

## ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԸ

Յուրաքանչյուր երկրում արանսպորտային միջոցների շատ թե քիչ ղարդացած մակարդակը, ընականարար, ենթադրում է ավյալ երկրի հաղորդակցության միջոցների, հատկապես ճանապարհների ավելի կամ պակաս զարդացած ցանց։ Այդ պատճառով, նախքան բուն փոխադրամիջոցների հարցին անցնելը, անհրաժեշտ է թեկուղ համառոտակի կանդ առնել Հայկական լեռնաշխարհը ձևավատող ներքին և տարանցիկ նշանակություն ունեցող ճանապարհների ու զանազան երթուղիների, նրանց ընույթի ու տեսակների, կառուցման ու վերակառուցման, ինչպես նաև՝ պահպանության և ապահովության հարցերի վրա<sup>1</sup>։

Հնազույն ժամանակներից սկսած Հայկական բարձրավանդակով են անցել Ասիան ու Եվրոպան իրար հետ կապող կարեորագույն տարանցիկ ճանապարհները։ Այն հանդիսացել է մեծ ու փոքր ճանապարհների խաչաձևման կարեորագույն հանդույց։ Այս հանգամանքը չէր կարող իր բարեբար աղբյուրությունը չունենալ Հայաստանի ինչպես ընդհանուր մշակութային, այնպես էլ հաղորդակցության ճանապարհների լայն ցանցի առաջացման և հետագա զարդացման վրա։

Ասկայն առանց երկրի ներսում դուրսություն ունեցող շատ թե քիչ բարեկարգ ճանապարհների, հնարավոր չէր լինի Հայաստանով տարանցիկ ճանապարհների անցումը, եթե հաշվի առնենք նաև այն հանգամանքը, որ Հայկական բարձրավանդակն իր հարեան երկրների նկատմամբ ունի աշխարհագրական ավելի բարձր դիրք և հիմնականում լեռնային երկիր է։ Երկրի կարեորագույն

շրջաններն իրար հետ կապող առաջնակարգ ռուր ճանապարհներն իրենց ընթացքում կարում-անցնում են մի քանի լեռնանցներ ու կիլոմետր։ Պատմական Հայաստանի հաղորդակցության ճանապարհների լայն ու բարդ ցանցը արդյունք է եղել երկրի ներքին տնտեսական, սոցիալական ու մշակութային կյանքի բարձր մակարդակի։ Առանց հաղորդակցության ճանապարհների լայն ցանցի հնարավոր չէր ոչ Ուրարական պետության և ոչ Երվանդյանների,՝ Արտաշեսյանների, Արշակունիների ու Բաղրասունյաց ժամանակաշրջանների հայկական պետականության բազմադարյան պոլությունը։

Այնպես, ինչպես նախնադարյան շավիղների ու արահեանների հիմնական ուղղությունները հիմք են դրած արդեն քաղաքակրթության շրջանում հանդես եկած կարեոր երթուղիների առաջացմանը, այնպես էլ հնագույն շրջանի և վաղ միջնադարյան Հայաստանում դրոծող զլիավոր ու երկրորդական ճանապարհները որոշեցին հետագա՝ անդակաև ու տարանցիկ նշանակություն ունեցող հիմնական ճանապարհների նոր ու նորագույն ուղղությունները։

XIX դ. և XX դ. սկզբներին Հայկական լեռնաշխարհը խաչաձև ու տարբեր տեսակի երթուղիները, լինելն դրանք սայլային ու դրասային ճանապարհներ, արահեաններ ու շավիղներ, իրենց վաղեմությամբ դալիս էին հնագույն անցյալից։ Այդ երթուղիները, հայ ժողովրդի անցած պատմական ուղուն ղուդրնթաց, ապրելով համանման վերելք ու վայրէջք, իրենց հիմնական ուղղություններով զրեթե չէին փոխվել։ Երկրի տնտեսական ու սոցիալական կյանքի ժաղկմանը ղուդրնթաց, նրանք բարեկարգվել և անկման հետ կորցրել էին իրենց վաղեմի դերը։ Փոխվել էին պետություններ, իրար փոխարինել օտար ախրապետողները, սակայն

<sup>1</sup> Հաղորդակցության միջոցների հարցն ըստ էության առանձին ուսումնասիրության առարկա է. ուստի այստեղ ընդհանուր գծերով շոշափվում է երթուղիների հարցն այնքանով միայն, որքանով որ այն աղբյուրում է բուն փոխադրամիջոցների հետ։

Լրթուղիները հիմնականում մնացել էին նույնը: Իհեռ ավելին, պատահել է նաև այնպես, որ Հայաստանի տարրեր մասերում իջխած տարրեր պետությունների միջև տեղի ունեցող պատերազմական գործողությունների ընթացքում էլ նույն այդ պետությունները ստիպված էին չղադարեցնել այդ ճանապարհներով վտրվող քարավանային առևտուրն ու, առհասարակ, երթեկուղիները:

Հայաստանի ներքին և նրանցից դեպի դուրս ձգվող տարանցիկ ճանապարհները հիմնականում ևղևել են ցամաքային երթուղիներ:



Նկ. 1. Միջուղյա խաչմերուկ Նոյեմբերյան-Կոթի երթուղում:

Ըստ տեղանքի հատկանիշների դրանք կարելի է բաժանել երեք հիմնական ընույթի՝ հարթավայրային, նախալեռնային և լեռնային:

Համեմատաբար տափարակ վայրերով՝ սարահարթերով, դաշտերով ու գետահովիտներով անցկացված հարթավայրային ճանապարհները հարմար էին ինչպես անիվավոր, այնպես էլ գրաստային փոխադրամիջոցների և հեռիտան երթեկ-

կության համար (նկ. 1): Սակայն այդ նույն ճանապարհներն իրենց ընթացքում՝ մի դաշտից, հովտից կամ սարահարթից մյուսն անցնելիս, հանդիպում էին բարձր լեռնաշղթաների ու լեռներին, որոնց շրջանցումը կամ անցումը կապված էր մի շարք դժվարությունների հետ: Հայաստանի լեռնանցների<sup>3</sup> մեծագույն մասը ունենալով ռավահանին բարձրություն (ծովի մակերևույթից ավելի քան 1200—2000 մ.), ձմռան ամիսներին անանցանելի էին դառնում: Այդ էր պատճառ, որ նշված ընույթի երթուղիներով ձմռանը քարավանային

կամ անհատական երթեկուղիներ նվազում կամ համարյա դադարում էր: Ինչ վերաբերում է արահետներին ու կաժաններին, ապա որոշ վայրերում

<sup>3</sup> Կարևորագույն մայրուղիներն իրար կապող լեռնանցներից հարկ է նշել Փամբակի լեռնաշղթան կտրող Դիլիջանի լեռնանցը, Սյունյաց (Ջանգեզուրի) լեռնաշղթայում անցնող Զոգի (Սոթի) և Բիլանաղի (Սիսիանի) լեռնանցները, Գեղամա լեռնաշղթան կտրող Սելիմի լեռնանցը, Բաղամի լեռնաշղթան կտրող Դեալի (Դվալի կամ Բզովդալի, այժմ՝ Պուշկինի) լեռնանցը, Հայկական Պարը (Աղբի-դաղ) մի քանի տեղից ձևառող Քարվանսարա (Կուշաղ), Զոր, Ասլան, Մեծ ու Փոքր Զինգլներ կոչվող լեռնանցները, Մեծուր-Բյուրակյան (Բինգյուլ), Հայկական Տավրոս և այլ լեռնաշղթաները կտրող-անցնող ռազմաթիվ մեծ ու փոքր լեռնանցներ:

<sup>2</sup> Այդպես էն XIX դ. ակզրներին տեղի ունեցող ռուս-պարսկական պատերազմների ընթացքում, երբ ցաղական Ռուսաստանը, շնայած պատերազմական գրույթյան, ձգտում էր երկու երկրների միջև առևտուրը զարգացնելու համար կանոնավորել մաքսային սխեման և ապահովել քարավանների անվանագ ու անխափան երթեկուղիներ:

գրանք լեռնային ու խիստ լեռնային շրջանների հաղորդակցության համարյա միակ երթուղիներն էին, որոնք հարմար էին միայն հեաիոան ու զրրաստային անդափոխության համար: Այգպիսիք էին հաակապես Սյունիքը, Սասունը, Մոկքը, Արցախի, Բարձր Հայքի ու Մոփքի խիստ լեռնային շրջանները, ուր հարմար ճանապարհների բացակայության պատճառով անիվային (սայլային) արանսպորտն այդպես էլ մուաք չդործեց, չաարածվեց: Չնայած դրան, հիշյալ շրջանները իադաղ ու ապահով պայմանների դեպքում, դրաստային փոխադրամիջոցների միջոցով առևտրա-անանսական սերա հարարերությունների մեջ էին դրանովում երկրի մյուս շրջանների հեա: Երկրի սոցիալտնտեսական կյանքում ունեցած իրենց դերին համապատասխան՝ Հայկական լեռնաշխարհը ձևատող երթուղիներն, ըստ իրենց ընդգրկման մասշտաբների (ծավալի), կարելի է պայմանականորեն բաժանել հեաեյալ անսակաների. մայրուղիներ, միջբնակավայրային ճանապարհներ, գյուղական ճեբֆին եբթուղիներ:

