ փչել, երբ լեռներն արդեն մե-

¹¹ Ա. Ս. Գրիբոյեդով, Ժանապարհորդական մոթեր, Երևան, 1954:

ղացան, և մենք մոտակայքում, անտառում սարավանդի մոտ ընտրեցինք գետակին հեմված մի վայր՝ հանգստանալու ու գիշերելու համար»¹²։

Փետրվարի 1-ին Քարվանսարայից դեպի Դիլիջանի կիրճ քարավանն անցել է 42 վերստ ճանապարհ և դադար առել Բողասի բացօթյակներում։ Ըստ անցած ճանապարհի նկարագրության և «բողաս» տեղանվան կարելի է պնդել, որ խումբը դադար է առել Աղստևի աջափնյա վտակ Հովաջրի մեղուցի («բողասի») մոմակող ձորում, ներկայիս Դիլիջանի կոմպոզիտորների ստեղծագործական տան համալիրի ստորոտում, որտեղից հարավկողմյան լեռնաքաղկի վրա է բարձրանում մի հնագույն ճանապարհ, և որից մասն ալժմ օգտվում են Աղստևի հովտի գյուղերի սարվորները։ Նկատենք, որ Դիլիջան-Սեմյոնովկա-Սևան ճանապարհը կառուցվել է 1870-ները։ Նկատենք, որ Դիլիջան-Սեմյոնովկա-Սևան ճանապարհը կառուցվել է 1870-ական թվականների սկզբին։ Գրիբոյեդովի խումբը, անշուշտ, գնացել է ոչ այս ճանապարհով։ Նա հայտնում է, որ հաջորդ վաղ առավոտյան բարձրանալով սարի վրա, հանկարծ հայացքով փարվել է մարդկային ցեղը համաշխարհային ջրհեղեղից փրկած հրաշքին, անշարժացել սրբազան ավանդություններից ծնած ապրումներից։ Իրենց շարժման ուղությամբ, հարավային հեռաստանի տիեզերական կապույտ զմբեթից կախված էր երկու փառահեղ զանգ։ Իրանք Արարատներն էին։ Ուղեգիրն այլևս մանրամասներ չի հաղորդում, թե որտեղից է տեսել Նոյյան հանգրվանը։ Հաղթահարելով 36 վերստ ճանապարհ, քարավանը Դիլիջանի ձորից մույն օրը հասնում է մի այլ Քարվանսարա գյուղ, որն այժմ Հրազդան քաղաքի թաղամասներից մեկն է, իսկ հաջորդ օրը դեսպանական առաքելությունը հասնում է Երևան՝ «հայկական մայրաքաղաք»։ Հրազդանի և Աղստևի հովիտների Քարվանսարա անունով գյուղերն ապացույցն են այն բանի, որ մրանք գտնվել են հնագույն քարավանային ճանապարհի վրա, իսկ մրանց կապող կարևորագույն օղակը Դիլիջան-Հրազդան ուղիղ գծի վրա, Դիմաշենի Մեղրան սարամասում գտնվող քարավանատունն է¹³, որը XII դարի 2-րդ կեսին կառուցել է Կայան գավառի տեր Հասան Կայենեցին։ Այստեղից մինչև Հրազդանի Քարվանսարան և Աղստևի ձորում գտնվող «բողասը» մույն հեռավորության վրա են։ Ամամայ օրերին հենց այստեղից, ասես ափիդ մեջ, հառնում են Արարատները։

Քանի որ Թիֆլիս-Ղազախ-Դիլիջան մեծուղին (տեղացիների լեզվով՝ «ոսի ճամփեն») կառուցվել է զրեթե «մեր օրերում», XIX դարի 2-րդ կեսին, ապա մեր հետաքրքրության առարկան մնում են Աղստևի հովտով ձգվող հնագույն ճանապարհները։ Այս հովիտը ստորին մասում բավական ընդարձակ է և զնալով վեր, սկսում է նեղանալ, իսկ իջևան քաղաքի մատույցներում՝ որպես ձագարի հիմք սեղմվում գետի երկու ափերից մոտեցած Կայենի և Պայտապարի լեռնաշղթաների պատճառով։ Նաև Գրիբոյեդովի օրերում միջնադարյան քարավանային ճանապարհը Թիֆլիսից Աղստևի հովիտ է մտել կարճ ու իր ժամանակի համար հարմար Կարմիր կամուրջ-

¹² Ա. Ս. Գրիբոյեդով, Օշվ. աշխ., էջ 19։

¹³ Վ. Հարությունյան, Օշվ. աշխ., էջ 44-46։

Օռո աղբյուր (Կոթի գյուղից արևելք) - Ջողաս-Աչաջուր երթուղով և Աղստևի բարձր արևահայաց ձախափնայկով հասել Իջևան քաղաքի տեղում կառուցված քարավանատուն, որի անունով հետագայում սկսել է կոչվել XIX դարի սկզբին հիմնված բնակավայրը: Այստեղից է սկսվել Մեծ Հայքի Գուգարք մահամզի Ձորափոր, հետագա դարերում՝ Կայան կոչված գավառը:

Քարավանային ճանապարհը Իջևան քաղաքից 3 կմ հարավ գրեթե ուղիղ անկյան տակ թեքվել է աջ և խոլարքեր համդամատում երկնջուղվել: Աջակողմյանը, որ երթևեկելի է եղել մաս սալերի համար, անտառամիջով դեպի վեր 8 կմ շարունակել է գետափին սկսած իր երթուղին, հասնելով Իջևան լեռնագագաթի ստորոտը՝ շրջվել ձախ և արևելյան կողմից Կայեռո լեռնաշղթային զուգահեռ ընթացել հարավ, ձախում 3.5-5 կմ հեռավորության վրա թողնելով Կայան բերդը, հին բնակատեղիներ, ներկայիս Հովք, Հաղարծին, Թեղուտ գյուղերը, մտել Հաղարծնի վանք: Այստեղից դեպի ձախ մի ճյուղ Պորտալայով գնացել է Գրիբոյեդովի նկարագրած «բողաս», այնտեղից՝ Հրազդանի հովիտ և Արարատյան դաշտ: Իսկ Հաղարծնի մոտից մյուս ճյուղը, Հալաքի լեռնաշղթայի լանջին միանալով Գառնասարից եկող ճանապարհին, ձգվել է դեպի Վանաձոր: Պետք է ընդունել, որ Վանաձոր-Մարգարիտ-Հաղարծնի վանք-Իջևան-Ղազախ այս հարմար երթուղով է մ.թ.ա. 65 թ. ամռանն իր լեզդիոնները տեղափոխել հոտմեացի Պոմպեոս գորավարը:

Իջևանի մատույցներում գտնվող խոլարքեր համդամասից միջնադարյան առաջին բավական երկար ճանապարհից դեպի ձախ, Միրզոյանների աղբյուրի մոտից ծունկ է տալիս գրաստների ու մարդկանց երթևեկելու համար բավականին հարմար ու կարճ 2-րդ ճյուղը: Այստեղով մարդիկ և կենդանիները կարող էին անցնել հիմնականում մեկ-մեկ՝ «իծաշարուկ», որովհետև որոշ տեղերում ուղին փոխվում է մեղ արահետի: Ահա այս ճյուղը Միրզոյանների աղբյուրի մոտ թրաձև գագաթ ունեցող լեռնաճյուղի հյուսիսային լանջով գնում է ձախ ու թեքվում արևելք, ապա վերջնամասում կտրուկ թեքվելով դեպի արևմուտք, մտնում է Ղազունյանների աղբյուրի ձորը: Այստեղից ևս հեթաճական լեռնաբազկի հյուսիսային լանջով քարավանային ճանապարհը, որ սկսել է պատվել ծառերով, գնում է Աղստևի ձախափնայկին իշխող բարձր սեռի ծայրը, որն այժմ կոչվում է Տախտի քոլ: Այստեղ առաջին անգամ մեր ուշադրությանն է արժանացել շուրջ երկու հեկտարի վրա տարածվող հնավայրը, որն ունի մի քանի տասնյակ ավերակ շինություններ, իսկ սեռի ծայրին՝ եկեղեցի: Ամշուշտ, սա եղել է բնակեցված միջանկյալ հոգետուն (= քարավանատուն): Այդպիսին ստեղծելու մախադրյալ են եղել գրաստների կերակրման համար արոտների առկայությունը, վառելափայտի առատությունը և հատկապես խմելու ջրի մոտիկությունը (Երևի սա Իվանե Զաքարյանի իջևանատեղն է, որի մասին հայտնում է պատմիչը Նոր Գետիկի վանքին պատկանող գինին ոմն վրացի Բասիլայի կողմից բռնագրավելու փորձի կապակցությամբ)¹⁴:

¹⁴ Կիրակոս Գանձակեցի, Հայոց պատմություն, Երևան, 1982, էջ 160:

Հնավայրից դեպի հարավ 200-250 մետր հեռավորության վրա, Լդոցի կից ձորակներում, բխում են աղբյուրներ, որոնց արանքում կա երկու շինություն. մեկը՝ 2x2,5 մետր, մյուսը՝ ավելի փոքր չափերի: Առաջինը հավանաբար եղել է աղբյուրների պահակակետ, իսկ երկրորդում դրվելիս են եղել ջուր վերցնելու պարագաները: Լդոցի ձոր մտած ուղին դառնում է մեկ գրաստի քայլքի համար արահետ և մերկայիս «Աշոտ Երկաթ» ռեստորանի մերձակա ժայռերի թիկունքով իջել Ծառատի ձոր և Կայան բերդի արևելյան ստորոտով, ինչպես Գրիբոյեդովն է վկայում, հանգիստ ընթանալու համար մարդու ձեռքով չհարմարեցված, համարյա անանցանելի երթուղով ձգվել ավելի հարավ: Ներկայիս Ներքին Դաճաղոսան հանդամասից քարավանային ճանապարհը մտել է երկրաբանների ավան, ուր կա միջնադարյան հնավայր, և դրա մատուտի մոտի ժայռերի արանքով իջել Հովք գյուղի հյուսիս-արևելյան ստորոտում գտնվող ձորը: Ապա ճանապարհը բարձրացել է համանուն գյուղ և դրան իջևող անանուն բերդի ստորոտով, Աղստևի ձախ ափից 500 մ հեռավորության վրա իջել բերդի հարավային կողմում գտնվող ձորը: Սակայն ճանապարհը չի գնացել գետափով, որովհետև դիմացի լեռնաբազկի երկու ծայրերը բարձր պատի պես մտել են հորդահոս գետի մեջ: Ուստի ճանապարհը Հովքի հարավկողմյան ձորից կտրուկ թեքվել է հարավ-արևմուտք, անցել լեռնաբազկի հարավային լանջը, այստեղ հիմնական ճանապարհից մի մոր ճյուղ արմունկ տալով դեպի արևելք, ապա հարավ-արևելք, գնացել է դեպի Նոր Գետիկի վանք և Միափորի գավառ:

Հիմնական ճանապարհը մերկայիս Հաղարծին և Թեղուտ գյուղերի տարածքով հասել է Դիլիջանի կինեմատոգրաֆիստների ստեղծագործական տան ստորոտում գտնվող վերելքի սկզբին, ապա գետի աջափնյակով հանգել Փամբակի և Արեգունու լեռնաշղթաների հանդիպումից առաջացած «բողափն»: Ամերկբա է, որ 1819-ի փետրվարի 1-ին հենց այս դժվարին վերելքով է անցել ռուս մեծ գրող ու հայ ժողովրդի մեծ բարեկամ Ա. Ս. Գրիբոյեդովը: Նրա այն համոզմունքը, թե «այստեղ մարդու ձեռքով ոչինչ չի հարմարեցված հանգիստ ընթանալու համար», ճիշտ է մասնակիորեն: Այո, XIX դարի սկզբին Աղստևի հովտում դեռևս վառողով՝ պայթեցումներով չէին պայքարել ճամփախափան ապառաժների դեմ, սակայն որ գործել է արարիչ բրիչը, ամերկբա է: Ասվածի ապացույցն են ոչ միայն աղբյուրների ակերին կառուցված շինությունները, այլև Տախտի քոլի միջանկյալ քարավանատունը և հատկապես ճանապարհի հեռապատեր ունեցող հատվածները, որոնք թեք ռելիեֆը հաթեցնելով, հարմար ու անվտանգ են դարձրել քարավանային «մայրուղին»: Վերջինս ի հավելումն այդ բոլորի անցել է հեղեղների վտանգից բացարձակապես գերծ բարձունքներով և բնական աղբյուրների մոտակայքով: Այս ճանապարհով 1837-ի աշնանը անցել է ռուսաց Նիկոլայ Առաջին ցարը, և Կոթի գյուղում մինչև այժմ էլ տարեցները հիշում են իրենց մահապետների զրույցն այն մասին, որ ցարը Ջողափ կողմից եկել և Թիֆլիս է գնացել երեկոյան, ուստի կոթեցիները, որպես բացառիկ հարգանքի նշան, Սուրբ Սարգսի լեռնանցքի վերելքում և վայրէջ-