Մայրուղիներն իրար հետ էին կապում երկրի հիմնական կենարոններն (քադաքներ, խոշոր ավաններ) ու շրջանները, միաժամանակ հանդիսանալով տարանցիկ ճանապարհահաավաժներ: Մայրուղիներն իրենց ողջ ընթացքում մատչելի էին ինչպես հետիոան ու դրաստային, այնպես էլ անիվավոր փոխադրամիջոցների երթեկության համար և դտնվում էին պետական խնամքի ու վերահսկողության ներքո: Պեաությունը, նայած երկրի ներքին ու արաաքին իրադրությանը, առավել կամ պակաս չափով հեաեում էր մայրուղիների վերանորոգմանն ու բարեկարգմանը, համապատասխան ճանապարհահաավաժներում իջանաանների, կայանների կառուցմանը և ճանապարհորդների ու քարավանների անվանդ երթեկությանն ապահովելուն: Մայրուղիները ծառայում էին նաև որպես փոստային ղլխավոր ճանապարհներ:

Միջբնակավայրային, հիմնականում անդական նշանակություն ունեցող ճանապարհները միմյանց հետ էին կապում արրեր ծավալի ու ընուլթի բնակավայրեր (քադաքներ, ավաններ ու գյուղեր): Այս կարդի ճանապարհներն իրենց այս կամ այն հաավաժում անպայման միանում կամ համապատասխանում էին երկրի մայրուղիներից մեկին:

Միջգյուղյա ճանապարհներն իրար հետ էին կապում հարևան գյուղական բնակավայրերը և դրանց վերանորոգումը, բարեկարգումը կամ նոր երթուղիների բացումը կաարվում էր անմիջա-

կանորեն միմյանց առնթներ գյուղական համայնքների նախաձեռնությամբ ու միջոցներով:

Երկրի անանսական կյանքում ունեցած դերի ու ընդգրկման ծավալների առումով հաղորդակցության ամենափոքր օղակը գյուղական ճեբֆին ճանապարհադաեցն էր, որն ուներ գյուտ տեղական նշանակություն: Գյուղական ներքին երթուղիները կամ ադաբներ<sup>4</sup> դյուղը կամ ավանը կապում էին ավյալ համայնքին պատկանող գաշտերի, խոտհարքների, անաառների ու սարաանգերի հետ և պրանց վերանորոգումն ու բարեկարգումը կաարվում էր ավյալ համայնքի միջոցներով:

Ինչպես նշվեց վերը, բուր մայրուղիները իրենց ողջ ընթացքում հիմնականում մատչելի էին նաև անիվավոր (սայլային) տրանսպորտի երթեկության համար: Ինչ վերարերում է միջրնակավայրային, միջգյուղյա և գյուղական ներքին ճանապարհներին, ապա նայած անդանքի պայմաններին, այդ երթուղիների միայն մի մասն էր մատչելի անիվավոր տրանսպորտին:

Չնայած բնակլիմայական անրարենպաստ պայմաններին, երկրի տնանսական ու սոցիալական կյանքի բուռն դարդացման և Հայկական լեռնաշխարհի աշխտրհադրական հարմար դիրքի սւ անանսամշակութային բարձր մակարդակի առկայության շնորհիվ Հայասաանը վեր է աժվում ներքին ու արանցիկ ճանապարհների խիա ցանցով պատած երկրամասի և, հնագույն ժամանակներից սկսած, դառնում կարևորագույն ճանապարհների խաչաձևման բանուկ հանդուցակետ՝ մի կողմից Հնդկասաանի ու Պարսկասաանի և Սև ու Միջերկրական ծովերի, մյուս կողմից՝ Միջագետքի և Սև ու Կասպից ծովերի միջև:

Բացի դրաստային երթեկության ճանապարհներից, բարձկան-հեծկան փոխտգրամիջոցներով բեռներ ու մարդիկ էին տեղափոխվում նաև սայլային սովորական ու խճապաա ճանապարհներով, որը եթե չէր գերակշռում, ապա դոնե դգալի առ-

<sup>4</sup> Աղուր, սեւաղուր, սեւահարթ, ջղիբ-սայլահեռքերով տարերայնորեն բադած ու ատտիճանարար ճանաղում դտած գյուղական երթուղիներ: Ս. Ամառուեի, Հայոց բառ ու բան, վադարշապաա, 1912, էջ 23, 588: Հ. Ճուղուրյան, Մոռացված աշխարհ, հատ. Ա, Թիֆլիս, 1895, էջ 42, 118:

<sup>5</sup> Տե՛ս Я. Манандян, О торговле и городах Армении. Введение. Գնանկան անտություն..., հատ. Ա., Հայասաանի գլխավոր ճանապարհները, Н. Шопен, Исторический памятник..., стр. 718—728; Տե՛ս „Обозрение российских владений за Кавказом“, ч. IV, СПб., 1836. А. М. Колубакин, Զշվ. աշխ. Թ. Հակոբյան, Ուրվագծեր Հայաստանի պատմական աղխարհագրության, էջ 59—65, Ա. Օհանյան, Զշվ. աշխ.:

կոս էր կազմում անիվային փոխադրամիջոցների բեռնաշրջանառության համեմատությամբ Այսպես, արտասահմանյան առևտրի ընդավառում, 1864 թ. ընթացքում Երևան է մտել 1120 քարավան՝ 25.237 բեռնված անասունով և Երևանից դուրս է եկել 1.074 քարավան՝ 14.832 բեռնված անասունով (ուղտ, ջորի, էջ, ձր)։ 1874 թ. վերջում (1898 թ.) միայն Երևանի նահանգի դրաստային անասունների թիվը հասնում էր ավելի քան 8700-ի, որից ուղտերինը՝ 6.650։ Նույն ժամանակամիջոցում սալների և ֆուրգոնների թիվը Երևանի նահանգում հասնում էր 4617-ի։

Մեծ ճանապարհներից դուրս մնացած միջդուղյա, ինչպես նաև այդ բնակավայրերը անասնապահական քոչավայրերի հետ կապող գյուղական երթուղիները լեռնային ու խիստ լեռնային վայրերում եղել են առավելապես սովորական արահետներ և անդնդախոր ձորերով ու կածաններով անցնող շավիղներ, որոնք մեծ մասամբ ոչ թե կառուցվել, այլ հետիոտն ու դրաստային անրդհատ երթեկության շնորհիվ վերածվել էին տեղացիների կողմից արդեն ճանաչված երթուղիների։

Լեռներում ու անդնդախոր ձորերի ստորոտներին վեր խոյացող ժայռածերպերի դազաթներին ծվարած բաղմաթիվ գյուղերում, եթե ցանկանային էլ, գրեթե անհնար էր քիչ թե շատ բարեկարգ երթուղիներ անցկացնել։

Հեախոտն ճանապարհ-շավիղներով ու արահետներով էին իրար հետ կապվում հիմնականում միմյանց մոտիկ գյուղերն ու ավանները, ինչպես նաև՝ մոտակա հանդամասերը, արտավայրերն ու ուխտատեղիները։ Բացի դրանից, Հայաստանի համարյա բոլոր գյուղերը, որոնք ունեին սալային ու գրաստային շատ թե քիչ հարմար ճանապարհներ, իրար հետ կապվում էին նաև համեմատաբար ավելի կարճ, բայց երբեմն բավականին դժվարանցանելի արահետներով ու շավիղներով, որոնք հայտնի էին միայն շրջակա գյուղերի ընակիչներին։ Դրանք գերազանցապես հեախոտն երթեկության ուղիներ էին, որոնցով կառավարվում էր ոչ պակաս բանուկ երթեկություն։

Սակայն կային նաև միջդուղյա այնպիսի արահետներ ու շավիղներ, որոնք միայն ոտնաառներ էին և չափազանց վտանգավոր նույնիսկ իրենց՝ տեղացիների համար։ Այդպիսի միջդուղյա և գյուղամիջյա անցուղիներ կային հաճապես

Սյունիքի, Արցախի, Սասունի, Բարձր Հայքի, Վստպուրականի խիստ լեռնային վայրերում։ Այս տեսակետից բնորոշ են, օրինակ, Դերսիմում դրանվող մի շարք գյուղերի միջգյուղյա երթուղիները։ Ահա դրանցից մեկի նկարագիրը. «Հավիտից դեպի այս (Քաջարան) դուղը երկարող ճանապարհը ոչ ուղիղ և ոչ էլ արահետ կարելի է կոչել, այդ ուղին չղղոր կարելի է անվանել, այսինքն՝ ժայռերի մեջ փորված տոտիկ-առաիկ հետքեր, ինչպես ճյան վրա ձգված ոտնատեղեր... Զարհուրելի այս չղղորի թե վերելքը, թե վայրէջքը շատ դժվար է. նախ որ երկու հոգի միասին չեն կարող ճամբորդել. կա և ավելի սառսափելին՝ ոտքիդ սահելու դեպքում կորած ես։ Տեղացիների համար այս ճանապարհը կարծես լայն փողոց լինի, նրանք ծանր բեռներ շալակած, եղջերուների նման ցաակոռելով դնում-դալիս են. վայ դրսից եկողին»<sup>7</sup>։

Ակնհռու է նաև այն պատմական իրողությունը, որ հաճապես XIII—XIV դդ. սկսած, խույս ապրում ներքին ու արտաքին թշնամիների ավերածություններից, արահետներին, ավարառությունից կամ թալանչական հարկահանությունից, հայերը հոծ խմբերով ամրոց դուղական համայնքներով ստիպված են եղել թողնել իրենց բարեկարգ ու բարեկեցիկ հարթավայրային բնակավայրերը և ապաստանել մեծ ու փոքր երթուղիներից հեռու գտնվող ճանապարհադուրկ լեռնավայրերում՝ ժայռածերպերին ու ձորալանջերին, ստեղծելով թաքստոց-ամրոցներ, ուր մուտք դրածելը կամ այնտեղից դուրս դալ, պրծնելը, նամանավանդ ոչ բարենպասակ այցելուների համար, կապված էր բաղմաթիվ դժվարությունների ու վտանգների հետ։ Այդ համայնքները ոչ միայն շահագործված չեն եղել նոր ու բարեկարգ ճանապարհներ ունենալու, այլև ամեն կերպ աշխատել են եղած արահետներն ու շավիղներն էլ գաղտնի պահել օտարը կամ անդացի իշխանություններից։ Նման բնակավայրեր են եղել, օրինակ, Սյունիքի Խնձորենակ<sup>8</sup>, Գորիս, Շինուհայր, Տաթև, Վայոց ձորի Մարաիրոս, Բարձր Հայքի Տանձիկ, Հավիտ, Քաջարան, Լեռնիք, Թորթան, Լուսավ Մղարթ և ջաա

<sup>7</sup> Տե՛ս Գ. Հալալյան, Դերսիմի հայերի ազդադրությունը, Քղթապանակ № 5, էջ 238, ՀԽՍՀ ԳԱ հետազոտության և ազգագրության ինստիտուտի ազգագրության բաժնի արխիվ (այսուհետև՝ ՀԱԻ ԱՐ արխիվ)։

<sup>8</sup> 1930-ական թվականներից սկսած Սովետական Հայաստանի այս և նման՝ անբարենպաստ տեղանքներում դեռևս դոյատևող մի շարք գյուղեր պետության անմիջական աջակցությամբ ամրոցներում տեղափոխվում են մոտակա հարմարավետ հարթավայրերը և ապահովվում հաղորդակցության հնարավոր բոլոր միջոցներով։

<sup>6</sup> Обзор Эриванской губернии за 1898 год. У. Оханд-յան. Եջ. աշխ. էջ 28—29.

այլ դուրսերը Այս տեսակետից ընդորոշ է նաև հետևյալ փաստը. XIX դ. 30-ական թվականներին էրզրումի վիլայեթից Ասպինձայի (Վրաստան) կողմերը դադարեցին հայերի մի փոքր խումբ, հարթավայրերով հարուստ այս շրջանում իր համար բնակատեղի է բնարում լեռներով, կիրճերով ու անտառներով շրջափակված մի վայր, որը հեռավայրում, ինչպես տեղացի-վրացիների, այնպես էլ եկվոր-հայերի լուր համաձայնությամբ անվանվում է Դայմալա (Թաքստոց)<sup>9</sup>:

Դեռ ավելին՝ Լեռներով ու կիրճերով հարուստ Հայկական լարձրավանդակում, ճակատագրի բերումով, հայ ուսմիկը մեկ անգամ չէ, որ խուսափելով արաբքին թշնամիներից և թողնելով իր, առանց այն էլ ժայռածվար բնակավայրը՝ ապաստանել է անառիկ լեռների բնական քարայրներում, իսկ անհրաժեշտության դեպքում իր համար փորելով տյուրքիսիները, ամիսներով ու երբեմն էլ տարիներով, բնակվել այնտեղ: Այս դժվարին պայմաններում էլ, նա կարողացել է իր համար ստեղծել հաղորդակցության անհրաժեշտ պայմաններ, որպեսզի կապ պահպանի արաբքին աշխարհի հետ, իր և ընտանիքի համար ձեռք բերի անհրաժեշտ ուտեստ, ջուր և այլն: Այսպես, XVIII դ. պատմիչ Աբրահամ Կրետացին գրում է.

«...Խնձորեկ (Խնձորեկ դուրը), որ է ի մեջ քարածեղ լեռանց մեծամեծաց, և ունի անբաւ լարձրութիւն, և նեղանցուկ ճանապարհով ի մեջ ձորոյն, և անսանք հիւանալի (հասկ՝ զարմանալի) բան. և զգեղն թողեալ էին՝ որ է ի մեջ ձորոյն, վասն ահին օսմանցոց և Ղառայշուռուց Քրտերոյն՝ դեմ յանդիման միմեանց փորեալ յապաւած վեմս՝ քարայր՝ որք են մաղարայք, իրաքանչիւր ոք վաւըն իւր սան բնակութեան շինեալ բնակէին. կանայք զտղայս ստնդիացս կապեալ ողին իւրեանց, նոյնպես և զսափոր ջրոյ և այլոց հարկաւոր իրաց, և նույնպես փոկով ելանէին ի վեր, և մտանէին ի լարձրագոյնս որջս վիմաց, և քաշէին զփոկն տոասանն ի վեր՝ որ այլմարդ ոչ կարէր մտանել»<sup>10</sup>:

Բացի վերերկրյա ճանապարհներից, հայերն օդով էլ են նաև՝ ստորդեհայա հաղորդանքներից կամ դեհանուղիներից, որոնք արհեստականորեն պատրաստած դաղտնի երթուղիներ էին և առանձնակի նշանակություն էին ստանում հատկապես պանդխտների ու պաշարման ենթարկվելու դեպքում կամ ուղղակի ծառայում որպես երկար ճանա-

պարհները կարճ անցումներով ապահովելու միջոց: Ստորերկրյա դեհանուղիների մեծ մասը բացվել է քարածայրերի մեջ, լարձրագոյն բերդերի ու քաղաքների ներսում, վերից վտր ուղղությամբ, հարկավոր անդերում արվել քարե տախճաններ կամ՝ կախվել թոկե սանդուղք-վերելակների: Այդ հաղորդանքներով, որոնցից շատերն ունեցել են մեկ-երկու և ավելի կիլոմետր երկարություն, իսկ երբեմն էլ՝ ժայռափոր կից թաքստոց-սրահներ, թշնամիներով պաշարվածները կապ են պահպանել դրսի հետ, պաշարվածներին ջուր, ուտելիք և հաղմամթերք մատակարարել: Այդպիսի ստորերկրյա դաղանի հաղորդանքներ են ունեցել հնագույն Արիններդը (էրերունի), Հրաղզան դեհան առափնյա Երևանի միջնադարյան բերդը<sup>11</sup>, Կարսի ու Բայազետի, Գյուլիստանի բերդերը և այլն: Երեք կողմից անդնդախոր ձորերով ու դեհով շրջափակված նշանավոր Լոռի-բերդ ամրոցն ունեցել է ասարեր կողմերից ու տեղերից դեպի ներքև՝ դեհափ տանող դաղտնի մի քանի դեհանուղիներ:

Հաղորդակցության երթուղիներն իրենց իսկական նպատակին չէին կարող ծառայել առանց այդ երթուղիներն անհրաժեշտ տեղերում իրար հետ կապող դեհանուղիների<sup>12</sup>, մեծ ու փոքր կամուրջների և երկար ու ձիգ ճանապարհներով երթևեկող անցորդների ու մեծ քարավանների հանդիսալը կամ օթևանելն ապահովող զանազան միջոցների, ինչպիսիք էին՝ պատահական օթևանը, վանքապատկան կամ մասնավոր և պետական իջևանատներն

<sup>11</sup> ԵԱՄՈՐԵՆ ԵՐԵՒԱՆԿԱՆ... ունի դրոմս և բիս և ստորերկրյա դեհանուղի ճանապարհ աստիճանայ միջև ի (Հրաղզան) դեհան անդնդային, ուտտի ի ժամանակս պաշարման առնուն ջուր բնակիչք բերթին» (Մեսրոպ Թաղիսպետեց, Ճանապարհորդութիւն Ի Հայս, Կապիթա, 1847, էջ 128—129):

<sup>12</sup> Геродот, История в девяти книгах (перевод Ф. Г. Минценко), М., 1885, том I, էջ 101; Я. Манандян, О торговле и о городах Армении, էջ 10—12; Նույնի՝ Գնական տեսություն..., հատ. Ա, էջ 58—60; Н. Шонен, Եզդ. աշխ., էջ 722—725; Տաղիս, Քաղեց և լատիներենից թարգմանեց Պ. Սոսնիկյան, Երևան, 1941, էջ 33, 67, 105, 115 և այլն: Սեբեոս, Պատմութիւն ի Հերակլէ, Ս.—Պր., 1879, էջ 94: Անեղ, Պատմութիւն Հայոց, Թիֆլիս, 1912, էջ 95: Ստեփանոս Ասողիկ, Տիեզերական պատմութիւն, Ս.—Պր., 1885, էջ 101, 123—124, Կիրակոս Գանձակեցի, Պատմութիւն Հայոց, Թիֆլիս, 1909, էջ 62: Ղ. Ալիշան, Հայրուսակ կամ հայկական բուսականութիւն, Վենետիկ, 1895, էջ 211: Հ. Լիւն, Հայաստան, Կ. Պոլիս, 1913, էջ 87: Ա. Տրվըր և Գ. Փիստե, Ուղեորութիւն ի Փոքր Ասիա, Վիեննա, 1892, էջ 82: Մուրացան, Նոյի աղօղակ, Երկասիրութիւններ, հատ. 1-ին, Թիֆլիս, 1904, էջ 409: Ա. Քեյսեմ, Ակն և ակնեցիք, Փարիզ, 1952, էջ 213—214: Մ. Թաղիսպետեց, Եզդ. աշխ., էջ 140: Մ. Միքայելյան, Եզդ. աշխ., մասն Ա, Կ. Պոլիս, 1864, էջ 30—31, մասն Գ, էջ 57—58, 97 և այլն:

<sup>9</sup> Տե՛ս Լ. Ն. Պետրոսյան, Աղգադրական դաշտային նյութեր, թղթապանակ № 5, ՀԱԻ ԱՐ արխիվ:

<sup>10</sup> Աբրահամ Կրետացի, Պատմութիւն, Վաղարշապատ, 1870, էջ 74:

ու քարավանատները, որոնցով այնքան հարուստ է եղել Հայկական լեռնաշխարհը<sup>13</sup>։

Հայաստանում կառուցվել են կարևոր ու երկրորդական երթուղիներն իրար կապող բազմաթիվ և տարատեսակ քարակերտ ու փայտաշեն կամուրջներ եփրատ, Արածանի, Տիգրիս, Արաքս, Հրազդան, Ճորոխ, Խրամ, Դեբեդ, Թարթառ և այլ գետերի ու դրանց վտակների վրա (Աղ. I—II)։ Հայաստանի առավել աչքի ընկնող քարակերտ կամուրջներից հարկ է նշել, օրինակ, Սանահինի կամուրջը (Աղ. II—2, XII դ.) Դերեդի վրա, Մեծամորի, Տափերական ու Հովվի կամուրջները՝ Արաքսի վրա, Անիի ու Զրափի կամուրջները (X—XI դդ.) Ախուրյանի վրա (ձորամիջին), Աշտարակի և Օշականի կամուրջները (XVII—XVIII դդ.) Քասախ գետի վրա, Լոռի-Բերդ քաղաքի կամուրջները՝ անգլենդախոր կիրճերով հոսող Ձորագետի և Տաշրագետի (Միսխանա) վրա, Երեանի սահմաններում Հրազդան գետի վրա ձգված Կարմիր կամ Խոջա Փլավի կամուրջը և այլն։ Արանց մեծ մասը աչքի են ընկել իրենց ճարարարական հույակերա կառուցվածքով ու արաակարգ ամրությանը, որոնցից մի քանիսը (Ասանահինի, Աշտարակի, Երեանի կամուրջները), ոչ միայն կանգուն են մնացել, այլև դործում են ներկա պայմաններում։ Բացի ժամանակի կամ բնական ավերածություններից, կամուրջների մեծ մասը ավերվել են հաակապես օտարերկրյա ներխուժումների ու ռազմական ընդհարումների հետևանքով։ Այս կապակցությամբ պատկերավոր է Ի. Շուպենի հեռավար գիտողությունը. «Հայկական մարդում կամուրջները րավականին շատ են և նրանց ավերակները ցույց են տալիս արտասովոր երկու ժայռահեղուկուն՝ խաղաղ և արդյունավետ ժամանակաշրջանի բարեկարգություն ու հոգատարություն և՛ խռովահույզ ու փոփոխական ժամանակաշրջանի կործանարար ուժի Զգիտես ինչի վրա ավելի դարմանաս՝ այդ հուշարձանները երևելի դարձնող ամրության ու արվեստի, թե՛ նրանց վրա կործանարար ձեռք

բարձրացրած ժամանակի և բարբարոսության ուժի»<sup>14</sup>։

Հնագույն ժամանակներից սկսած մինչև XIX դ. վերջը և XX դ. սկզբները երթուղիներ անցման ժամանակի և նրանց հետապնդության ռազմական ժողովրդական շախմաթը հանդիսացել է օրը և նրա տարրեր մասերը։ Ժողովրդի մեջ ընդունված չափանիշի այս սկզբունքը ընդունվել էր երկարատև ճամփորդության ընթացքում հեռավոր տարածություններ մեկ օրվա մեջ հնարավորին չափ ճանապարհ կարելու այն ժամանակվա միջոցներից<sup>15</sup>։

Մ. Խորենացին հիշելով Ամասիայի և նրա որդիների մասին առաածված ավանդությունը, գրում է.

«Եւ ետ ծնանելոյ՝ անցանէ զգետովն մերձ ի լեառնն հարաւոյ, և շինէ անդ խորշիւք լեռնոտինն մեծապես ծախիւք երկուս տունս, զմին յարեելս էոյս, մոտ յակունս աղբերցն, որ առ ստորոտովն լեռինն ելանեն. իսկ միւսն յարեմոտս կոյս նորին տանն, բացագոյն իբրեւ մեծօր հասարակ աւուր միոյ հետեակա դնացի առն ճանապարհի»<sup>16</sup>։

Հ. Մանանդյանը ճանապարհի չափը բնորոշող վերջին հաավածի «մեծօր» բառից հետո «և» շաղկապը դնելով («և»-ի չլինելը համարում է վրիպակ), այն թարգմանում է այսպես. «հեռակա մարդու մեկ մեծ օրվա և կես օրվա ճանապարհի չափ», որը, նրա կարծիքով, հավասար է մոտավորապես 50 կմ-ի<sup>17</sup>։ Մեկ այլ աղբյուր՝ Աղաթանգեղոսը գրում է. «Եւ եկն թաղաւորն (Տրդատ), խնդրեաց հրաժեշտ ի սրբոյն Գրիգորէ եօթնօրեա ճանապարհ կալել ի վեր ի բարձր լեառն ի Մասիս»<sup>18</sup>։

<sup>14</sup> Տե՛ս Մ. Շուպեն, Исторический памятник..., էջ 722—723.

<sup>15</sup> Այստեղ նկատի չի առնվում հետիոտն կամ հեծյալ անհատի կամ նրանց խմբի մեկօրյա հնարավոր անցումը և, առհասարակ՝ մեկօրյա շտապ ճամփորդությունը ժամանակակիցների պատմելով, Հայաստանի գյուղերում ու քաղաքներում անհատ մարդիկ (հատկապես կապավոր-փոստատարներ) են եղել, որ օրական կարել-անցել են ավելի քան 80—100 կմ. ճանապարհ։ Այնպիսիներից ոմանք, վաղ առավոտից հետիոտն մեկնելով Կարս (90 վերստ) և, իհարկե, օգտնվելով նաև խճուղուն ղուղբեթաց ու միայն տեղացիներին հայտնի կարճ անցումներից, արդեն ուշ երեկոյան վերադարձել են Ալեքսանդրապոլ։

<sup>16</sup> Տե՛ս Մովսես Խորենացի Պատմութիւն Հայոց, Տփլիս, 1913, I, ԺԲ, էջ 40։

<sup>17</sup> Հ. Մանանդյան, Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները, Երևան, 1936, էջ 30։

<sup>18</sup> Աղաթանգեղոս, Պատմութիւն, Հայոց, 1909, ԺԶ, էջ 398։

<sup>13</sup> Թ. Թորամանյան, Նյութեր հայ ճարարարականության պատմության, Երևան, հատ. I, 1942 Բ., հատ. II, 1948 Բ. և Վ. Հաղարթյունյան, Միջնադարյան Հայաստանի քարավաններն ու կամուրջները, Երևան, 1960։ В. Арутюнян, С. Сафарян, Памятники армянского зодчества, М., 1951; Н. Токарев, Архитектура древней Армении, Е., 1945; Я. Якобсон, Очерки по истории зодчества Армении V—XVII веков, М.—Л., 1950; И. Бунятов, Ю. Яралов, Архитектура Армении, М., 1950. Ст. Лисицкая, Святые у персидов, «Советская этиография», 1936, № 4—5.

Հայ մատենադրության մեջ, իհարկե, շատ է օգտադրութիւն ճանապարհի երկարության չափանիշներ, ինչպիսիք են փարսախ-հրասախ, մրդոն, նոր և նորագույն ջրջանում՝ վերստ, կիլոմետր և այլն: Այդ չափանիշներն օգտադրութիւն հայ մատենագիրները մեծ մասամբ նշում են, թե դա որ ժողովրդի կամ պետութիւն չափն է: Այսպես, Եղիշեն դրում է. «Հրամայեաց (Դենշապուհ) հանե ի բանտե անաի դամենեսեանն կահանօքն, և հեռացուցանէր ի քաղաքէ անաի երկոտասան պարսիկ հրասախաւ<sup>19</sup>»:

Ճանապարհի տարածության չափման օրային ժողովրդական չափանիշը ընդունված է եղել նաև հարևան և հեռավոր շատ ժողովուրդների մեջ և հաճախ, նշելով պեռականորեն ընդունված չափը, դրանից առաջ կտմ հետո, մասնանշվել է նաև, թե քանի օրվա ճանապարհ է այդքանը: Այսպես, Քսենոֆոնը «նահանջ Բյուրոցում» խոսելով Հայտատանով (Արմենիա) և այլ երկրներով հունական ռադմահապարանոց բանակի նահանջի մասին (401—400 թթ. մ. թ. ա.), աարբեր առիթներով բաղմիցս շեշտում է, թե քանի փարսախ<sup>20</sup> ճանապարհ անցան և թե դա քանի օրվա ճանապարհ էր: Նա դրում է. «Այստեղից դնացին երկու օրվա ճանապարհ, աասը փարսախ, մինչև որ անցան Տիգրիս դետի ակունքները: ...Այնուհետև դնացին երեք օրվա ճանապարհ, 15 փարսախ, մինչև Տելերոաս (Մեղր, այժմ՝ Կարասու) դեպը<sup>21</sup>» ապա՝ «ներանք դնացին յոթ օրվա ճանապարհ, օրական 5 փարսախ...<sup>22</sup>» և այլն:

Այստեղից պարզ երևում է, որ ռադմահապարանոց ղորք-քարտվանի կտրած ճանապարհի եղել է օրական մոտավորապես 26 կիլոմետր (1 օրում 5 փարսախ×5250 մ.—26.250 մետր):

Քսենոֆոնից 1600 աարի հետո, արար պատմադիր Յակոբ ալ-Համավին (1178—1299) նկարագրելով Մծրին քաղաքը, հաղորդում է. որ «ներա (Մծրինի) և Սինջարի միջև ինը փարսախ հեռավորութիւն կա, իսկ Դունայսարի միջև՝ աասը

փարսախ, այսինքն երկու օրվա ճանապարհ<sup>23</sup>»:

Այսպիսով, ընայած անցել էր ավելի քան տասնվեց դար, այնուամենայնիվ, ինչպես ողջ առաջավոր Ասիայում, տյնպես և Հայկական լեռնաշխարհում ակալուն նավթադոթյան դեպ-ում մեկ օրվա ընթացքում կարելի էր անցնել, միջին հաշվով, 25—35 կիլոմետր: Եվ սա շատ բնական է, քանի որ բաղմադարյան այդ ժամանակաշրջանում, ինչպես որ շեն փոխվել հիշյալ երկրների բնակչիմայական պայմաններն ու տեղանքը, այնպես էլ նույն մակարդակին էին մնացել նաև հաղորդակցության ճանապարհներն ու փոխադրամիջոցները: Դեռ ավելին, ճանապարհի անցման օրաչափանիշը, որոշ բացառությամբ, շարունակվեց պահպանվել ընդհուպ մինչև XX դ. առաջին տասնամյակները:

Ժողովրդի մեջ ավանդարար ընդունված կարգ էր՝ ճանապարհորդել միայն ցերեկվա ժամերին: Դա առավել նպատակահարմար էր հատկապես այնպիսի տեղանք ունեցող երկրի համար, ինչպիսին է Հայկական լեռնաշխարհը: Եթե հաշվի առնենք նաև ճանապարհներին ավաղակային հարձակումների ենթարկվելու, կողոպտվելու և այլ վրաանդներ, ապա միանպամայն բնական կթվա ժողովրդի կողմից դարերով պահպանված այդ սովորութիւնը:

Ճանապարհի մոտավոր ակողութիւնը իմանալու համար անհրաժեշտ էր ինչպես անցնելիք ճանապարհի տեղանքը, այնպես էլ՝ թե ինչ փոխադրամիջոցներով պեաք է ճամփորդութիւնը կատարվելու: Լեռներով ու ձորերով երթեկեկիս միևնույն ժամանակամիջոցում ավելի քիչ տարածութիւն կարելի էր անցնել, քան հարթավայրային տեղանքով: Հաշվի է առնվել նաև այն հանդամանքը, թե տվյալ ճամփորդության ուղին հիմնականում վերելք է, թե՞ վայրէջք: Մյուս կողմից՝ պրապտային տարբեր միջոցներով միևնույն ժամանակաշրջանում տարբեր տարածութիւն կարելի է անցնել:

Այսպիսով, ասելով օրվա նաճապարհ, օրագնաց և այլն, նախ և առաջ որոշակիորեն նկատի է առնվել ցերեկային օրը, ապա անհրաժեշտաբար, նաև տեղանքն ու փոխադրամիջոցների տեսակը:

Հետիոտն, դրաստով (հատկապես՝ էշ, ջորի)

<sup>19</sup> Եղիշէ, Վաան Վարդանայ և Հոյոց պատերազմին, Երեւան, 1957, VII, էջ 157:

<sup>20</sup> Փարսախը—5250 մ.: Հրասախ-փարսախ բառը գալիս է հյուսիսային պահլավերեն frasach ձևից, որը հետո զարձել է խրասախ և սղմամբ՝ հրասախ: Հետին փարսախ ձևը փոխ է առնված արարերեն frasax-ից, իսկ փարսանգը՝ պարսկերեն frasang ձևից (Հր. Աճառյան, Արմատական բառարան, հ. 6, էջ 1186):

<sup>21</sup> Հ. Մաճաճեղյան, Քննական տեսութիւն..., հատ. Ա, 1944, էջ 384:

<sup>22</sup> Նույն տեղում, էջ 322:

<sup>23</sup> Հ. Նայրանյոյան, Արարական աղբյուրները Հայաստանի և հարևան երկրների մասին, Երեւան, 1965, էջ 117:

կամ սովորական և զննասայլով ճամփորդողները օրվա, այսինքն ցերեկվա ընթացքում, կարճատև դադարները շփոթելով, և մեկ ժամում միջին հաշվով կտրելով երեք-չորս կիլոմետր տարածություն, անցել են 8-ից 10 ժամվա ճանապարհ: Այսպես, Դերսիմի տեղանքին ու սովորություններին քաջաժանոթ Գ. Հալաջյանը<sup>24</sup> վկայում է, որ «Քղի դուրդից մինչև Մամախաթուն 12 ժամ է կամ երկու օրվա ճանապարհ», իսկ նույն Քղիից մինչև Նրզնկա՝ 22 ժամվա կամ երեք ու կես օրվա ճանապարհ: Այսինքն, ընդունված էր հետիոտն ճամփորդելու օրական մոտավորապես 6 ժամ: Ընթացողներ-Բալու-Խարբերդ երթուղին 18 ժամվա կամ երկու օրվա ճանապարհ է, բայց արդեն ոչ-հետիոտն, այլ ձիով կամ ջորիով. ուստի և օրական ճամփորդությունը տևել է 9—10 ժամ:

Անառակույս, մեծ նշանակություն ունեցող նաև այն, թե ճանապարհորդը անհատ էր, փոքր խումբ, թե երկար ու ձիգ քարավան և, եթե մեծ խումբ կամ քարավան էր, ապա ի՞նչ կազմից էր բաղկացած այն (միայն աղամարդիկ էին, թե՞ կանայք ու երեխաներ էլ կային) և այլն: Բնական է, որ անհատը կամ փոքր խումբը ավելի արագաշարժ էր, քան թե մի ամբողջ քարավան, որի կազմակերպելը, կարճ դադարներից կամ գիշերելուց հետո նորից առաջ շարժվելը բավականին ժամանակ էր խլում:

Հաշվի առնելով այս ու նման այլ հանգամանքներ, ընդհանուր կերպով է համարվի, որ օրվա (ցերեկվա) ընթացքում ճանապարհի ակոդությունը սրողնելու չափանիշը աստանվել է 25-ից 35 կիլոմետրի սահմաններում:

XIX դ. վերջում և XX դ. սկզբներին, օրինակ, Երևանից Սևան ասանող ճանապարհը (Քանաքեռի, Թեջրարակի, Ողջարբերդի ու Թուրխալի վրայով) հավասար է մոտավորապես 60 վերստի կամ 70 կիլոմետրի: Այս ճանապարհը բավականին դժվարանցանելի էր և հասկապես դեպի Սևան (վերելք) դնալու համար պահանջվում էր 3—4 օր: Օրդու-բադից Կարճևանի վրայով դեպի Մեղրի տանող առավել դժվարանցանելի ճանապարհը, որը հավասար էր 22 վերստի (36,5 կմ), անցնում էին մեկ լրիվ օրում՝ առավոտից մինչև երեկո:

Ժողովրդի մեջ տարածված է եղել նաև ձիու ճանապարհը, ջորու ճանապարհը, սելի ճանապարհը. իջևան կամ օթևան, ժառանգ ճանապարհ և շատ այլ սլաշմանական չափանիշներ, որոնց բոլորի հիմքում ընկած է երկարատև ճամփորդության

սլաշմաններում մեկ օրվա ընթացքում հնարավոր ճամփորդության չափանիշը:

Առհասարակ, տեղից տեղ ճամփորդելու համար, առանձնապես ցամաքային և առավելապես լեռնային տեղանք ունեցող բոլոր ժողովուրդներն էլ, շատ ժամանակ և միջոցներ են վտանել: Այս տեսակետից ավելորդ չի լինի բերել այն ժամանակների համար ընդհանուր թվացող, բայց մեր ժամանակներում ավելի քան տրտառոց, գեթ մի ընդհանուր օրինակ: Այսպես, էջմիածնից մինչև Թիֆլիս ինքը՝ կաթողիկոս Արաբամ կրեպացին (1734—1736 թթ.) անցնում է ոչ ավել, ոչ պակաս, քան 27 օրում և այն էլ «աճապարելով»: Այդ ճանապարհորդության մասին նա գրում է. «Բայց որովհետև... ինքն (Նադիր-Շահը) աճապարհացի Տիֆլիս, վասն որոյ ոչ կարացաք հասնել նմա ի ճանապարհին, այլ հեռեցանք նմա և գնացինք ի Տիֆլիս՝ օր մի հետո քան զինքն: Այն հոկտեմբերի Ա (1-ին) շուկանք յ'էջմիածնայ, և Երևանու քաղաքն... և ի Իէ. (27-ին) հասանք ի Թիֆլիզ քաղաքն»: Դեռ ավելին, Նադիր Շահը շատ է ուրախանում, որ նա «աճապարել է» իր մոտ՝ «Եւ յորժամ յանդիման եղաք Խանին (Նադիր-Շահին), յոյժ ուրախացաւ և ըրազում բանս մխիթարակոսն խոսեցաւ ընդ մեզ»<sup>25</sup>. Սակայն ինչքան էլ որ հաշվի առնելու լինենք ավելորդ կաթողիկոսի տալիքը, ճամփորդության ընթացքում մի քանի տեղ նրա օթեանելու կամ հանգստանալու հսկայական քր, այնուամենայնիվ, այդ «աճապարհները» բավականին ժամանակ ու միջոցներ է խլել:

• • •

Ինչպես առհասարակ առարկաները, անձինք կամ երևութները՝ իրարից տարբերելու համար կնքվել են տարբեր անվանումներով, այդպես էլ միջազգային կամ տեղական նշանակություն ունեցող շատ ճանապարհներ ունեցել են իրենց հասուկ անունները: Այդպես էր, օրինակ, Չինաստանից դեպի Սև ծովի հարավ-արեւելյան ափերը (Տրապիզոն) ձգվող առանցիկ ճանապարհը, որը հայանվ էր Մեալաֆսի ճանապարհ անունով, Աքեմենյանների օրոք Պարսից ծոցից հյուսիս գնացող Աուդա մայրաքաղաքից Հայաստանով մինչև Միջերկրական ծովի ափերը հասնող Արեւելի ճանապարհը և շատ ուրիշ այլ՝ հայանի ճանապարհներ:

Վաղ միջնադարյան Հայաստանում, նույնպես, իրենց անվանումներն են ունեցել շատ զխաղորդ

<sup>24</sup> Տե՛ս Գ. Հալաջյան, *Իշխ. աշխ.*, էջ 91—92:

<sup>25</sup> Արեւմտ Հրեաթի, Պատմագրութիւն, Վաղարշապատ, 1860, էջ 23—24:

և Լերկորդական ճանապարհները Այսպես, Արա-  
շեսյանների տիրապետության ժամանակաշրջա-  
նում կառուցված Արաշես-Տիգրանակերտ բարե-  
կարգ մեծ երթուղին կրում էր Արփաճակաճ գետա-  
պարհ անունը, Արդեն ավելի ուշ շրջանի մասնա-  
գրական աղբյուրներից իմանում ենք, որ Դվին-  
Բագավան հին ճանապարհը անվանվում էր Պողո-  
տայն արճուճի<sup>26</sup>:

Եվ քանի որ Արաշատից Տիգրանակերտ  
տանող Արքունի ճանապարհը անցնում էր հենց  
Բագավանով<sup>27</sup>, ուստի պետք է ենթադրել, որ Ար-  
աշեսյանների ժամանակներից սկսած, ավելի  
քան 900 տարի անց (մեր թվագրության VIII դ.),  
այդ նույն ճանապարհը հայ իրականության մեջ  
շարունակում էր կոչվել Արքունի ճանապարհ կամ  
Պողոտայն արճուճի:

Հետգույն ժամանակներից մինչև XX դ. սկզբ-  
ները, Ադի ճանապարհ էր կոչվում Կողբի աղա-  
հանքերից դեպի Կումայրի (Ալեքսանդրապոլ) և ա-  
պա դեպի Աև ծովի ափերը (Փոթի) ու Անդրկովկասի  
դանադան կենտրոնները ձգվող երթուղին, Հայտ-  
նի էին նաև Թագավորական ճանապարհ, Շանի  
ճանապարհ և դանադան անուններ կրող այլ եր-  
թուղիներ:

Ճանապարհներին անվանումներ տալը մեծ  
շարժում տարածված էր նաև հայ ժողովրդական առ-  
օրյալում, Գյուղական բնակավայրերը կամ մոտա-  
կա ու հեռու հանդամասերն ու արտատեղիներն ի-  
րար հետ կապող շաա երթուղիներ՝ արահաններ,  
շավիղներ ու կածաններ ժամանակի ընթացքում  
կրել են տեղացիների կողմից ընդունված ու տա-  
րածված այս կամ այն անվանումը: Այդ անվա-  
նումները մեծ մասամբ կապված են եղել այս կամ  
այն դեպքի, բնակավայրի, հանդամասի կամ ա-  
րտավայրի, երբեմն հողամասի բերրիության ա-  
տիճանի հետ: Հաճախ էլ այդ անվանումները  
կապված են եղել որևէ անձնավորության կամ դա-  
վեշտական այս կամ այն դիպվածի հետ:

906 թ. Այունյաց իշխանների ու հոգևոր պե-  
տերի կողմից ստորագրված «Գիր վճռի շրջակայ  
ոսհմանին Տոթևու» վավերագրի մեջ, որանդ նըշ-  
ված են Տաթևի վանքի իրավասության տակ գրա-  
նրվող սահմանները, կարդում ենք.

«Յարևմտից կողմանէ սկսեալ ի մեծ գիա-  
վորն Սարեղ, Գաղղոյլարաց տափով մինչ ի հուլին  
նսննազուրն հողորածորին սահմանն է, և ի հիւ-

<sup>26</sup> «Պատմութիւն Անեղայ մեծի վարդապետի հայոց»,  
Ս. Պետերբուրգ, 1889, գլ. 17, էջ 140—141:

<sup>27</sup> Տե՛ս Հ. Մանուկյան, Հայաստանի գլխավոր ճանա-  
պարհները, Երևան, 1936, էջ 86:

«իսոյ դիմաց բնասեոովն ի վայր ի գեան հան-  
դեպ խոզվայ և գետովն ի խոտանեան, և անցեալ  
ընդգեան փոքր ձորակովն և ճանապարհովն՝ որ  
ելանէ Յառաշեաց խոռ, և ի խաղած բլուր կալն  
նորին, բարակ ճանապարհովն ի Բացահորինն և  
նորբ անջուր ձորովն դառ ի կողմն յեկեղեցին որ  
ի պառակնոն ճանապարհին և սալքովն հարեալ  
դմեծ ձորովն ի քարն միաւոր...»<sup>28</sup> և այլն, և այլն:

Այսանդ նշված բոլոր երթուղիները՝ խոռին  
ճանապարհը, Բարակ ճանապարհն ու Պառակնոն  
ճանապարհը, ինչպես երևում է վավերագրի շարա-  
դրանքից, ժողովրդի կողմից օծված-անվանակոչ-  
ված միջգյուղյա ճանապարհներ են, որոնց անվա-  
նումները ոչ միայն տարածված են եղել շրջակա  
բնակավայրերի բնակչության մեջ՝ որպես որոշակի  
ճանապարհների անվանումներ, այլ իրենց առանձին  
գտել նաև անդակալի իշխանությունների վավերա-  
գրերում:

Դեռ ավելին, գյուղական կամ միջգյուղյա  
ճանապարհների անվանումները իրենց արաահայ-  
տությունն են գտել նաև վիմագրական արձանա-  
դրություններում: Այսպես, Սյունիքում գտնվող  
Հիրհեր կամ Հերհեր գյուղի ս. Գեորգ եկեղեցու  
առ. դրան խորանի» արձանագրությունը հայտ-  
նում է հետևյալը.

«Մեք Հիրհերոյ ջամիահաթս, տանուաեր Ղա-  
սումս, մեծ և վոքհ ճանապարհի վլխի տափն ըս-  
կիգբն վախմ էր սուրը Աստուածածնի, մեք ևս վա-  
խմ տուաք սուրբ Գրիգորիսի, ով ոք քակէ, նդո-  
վեսցի Լեկեղեցւոյն Աստծոյ»<sup>29</sup>:

Պարզ է, որ Մեծ կամ Փոքր ճանապարհ ասե-  
լով, բոլոր հիրհերցիները որոշակիորեն տարբերել  
են, թե որ ճանապարհների մասին է խոսքը:

Ներկայումս էլ գյուղական շաա բնակավայրե-  
րում դեռևս հիշվում են ավանդաբար մինչև մեր  
օրերը հասած կամ ուղղակի XIX դ. վերջում և  
XX դ. սկզբներում անվանակոչված երթուղիների  
շաա անուններ:

Այսպես, Կարմիրի շրջանի Հին Բաշքենդ գյու-  
ղի շրջակայքում դոյություն ունեցող ճանապարհ-  
ներից մի քանիսն ունեցել են հետևյալ անվա-  
նումները՝ Պոխի ծոբի ճամփա, Կառնետի ճամփա,  
Ստեփանի կապ և այլն: Մինչև վերջերս էլ, մեծա-  
հասակ տեղացիների կողմից այսպես էր կոչվում  
դեպի այս գյուղի գոմատեղերը (կյոմերը) աանող  
ճանապարհը, որի ընթացքում բոխենի ծառեր շաա  
կային: Ըղբաթի գյոգի ճամփեն հանդամասերից

<sup>28</sup> Ս. Ջալալյան, նշվ. աշխ., էջ 270—271:

<sup>29</sup> Նույն տեղում, էջ 331—332:

մեկի անունով է կոչվել: Այս հողամասը աղայնության պատճառով վատորակ է եղել և, նախկինում, հողարածանման ժամանակ, եթե ըստ վիճակահանության այդտեղից որևէ մեկին հողամաս բաժին ընկներ, ապա ուարձ էր, որ նա կտուժեր ու կաղքատանար:

Գյուղից դուրս տանող ճանապարհներից մեկը կոչվել է Կոտնեռի ճամփա. Թովուղի շրջանի Դոնդար գյուղում եղել է մի շատ հարուստ մարդ՝ Կառնետ Աղլա, որի անունով կոչվել է ինչպես վերահիշյալ ճանապարհը, այնպես էլ դրան հատող բարձունքը (Կառնետի սար), որը եղել է նրա անասունների ամառանոցը: Ժանապարհներից մեկըն էլ կոչվել է Սաեփանի կապ. 1918—1920 թթ. խառը ժամանակներում Բաջբենդ գյուղի բնակիչներից Ատեփան անունով մեկը, այդ ճանապարհով սարից տուն վերադառնալիս, ընկնում է ղաշաղների (փախստական ավազակների) ձեռքը. նրան դաժանորեն ծեծում են ու հափշտակում մոտը և դաժ կաթնամթերքները (յըվալըզը), իրեն էլ բռնորոշվին մերկացնում և պահանջում, որ այդպես վերստանա գյուղ: Այս դիպվածից հետո, դեպի սարը տանող այդ երթուղին գյուղացիների կողմից սկսում է կոչվել Սաեփանի կապ<sup>30</sup>:

Նոյեմբերյանի շրջանի Կոթի (այժմ՝ Շուվարշավան) գյուղից 16—18 կիլոմետր հեռավորության վրա ընկած Աբեի սար կոչվող բարձունքի վրա (ՀՍՍՀ և Ադրբ. ՍՍՀ սահմանի վրա) դանվող ս. Սարպիս ուխտատեղին տանող ճանապարհն անցնում է տեղացիների մեջ տարածված հետևյալ անվանումները կրող ուղեմասերով՝ Խեչի դոնով (ուխտատեղի խեչ), Շոտաղբորով, Երդան դոբով, միանում Ղափլու ճամփին, Բերձենբուլաղի աղբրի մոտով, Կարժապեաի<sup>31</sup> դաշերով, Աչի քամակով, Կոֆորի ձորով<sup>32</sup> մտնում է Ադրբեջանական ԱՍՀ սահմանը, Դըղլղայի (կարմրագույն հսկայական ժայռակտոր) ճամփով դեպի Աբեի սարը<sup>33</sup>:

Սանահին հնագույն կամրջից դեպի Սանահին բարձրացող հետիոտն ու դրաստային ճանապարհից քիչ դեպի ներքև կա Դեբեդի աջ ափից նույնպես Սանահին տանող, ըստ երևույթին, ավելի հնագույն ճանապարհ-շափիղ, որն ուղղակի մի նեղ

արահետ է և անդնդախոր ժայռափեշերով ձգվում է դեպի վեր, որով անցել են միայն հետիոտն կամ դրաստով: Վերելքի վերջում, ժայռազապի վրա, ուղղակի ճամփեղրին կանգնեցվել է մեծարվեստ քանդակներով բազալտե մի խաչքար (որն այժմ ընկած է երեսնիվար): Այս ճանապարհը տեղացիները կոչում են Մաեուլադի մուտ կամ կրճատ՝ Մաեուլի մուտ (այսինքն՝ մուտք, ճանապարհ): Որոշակի հատուկ անուններով են կոչվել նաև շատ բարայրներ ու ստորգետնյա հաղորդանքներ, ինչպիսիք էին Դիեգի ճանապարհը, Ջրգողի ճանապարհը<sup>34</sup> և այլն:

Համանման բաղմաղան ու բնորոշ անվանումներ են ունեցել Հայկական լեռնաշխարհում դործող մեծ ու փոքր ճանապարհների մեծագույն մասը, որոնք որոշ տեղերում պահպանվել են մինչև մեր օրերը:

Ժանապարհներին անվանումներ տալը տարածված էր նաև հնագույն կամ ժամանակակից նախնադարյան ժողովուրդներից շատերի մեջ, որը բխել է այդ երթուղիները մեկը մյուսից որոշակիորեն տարբերելու անհրաժեշտությունից: Բնական է, որ որևէ հեռավոր կամ մոտիկ սեղ դնալիս, անցորդը կամ խումբը (քարավանը), ինչպես որ պեճք է իմանար ճանապարհորդության վերջնական վայրի (քաղաքի, գյուղի և այլնի) անվանումը, այնպես էլ քաջատեղյակ պետք է լինեին անցնելիք ուղու տարբեր հատվածներին, քանի որ մի որոշակի վայր դնալու համար շատ հաճախ գոյություն են ունեցել և ունեն ասարբեր երթուղիներ: Այստեղից էլ՝ անվանումներով դրանք ասարբերելու անհրաժեշտությունը, առանց որի հնարավոր չէ նաև ժամանակակից հաղորդակցության երթուղիների բարդ ու խճուղված պայմաններում:

\* \* \*

Դեռևս վաղնջական ժամանակներից հայերի մեջ լայնորեն ասարածված էր ղանաղան միջոցներով ճամփորդներին ճանապարհի ճիշտ ուղղությունը ցույց ապալու, մասունանշելու պայմանական նրշանների կիրառումը:

Որոշ համանման աղղանշաններ կրկնելուց խուսափելու նպատակով հայերը համապատասխան միջոցներ են ստեղծել դրանց քիչ թե շատ մշտական բնույթ հաղորդելու համար: Այդպիսիք են, օրինակ, անժանոթին կամ մոլորյալին ճիշտ

<sup>30</sup> Տե՛ս Լ. Ն. Պետրոսյան, Ազգադրական գաղտնյալի նյութեր, ՀԱԻ ԱԲ արխիվ, թղթապանակ № 1:

<sup>31</sup> ՏԻՄ դ. վերջում և XX դ. սկզբներին Կոթիում ուսուցիչ աշխատած Հովսեփ Արովյանի հիշատակին անվանված բլուրների անունով:

<sup>32</sup> Կրի հորեր պարունակող ձորեր:

<sup>33</sup> Լ. Ն. Պետրոսյան, Ազգադրական գաղտնյալի նյութեր, թղթ. № 1, ՀԱԻ ԱԲ արխիվ:

<sup>34</sup> Գ. Հալալյան, եղվ. աշխ., էջ 151, Ս. Ջալալյան, եղվ. աշխ., էջ 99—100:

ճանապարհը ցույց տալու, մոլորվելիս օգնություն հայցելու և այլ նշանները<sup>35</sup>,

Այս կարգի հնազույն տեղեկություններից մեկը կարելի է համարել, օրինակ, Ստրարոնի հետևյալ վկայությունը. «Հայաստանի ամենահյուսիսային զավառները,—դրում է նա,—...շատ ձյունապատ են ...Այնպես որ ասում են, թե շատ լեռնանցներում և կիրճերում ամբողջ կարավաններ ձյունի առակ են մնում բուքի ժամանակ: Այդպիսի վտանգների համար նրանք ունենում են ձողեր, որը բարձրացնում են ձյան տակից վերե՛ շունչի անցք րանալու և նշան տալու համար անցորդներին, որպեսզի օգնություն հասնեն, ձյան առակից հանեն և աղատեն»<sup>36</sup>:

Արձակագիր Վրթ. Փափագյանը, որը մոտիկից ուսումնասիրել է հայ գնչուների (բոշաներ) նյութական ու հոգևոր մշակույթի շատ կողմեր<sup>37</sup>, իր դարձմանքն է հայանում առհասարակ գնչուների, ինչպես նաև բոշաների տեղագրական ճանաչողության ընդունակությունների մասին: Գնչուների յուրաքանչյուր խումբ, ասում է նա, անցնելով որևէ տեղով, դանաղան, միայն գնչուներին հասկանալի նշաններ է զծում պատերի կամ ծառերի րոների վրա և հետագա խումբը տեսնելով այդ նշանները, հասկանում է դրանք:

Ճանապարհորդներին վտանգից ու մոլորվելուց պաշտպանելու նպատակով, հայերը առանձնապես վտանգավոր ուղեմասերում՝ ճամփեղրերին, խալմերուկներում ու լեռնանցներում, քարերի, ծառերի և այլ միջոցներով արդեն վաղուց ի վեր ընդունված ու ճանաչում դուռած պայմանական նշաններ են թողել:

Բնականաբար, քարաշատ Հայկական լեռնաշխարհում առանձնապես առաժված են եղել քարե ուղեհիշերը, որոնք կաշվել են նշանկա կամ նշանկեա<sup>38</sup>: Սրանք կեսից մեկուկես մետր երկարություն ունեցող դանաղան տրամագծի և մեծ մասամբ անտաշ ու սրավուն քարեր էին, որոնք իրենց հաստ մասով խրված էին հողի մեջ: Նշանկաների վրա անդաքինները երբեմն փորագրում էին խաչեր, մյուս՝ սովորական քարերից ապրերելու համար: Սասունում, որանգ ձմեռը տևում էր 4—5

ամիս, մոլորյալին ճիշտ ճանապարհը նշելու նպատակով, աչքի ընկնող անդերում նշանկաներ կամ դեղվաններ<sup>39</sup> էին կանգնեցնում: Դեղվանները 1—2 մ. արամագիծ ունեցող հիմքի վրա մեծ ու փոքր քարերից շարված կոնաձև քարակույտեր էին, որոնք ունեին 1,5—2 մ. բարձրություն. դրանք շինվում էին ճամփեղրի աչքի ընկնող բարձր անդերում, որպեսզի ձյունը չծածկեր: Ընդհանրապես քամին կամ բուքը քշում-տանում է բարձր անդի՝ տվյալ դեպքում՝ նշանկայի կամ դեղվանի հատկապես վերնամասի ձյունը և նա միշտ բաց է մընում: Ձմռանը, սպիտակ ձյունածածկույթի մակերեսին երևացող այդ սև բուքերը ճամփորդներին ծառայում էին որպես ուղեհիշ-ճանապարհորդության:

Ե. Լալայանը հաղորդում է, որ Ուլ-Թափալարի բարձրավանդակում այնպես խիստ էին լինում ձմռան բքերը, որ Գորիսի և Ախիանի միջև հաղորդակցությունն ընդհատվում էր մի քանի ամսով: Դեռ հին ժամանակներից այս անդերում բարձր բրդաձև քարեր են անկել և մի հսկայական ծառաճեցրել ճամփեղրին, որպեսզի բքից բռնված ուղեվորը կարողանա ճանապարհը գտնել: Նույնպիսի ուղեհիշ քարերի մասին է գրում Հ. Լինչը. Արարատի լանջին գտնվող հին Ակոուի գյուղից ոչ հեռու՝ ճանապարհի ուղղությամբ «քարի շարքեր հյուսված են. ասիկա նշան մըն է բարեպաշտ ուղեորների համար»<sup>40</sup>:

Բնական, անառաջ ուղեհիշ քարերի առավել զարգացած աստիճան պեռք է համարել պատմական Հայաստանի ողջ բնատարածքով մեկ սփռված ուղեհիշ խաչքարերի<sup>41</sup> հոյակերա նմուշները, որոնցից մեծ քանակությամբ պահպանվել են Լոռվա, Շիրակի, Սյունիքի, Հայոց ձորի և այլ վայրերի հնազույն կամ հին ճանապարհների, կամուրջների ու արահետների փեշերին:

Ճանապարհորդներին կամ քարավաններին անձանոթ վայրերում միշտ էլ անհրաժեշտ են եղել նաև ուղեցույց-առաջնորդներ: Նկարագրելով Հայկական լեռնաշխարհով հունական ղորքերի նահանջը, Քսենոֆոնը գրում է, որ ինքը «գյուղի պեռին սեղանակից արևը, խրախուսեց, որ չվհատվի, և ասաց, որ նա զավակներից չի ղրկվի և որ նրա

<sup>35</sup> Տե՛ս Լ. Ն. Պետրոսյան Հաղորդակցության ազդանշանային կամ պայմանական միջոցները հայերի մեջ, «Պատմա-բանասիրական հանդես», 1968, № 3:

<sup>36</sup> Ստրարոն, Երևան, 1940, էջ 57:

<sup>37</sup> Տե՛ս Վրթ. Փափագյան, Հայ բոշաներ: Ազգագրական ուսումնասիրություն, «Ազգագրական հանդես», 1998, № 1, 2:

<sup>38</sup> Տե՛ս Գ. Հալալյան, Նշվ. աշխ., էջ 254: Բ. Միլեթսկույան, Նշվ. աշխ., մասն Բ, Կ. Պոլիս, 1885, էջ 120—121:

<sup>39</sup> Վ. Պետրոսյան, Նշվ. աշխ., էջ 176—177:

<sup>40</sup> Հ. Լինչ, Նշվ. աշխ., հատ. Ա, Կ. Պոլիս, 1913, էջ 123:

<sup>41</sup> Բովսես Խուրենացի, Պատմութիւն Հայոց, Տփլիս, 1913, էջ 186: Աղաբաղեղիս, Պատմութիւն Հայոց, Տփլիս, 1909, էջ 407: Լ. Բաբխուջյան, Միջնադարյան հայ ճարտարապետներ և քարոցով վարպետներ, Երևան, 1963, էջ 122—134, 142, 188:

տուներ հետանալիս կլցնեն պաշարեղենով, եթե նա օգնություն ցույց տա ե առաջնաբաժնի (առաջնույց) լի- նի ղորքին, մինչև որ կլինեն ուրիշ ժողովրդի մեջ: Եվ պաշարապետը խոստացավ այդ... Քսենոֆոնը տվեց հեյրիսոֆոսին՝ իրեն ուղեցույց պաշարապե- տին, իսկ սրա ազգականներին ըաց թողեց, ըացի (պաաանդ վերցրած) որդուց, որը մոա էր չափա- հատություն<sup>42</sup>:

Ճանապարհորդներին, քարավաններին կամ ղորախմբերին ուղեցույց ունենալու անհրաժեշտու- թյունը հաճախ նվտճողներին սահիպել է օրենքի ուժ տալ դրան, որպեսզի անդական ընակչությունը չհրաժարվի նրանց ցանկացած տեղը առաջնորդե- լու: Այսպես, խոսելով Թիֆլիսի մասին, արար պատմագիր Յակուտը (1178—1229 թթ.) մեջրե- րում է կատարում մի ըանասանդիի նամակներից (XII դ.), որտեղ նշում է Թիֆլիսի վրա հարձակում նախապատրաստող Հարիր իրն Մասլամայի պայ- մանագրի մասին, որով նա վրացիներին առաջար- կում է նաե հեանյալ պայմանը. «Մենք իրավունք ունենք, որ դուք ըսա ձեր կարողության օգնեք մեղ անկեղծ խորհուրդներով՝ ալլահի ե նրա առաքյալ- ների դեմ, կարոա մահմեդականին մի գիշեր օթևա՛ն տա՛ք ե կերակրեք... Եթե մի մուսուլման իր ճանա- պարհի վրա կանդ առնի ձեզ մոտ, ղու՛ք պարտավոր ե՛ք (առաջնորդել-ուղեցույց լինել) նրան հասցնել իսլամական ամենամոտ խմբին, ըացի այն պարա- գայից, երր արդե՛ք կա՛ն»<sup>43</sup>:

Թուրքիայի ե հաակապես նրա ախրապետու- թյան աակ պտնվող երկրների ու ժողովուրդների, այդ թվում նաե հայերի նկամամբ կիրառվող ճանապարհաշինական, փոխադրամիջոցների հաա- կացման, ինչպես նաե՝ հաակապես պաշտոնական անձանց ուղեկցելու պարհակների մասին է վկա- յում նաե Ա. Մ. Կոլլուրակինը, ըայց ե անմիջապես նկատելով, որ այս պարհակը, իհարկե, կլինեը ըավականին ծանր մի ըեո ժողովրդի համար՝ հաակապես ըանուկ ղլխավոր ճանապարհների վրա ե ըանուկ երթեկություն պայմաններում, մի ըան, որ ողջ Թուրքիայում համարյա երրեք ղոյություն չի ունեցել<sup>44</sup>:

Անկախ պարտադրելուց կամ օրենքներից, հայկական ղյուղում միջոտ էլ ուշադիր են եղել ան- ծանոթ կամ օաար անցորդների՝ «աասծո հյուրե- րի» նկամամբ ե անկախ այն ըանից, կվարձա-

տրվեին նրանք, թե ոչ, ըուրր դեպքերում էլ ճանա- պարհորդն ստացել է անհրաժեշտ օգնություն ու խորհուրդներ: Դեո ավելին, ըացի առաջնորդե- լուց, անհրաժեշտության ե, իհարկե, հնարավո- րության դեպքում նրան տրամադրվել է նաե դրաա տային որեէ միջոց (հատկապես ձի), ճանա- պարհի պաշար ե այլն: Իհարկե, յուրաքանչյուր ընակավայրում պաշտոնապես հատուկ ուղեցույց- առաջնորդներ չկային, քանի որ դրա սահրաժեշ- տությունը միշա չէ, որ ղղացվում էր: Այդպիսին կարող էր լինել յուրաքանչյուր չափահաս անղացի տղամարդ: Ուղեցույցները մեծ մասամբ եղել են երիաասարդ, ուժեղ ու քաշ ձիավորներ, որոնք քաշատեղյակ էին ոչ միայն ճանապարհներին ու տեղանքին, այլև՝ ծանոթ անցնելիք ընակավայրե- րի ընակիչներին ու հասու՝ նրանցից ավյալ ճա- նապարհորդի համար հետադա օգնություն ապա- հովելու:

Հայկական լեռնաշխարհում ղլխավոր կամ երկրորդական ճանապարհների տեղանքային ե այլ ղծվարություններից ըացի, անպակաս էր նաե ճամփորդների ու քարավանների վրա ավաղակա- յին հարձակումների հաճախակի պատահող վր- տանդը, մի երեույթ, որը համընդհանուր էր նաե այդ ժամանակաշրջանի (XIX դ.) Առաջավոր Ասիայում, Նույնիսկ ինքը, Երեանի սարդար Հու- սեյն-Ղուլի խանը (XIX դ. 20-ական թվականներ), չնայած քիչ միջոցառումներ չէր ձեռնարկել քարա- վանների անվտանդ երթեկությունն իր տիրապե- տության սահմաններում հնարավորին չափ ապա- հովելու համար, գործակցում էր հենց իր ղինվոր- ների կողմից հաճախակի ձեռնարկված թալանչի- ական հարձակումներին (չալխուներին): Այսպիսի գործարքներից մեկի ժամանակ էլ հենց, երր սար- դարի դրամամբ նրա պինվորները հարձակվում ե թալանում են Թիֆլիսից Երեան եկող մի քարավան, հեաաղայում պարզվում է, որ քարավանով ըերվող ապրանքները պատկանում են հենց իրեն՝ սարդա- րին: «Փասաորեն,— գրում է ժամանակակիցներից մեկը,— սարդարը կողոպտել էր ինքն իրեն: Իր սե- փական ապրանքն իր ղինվորներին ավար էր ղառել. տրամադիր լինելով անղամ պաածել նրանց, նա ստիպված էր իր վարկի համար աչք փակել կա- տարված հանցանքին»<sup>45</sup>:

Խոսելով արդեն XIX դ. վերջին աասնտմյակ- ներում Արեմտյան Հայաստանում տիրող դրու-

<sup>42</sup> Հ. Մաեանդյան, Քնական տեսություն, հատ. Ա, էջ 390—392:

<sup>43</sup> Հ. Նալբանդյան, Արարական աղբյուրները Հայաստանի ե հարեան երկրների մասին, էջ 42:

<sup>44</sup> А. КОЛОДЯКИН, «аг. аял», էջ 138—139:

<sup>45</sup> Թ. Հախբյան, Երեանի պատմությունը (1801—1879 թթ.) Երեան, 1959, էջ 107—114: Հովհ. Հախբյան, Ուղե- գրություններ, հատ. Զ, էջ 327:

թյան մասին, Հ. Լինչը ռադմիցս շեշտում է այն հանգամանքը, որ առանց դենքի կամ զինված ուղեկիցների, շատ վաանգավոր էր ճամփորգության ելնելը: Այսպես, նկարագրելով Վանա լճի ավաղանը, նա գրում է. «...ճամփորգությունը վտանգալից է: Կարավաններուն կ'ընկերանան զինեալ մարզիկ, որոնք միշտ պարասա կը կենան քյուրտ հրոսակախմբերում հարձակման գիմադրելու համար»<sup>46</sup>: Մեկ այլ առիթով նա վկայում է, որ «Կարավանները կճամփորդեն խմրովին և

յուրաքանչյուր ոք զինված է մինչև ակռաները»<sup>47</sup>, Արդեն XIX դ. 30—40-ական թվականներից, շնորհիվ տեղական ու ռուսական իշխանությունների լուրջ ձեռնարկումների, Արևելյան Հայաստանում ճամփորգների ու քարավանների վրա ավաղակային հարձակումները մեծ չափով կրճատվեցին: Սակայն մինչև XX դ. առաջին տասնամյակներն էլ հազվագեպ չէին զինված զաչաղների թալանիական գործողությունները:

<sup>46</sup> Հ. Լինչ, նշվ. աշխ., հատ. Բ, Կ. Պուլիս, 1914, էջ 99.

<sup>47</sup> Նույն աեղում, էջ 14.