քում թագավորի ճանապարհը լուսավորել են հարյուրավոր ջահերով: Այս ուղու վրա կարևորվել է Պիպիս (Ջողաս) կայանը, ուր կառուցվել է փոստակայան, արքունական դպրոց, խանութ և կամուրջ, որը ժողովուրդը կոչել է «սի խելի»: 1868-70 թվականներին Թիֆլիս-Ադստե գետ (այդ ժամանակ դեռ հիմնադրված չէր Ղազախ քաղաքը) և Ադստե գետ-Քարվանսարա խճուղային ճանապարհների կառուցման հետևանքով իսպառ անցործության ու մոռացումի մատնվեց Կարմիր կամուրջ-Օռո աղբյուր (Կոթի) - Պիպիս (Ջողաս) քարավանային ճանապարհը: Ի դեպ, 1878-ի աշնանը Թիֆլիսից Ագուլիս ուղևորված հայ մեծ վիպասան Րաֆֆին անցել է Կուր գետի աջափնյակով ձգվող նորակառույց Թիֆլիս-Ադստե գետ-Քարվանսարա-Դիլիջան-Ելենովկա (Սևան) - Ներքին Ախտա (Հրազդան) - Երևան երթուղով: Եվ մա Ղազախ քաղաքը չի հիշատակում, որովհետև այդ բնակավայրը դեռ չկար, իսկ գավառական կենտրոնը Դաղքյասաման գյուղն էր:

Ինչպես վերն ասվեց, Լոռի բերդ - Կիրանց-Գագա դաշտ կարևոր ճանապարհը մի քանի ճյուղով կապված է եղել Ադստեի ձախափնյակով անցնող Թիֆլիս-Դվին քարավանային ճանապարհի հետ, իսկ վերջինս իր հերթին՝ այս մեծ գետի աջափնյակով ձգվող ճանապարհին: Միափորի գավառ գնացողի մասին վերն ասվեց: Ներկայիս Հովք գյուղի մատույցներից սկսվել է մի այլ ճանապարհ, դեպի արևելք անցել Ադստեի աջ ափը, մերկայիս քարածխի հանքի սարի ստորոտով աստիճանաբար բարձրացել Պալտապար լեռնաշղթայի սեռի վրա, ձգվել դեպի հյուսիս-արևելքում գտնվող Կայծոն բերդ: Սա միացել է դիմացում, գետի ձախ ափի քարափին թառած Կայան բերդից սկզբնավորվող ճանապարհին, որը մախ բերդի ստորոտում հատել է «գրիբոլեղովյան» ուղին, ապա հաղթահարել Ադստեի բուն հոսանքը: Կայծոն բերդի արևելյան կողմում գտնվող «խաչմերուկից» քարավանային ճանապարհը մտել է մի շարք գյուղատեղեր, միջնամասում շրջվել լեռնաշղթայի արևահայաց լանջը և մերկայիս Գանձաքար գյուղի տարածքում միացել ճանապարհների մի մոր հանգույցի: Ուրթի ջուր գետի ձորով ուղիներից մեկը գնացել է դեպի Իջևան քաղաքի տեղում գտնված քարավանատուն՝ Դվին-Թիֆլիս ճանապարհի վրա: Գանձաքարից դեպի արևելք ձգվող ճանապարհը Սխտորոտի լեռնանցքով գնացել է Տավուշ գավառ: Իսկ կենտրոնականը՝ Գանձաքար-Մորո ձոր-Խաշթառակ-Դիտավան-Այգեհովիտ (Սրվելի վանք)-Վազաշեն երթուղով իջել է Կուրի դաշտավայր: Ինչպես երևում է, մերկայիս Կայանավան գյուղի տարածքով միջնադարերում Գագա դաշտի մերձագավառից ճանապարհ է անցել դեպի Նոր բերդ, Նոր Վարազա վանք և Տավուշի գավառ: Այսպես ասելու հիմք է տալիս Կայանավանի մոտ Ադստեի վրա կառուցված հնագույն քարակերտ կամարակապ կամուրջը, որի միայն ձախափնյա խելն է մնացել: Հավանաբար այս ճանապարհը գործել է մահ ու ժիջնադարերում, որովհետև այդ կամրջի մատույցներում կառուցվել է կլոր, աշտարակավոր պահակակետ:

