

Արդեն երրորդ հազարամյակում մ. թ. ա. Հայկական լեռնաշխարհում մշակվում և արտահանվում էին պղնձե իրերը, իսկ Վան և Կարին (Էրզրում) քաղաքների շրջակայքում այն ժամանակ արդեն հայտնի էին անագի հանքերը⁹⁰, Հանքերի այս բազմազանությունն ու հարստությունն էր, որ հնագույն ժամանակներից Ուրարտուին բերեց մետաղամշակման կենտրոնի համբավը։ Հնագույն ժամանակներից հայտնի է աղահանքերի մշակումը նախճավանում, Կողբում, Կաղզվանում⁹¹։

10. ՀԱՂՈՐԳԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐ

Հայկական լեռնաշխարհը գտնվելով Առաջավոր Ասիայի հյուսիս-արևմուտյան մասում՝ միշտ բնական կամուրջի դեր է խաղացել Արևելքի և Արևմուտքի միջև։ Այստեղով են անցել հին աշխարհի ռազմա-ստրատեգիական ու միջազգային քարավանային առևտրի ճանապարհները, որոնց իշխելու համար հարևան մեծ պետությունները հաճախակի արյունահեղ պատերազմներ են մղել, և այդ պատերազմների թատերաբեմը սովորաբար եղել է Հայաստանը, որի ռազմա-ստրատեգիական նշանակությունը խիստ մեծ էր։

Հայկական լեռնաշխարհը, շրջապատված լինելով բարձր լեռներով, դրսի աշխարհի հետ հաղորդակցություն էր պահպանում մի քանի լեռնանցքների միջոցով, որոնք հին հայերի մոտ բնորոշվում էին «գրունք» (դռներ), «կղեսուրք» (հուն. κλεισούραι), «կապան» և «պահակ», «ձեռնակ» բառերով։ Նվաճողներն երկիրը իրենց ենթակելու համար, առաջին հերթին ուշադրություն էին դարձնում այդ լեռնային անցքերի վրա։ Այնտեղ կառուցում էին ամրություններ և հատուկ կայազորներ տեղավորում։ Բացի այդ ռազմա-ստրատեգիական նշանակությունից, լեռնային անցքերն ունեին և ֆիսկալ նշանակություն։ Այդ տեղով անցնող առևտրական քարավաններից ստացվող մաքսը և բաժը կազմում էր եկամուտների հսկայական աղբյուր։

Հայաստանի լեռնանցքների նշանակության վրա առաջին անգամ ուշադրություն են դարձրել ասորեստանյան թագավորները դեռևս մ. թ. ա. XIII դարից սկսած, կատարելով իրենց ներխուժումները Արածանիի հովիտը՝ Արևմտյան Տիգրիսի արևելյան ակունքների (Սուբնատ գետի, այժմ Զբենե-սուկուլիով գետը) շրջանի վրայով, որտեղ գտնվում է լեռնանցքների մի ամբողջ սիստեմ, և որը հին հայերը կոչում էին «կղեսուրք»։ Այստեղ էր գտնվում Օլոր գյուղը, որը այսպես էր կոչվում ոլորապետույտ իջնող ճանապարհի համար։

Հայկական Տավրոսի բնական պատնեշը հարավից կտրում էին, բացի այս լեռնանցքներից, մի քանի այլ անցքեր, որոնցից անհրաժեշտ է հիշատակել Զորապահակը կամ «կղեսուրք Բաղլաղիշայ» (κλεισούραι Βαλλαγιώ, այժմ՝ Ռահվա—Բիթլիսի անցքը), Կրեբեաց լեռնանցքը (ուրարտ. Կիրրուրի) Կորդվաց լեռներում և Զարասպ լեռնանցքը (այժմ՝ Կելիշին համանուն լեռան հյուսիսային փեշերին) Զագրոսի լեռներում։ Վասպուրականի լեռներում հայտնի էին Կոտորի և Սուրբ հաշ անցքերը։ Հայկական լեռներում (այժմ՝ Ղարա-դաղ)

⁹⁰ Տե՛ս Դ. Ի. Գորժև, История геологических наук, ч. I, М., 1967, էջ 102.

⁹¹ Նույն տեղում։

և Կասպից լեռներում հայտնի էին՝ Դրունք Հայոց և Դրունք Կասպից⁹² լեռնանցքները:

Հայկական լեռնաշխարհի հյուսիսային պատենշը հանդիսացող Փոքր Կովկասի հիմնական լեռնանցքներից անհրաժեշտ է հիշել Դրուն Փառխոսի (այժմ՝ Սատանախաչ), Սոդք-Բերդկունքի, Մայրադուրք կամ Ալախի (այժմ՝ Սիսիանի) և Շահապունիքի (Բռնակոթի) անցքերը: Վարդենյաց լեռներում հայտնի է Սուլեմա լեռնանցքը: Պոնտական և նրա շարունակությունը կազմող Կապույտ լեռներում հայտնի էին Բռնակապանը, Փոսադուն (այժմ՝ Վավունկ), Վրաստանի Մեսխական լեռներում՝ Գոդերձական (այժմ՝ Գոդերձի) և Ռեկինիսջվարի կամ Զեկարի լեռնանցքը:

Հայկական լեռնաշխարհը երկու մասի բաժանող Բարձր Հայքի և Հայկական պար լեռների հույժ կարևոր անցքերից անհրաժեշտ է հիշատակել՝ Գալլախազուտ, Աղտոժոր, Զոր և հատկապես «Կղեսուրք» կոչվող միմյանց հաջորդող լեռնային անցքերի շարանը, որ մի ամբողջ սիստեմ էր կազմում, և որը Բագրևադից տանում էր դեպի Բասենի դաշտը և այժմ հայտնի է Կարա-Դերբենդ անունով: Կարա-Դերբենդ լեռնային անցքերի սիստեմը հայտնի էր, դեռևս ասորեստանցիներին ու ուրարտացիներին և հիմնական մուտքն էր, որը Բասենից տանում էր Բագրևադով Արարատյան դաշտը: Թշնամու ներխուժման դեպքում երկրում վճռական նշանակություն ունեւր Կարա-Դերբենդի անցքի մատուցների պաշտպանությունը, որոնք գտնվում էին Բասենի Արշովիտ վայրում: Հաճախ է թշնամական զորքը այստեղ պարտվել և վերադարձել ձեռնու-նայն:

Հայաստանի բոլոր այս տեղերում գոյություն ունեին ամրություններ և հատուկ պահակատներ և իշխանատներ, որոնք այնքան անհրաժեշտ էին ձմռանը: Նման լեռնանցքների մոտ միջին դարերում սովորաբար կառուցվում էին վանքեր, որոնք մեծ դեր էին կատարում մանավանդ ձմեռվա բքին, ունենալով միաժամանակ ահագին եկամուտներ մաքսատներից:

Հայկական լեռնաշխարհի համար ոչ պակաս նշանակություն ունեին գետանցները: Հատկապես հիշատակության է արժանի Եփրատի գետանցը Մելիտինե (այժմ՝ էսքի-Մալաթիա) քաղաքի մոտ, Թմնիսը (հույն-հռոմեական Տոմիսան և ուրարտական Տոմեիշկի, այժմ՝ Իզմլու): Վերջինս ունեւր ռազմաստրատեգիական և տնտեսական մեծ նշանակություն: Մի այլ կարևոր գետանց գտնվում էր Ամիդ քաղաքի մոտ Արևմտյան Տիգրիսի վրա և նրանից ոչ հեռու Թուշխանի (այժմ՝ Կարխ) մոտ, որտեղից ասորեստանյան Թագավորները իրենց բանակով անցնում էին գետը և ներխուժում հյուսիս: Նման գետանցների մոտ սովորաբար աճում էին առևտրական խոշոր կենտրոններ, ինչպես Մելիտինեն, Ամիդը (այժմ՝ Դիարբեքիր), Արշամաշատը Արածանի գետի վրա, Արմավիրը, Երվանդաշատը, Արտաշատը, Նախճավանը, Զուղան, Նակորդանը և Վարդանակերտը Երասխ (Արաքս) գետի վրա:

Հայկական լեռնաշխարհից դեպի Կասպից ծովի ափերն էր տանում Կուր գետի հիմնական գետանցը՝ Քանդակը (այժմ՝ Մինգեչաուրի մոտ գտնվող Քանդա գյուղը):

⁹² Զպետք է շփոթել այժմյան Բահրանի մոտ գտնվող «Կասպիական դռներ» հետ:

Հայկական լեռնաշխարհը կտրում էին հյուսիսից հարավ և արևմուտքից արևելք մի քանի հիմնական մայրուղիներ, որոնցից յուրաքանչյուրի նշանակությունը տարբեր ժամանակաշրջաններում փոփոխվում էր, նայած քաղաքական, ռազմական, տնտեսական և այլ հանգամանքներին:

Այդ մայրուղիներից հնագույնն է այն ճանապարհը, որը Փոքր Ասիայից գալով անցնում էր Եփրատը Մեկիտինե քաղաքի մոտ և Ծովք լճի մոտով մտնում Արևմտյան Տիգրիսի հովիտը, իսկ այնտեղից ընթանում դեպի հարավ-արևելք՝ Իրանի խորքերը: Այս այն մայրուղին էր, որը Աքեմենյանների տիրապետության ժամանակաշրջանում իրար էր միացնում նրանց մայրաքաղաքը Սուզան-Շոշը կյուրիայի Սարգես քաղաքի հետ և հայտնի էր «արքայական ճանապարհ» անունով: Այս մայրուղու շնորհիվ Արևմտյան Տիգրիսի և Արածանի գետի ներքին հոսանքում բնակվող հայկական ցեղերը բավական վաղ ժամանակաշրջաններում ներգրավվեցին միջազգային փոխանակության մեջ, որը և նպաստում էր ցեղերի փոխհարաբերությունների զարգացմանը և պայմանավորում վաղ-հայկական պետության առաջացումը: Մյուս մայրուղին գալիս էր նույնպես Իրանի խորքերից, Ջուղայի գետանցով մտնում էր Երասխի հովիտը՝ անտիկ հեղինակների Արաքսենեն: Այստեղ էր գտնվում Հայկական լեռնաշխարհով անցնող ճանապարհների հանգուցակետը՝ Արարատյան դաշտը: Հիշյալ դաշտի հնագույն կենտրոններում՝ էրեբունի-Երեանում, Արմավիրում, Արտաշատում և այլ քաղաքներում խաչաձևվում էին Սև ծովի նավահանգիստներից եկող ճանապարհները: Ազովի ծովի և Ղրիմի ափերին գտնվող Բոսպորի թագավորության նավահանգիստների՝ Տանայիսի, Պանտիկապոնի և այլ քաղաքների առևտրականները իրենց նավերով հասնում էին Դիոսկուրիա (այժմ Սուխումի) և Փասիս (այժմ՝ Փոթի), Տրապիզոն, Ամիսոս, Սինոպ, Ամաստրիս և այլ նավահանգիստները, որտեղից ցամաքով քարավանները հասնում էին մինչև Արարատյան դաշտը: Ավելի հին էր Կողքիսից եկող ճանապարհը: Այստեղ գրտնվող Դիոսկուրիա և Փասիս նավահանգիստներից կարավանները Ջեկարի լեռնանցքով և Գողերձական երկրով մտնում էին Կուր գետի հովիտը և Հայաստանի ներքին գավառները, որտեղ Ախուրյանի հովտում գոյություն ունեին մի շարք ավաններ և քաղաքներ՝ Երազգավորս-Շիրակավան, Երվանդավան-Շիրակաշատ, Կումայրի, Անի, Բագարան, Երվանդաշատ, Երվանդակերտ և Արմավիր: Երբ Պոնտական թագավորությունը վերելք էր ապրում Միհրդատ Զ-ի ժամանակաշրջանում, բարձրանում է հարավ-սևծովյան քաղաքների, հատկապես Ամիսոսի և Սինոպի նշանակությունը և ընկնում է Դիոսկուրիայի ու Փասիսի դերը: Սրա հետևանքն էր այն, որ Երվանդաշատը և Արմավիրը կորցրին իրենց վաղեմի նշանակությունը, և առաջնությունը անցավ Արտաշատին: Այս բացատրվում է նրանով, որ Փոքր Ասիայից եկող մայրուղին Երեզայի և Կարինի վրայով անցնում է Բագրևանդ, Ծաղկոտն ու Կոգովիտ գավառները, որտեղից Հայկական պարի լեռնանցքներով ճանապարհը իջնում է Արարատյան դաշտը և Տափերական կամուրջով կապվում Արտաշատի հետ: Արտաշատը երևանի միջոցով՝ Հրազդան և Աղստե հովիտներով կապվում է Արմազի-Մցխեթայի՝ Վրաց աշխարհի նոր առաջ եկած թագավորության մայրաքաղաքի հետ⁹³:

⁹³ Ս. Տ. Երեմյան, էրեբունի-Երեանը միջազգային կարավանային առևտրի մայրուղիների վրա, 127, 1969, № 12, էջ 16—24:

Հնուց գոյություն ունեի այն ճանապարհը, որը բարեկարգեց Տիգրան Մեծը և որն այնուհետև կոչվեց «արքունի պողոտա»։ Այդ այն ճանապարհն էր, որը կապում էր Տիգրան Մեծի աշխարհակալության երեք մայրաքաղաքները՝ Անտիոքը, Տիգրանակերտը և Արտաշատը։ Այս ճանապարհի վրա բարձրացան Մծուրք, Մանավազակերտ, Զարիշատ և Զարեհավան քաղաքները։ Արտաշատից, իսկ հետագայում Դվինից, մի ճանապարհ Սևանա լճի ափերով տանում էր դեպի Սոդք—Բերդկունքի լեռնանցքը և այնտեղից Տրտուական (Թարթար) դետի հովիտը, որտեղ Կուր գետից ոչ հեռու բարձրացավ Պարտավ քաղաքը։ Մի ճանապարհ էլ Նախճավան քաղաքից գնում էր դեպի հարավ-արևմուտք, անցնելով Երասխ գետը Զուղայի և Դարաշամբի մոտ, դեպի Մարական ավանը և Հեր քաղաքը։ Այստեղից ճանապարհը Կոտորաց գետի ակունքների շրջանում կտրում էր Վասպուրականի լեռնապարը և նկան ու Սևան ամրոցների միջով հասնում էր մինչև Վան քաղաքը։ Վանից՝ լճի հարավային ափերով՝ Կավաշ (այժմ՝ Ոստան-Գյավաշ) և Դատվանով այն հասնում էր Ջորապահակը և Բաղադեշ կամ Բաղեշ քաղաքը, իսկ այստեղից Արզան (Շուկառաբա) ու Քղիմար քաղաքների միջով կապվում Տիգրանակերտի հետ։

Հայկական լեռնաշխարհով անցնող ճանապարհներն ունեին մի շարք առավելություններ, որոնցից զուրկ էին Միջագետքով անցնող մայրուղիները։ Առաջին հերթին կլիմայական պայմաններն էին։ Հայաստանով առևտրական քարավանները գերադասում էին անցնել ամառվա ամիսներին, երբ բարձր լեռնային սարահարթերն ու հովիտներն ունեին մեղմ բարեխառն կլիմա, ինչից զուրկ էին այս ժամանակ Միջագետքի շոգ տափաստաններն ու անապատները։ Բացի այդ, Հայաստանը խիտ բնակեցված երկիր էր, որի երկրագործ ազգաբնակչությունը խաղաղ աշխատասեր ժողովուրդ էր և հազվագյուտ էր լինում անցնող քարավանների թալանը, որ շատ սովորական երևույթ էր Միջագետքում, որտեղ վրիստում էին բեզլիներն իրոսականները։

Հայաստանի վրայով անցնող մայրուղիները նշված են մեզ հասած հունահռոմեական, հայկական և արաբական մղոնաչափերում և նույնիսկ հնագույն քարտեզներում, ինչպիսին է Պետինգերյան քարտեզը (Tabula Peutingeriana)⁹⁴,

* * *

Այսպիսով, այն տերիտորիան, որտեղ ձևավորվել է հայ ժողովուրդը և նրա լեզուն ու մշակույթը, երկու հիմնական մասից է բաղկացած, որոնք հայտնի են «Մեծ Հայք» և «Փոքր Հայք» անուններով։

Մեծ Հայքը ընդգրկում էր Հայկական լեռնաշխարհի տերիտորիան ամբողջապես, իսկ Փոքր Հայքը տարածվում էր Փոքր Ասիայի արևելյան մասում։ Հայաստանի այս երկու հիմնական հատվածները միմյանցից բաժանվում էին Ծիրառ գետով, որը այս մասում հոսում է հյուսիսից հարավ՝ սկսած այժմյան Ակնից մինչև Մալաթիայից հարավ-արևելք գտնվող Ծիրառի գալարը⁹⁵։

⁹⁴ K. Miller, Itineraria Romana, Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana, Stuttgart, 1916.

⁹⁵ Հայաստանին են հաթիվ պատմության տարբեր ժամանակաշրջաններում Կիլիկիան և նրա արևելյան մասը կազմող Կոմագենեն։ Կիլիկիայի մասին կխոսվի «Հայ ժողովրդի պատմության» երրորդ հատորում։

Եփրատից այս կողմ գտնվող հայկական թագավորությունը կոչվեց Մեծ Հայք ի տարբերություն Եփրատից այն կողմ գտնվող մյուս հայկական թագավորության, որը ավելի փոքր տարածություն էր ընդգրկում և կոչվեց Փոքր Հայք։ Հունական և հռոմեական աղբյուրներում Մեծ Հայքի թագավորությունը անվանվում է Μεγαλη Ἀρμενία և Armenia Maior, իսկ վաղ միջնադարի հայկական աղբյուրներում միշտ գործ էածվում Մեծ Հայք անունը։ Սրանց հետ նույնանիշ է մ. թ. առաջին դարերի պարթևական արձանագրություններում պատահող Vazurg Armenān հորջորջումը։ 387 թ. հետո, երբ Հայկական թագավորությունը բաժանվեց և Մեծ Հայքը գաղարեց գոյություն ունենալ իբրև միաձուլ պետություն, այս անվան փոխարին գործ էին ածվում Հայք, Armenia տերմինները, իսկ Եփրատից այն կողմ գտնվող հայկական երկիրը շարունակում էր կոչվել Փոքր Հայք (Ἀρμενία Μικρά, Armenia Minor)։ Սակայն հետագայում ևս ավանդության ուժով երբեմն գործ էր ածվում նաև Մեծ Հայք տերմինը բուն Հայաստանի իմաստով։ Հայկական աղբյուրների այդ հորջորջումը պահպանել են միջնադարյան պատմաբանները, արաբներն և պարսիկներն աղբյուրները՝ Buzurg Armenān ձևով, վրացականները ճიჯი სომხეთი ოსტატის⁹⁶ և նույնիսկ ռուսականները՝ Арменья Великая ձևով⁹⁷։

Մեծ Հայքն ընդգրկել է շուրջ 320.000 կմ քառակուսի տարածություն։ Այդ սահմաններում Հայաստանը իրենից ներկայացնում էր քաղաքական, էթնիկական և տնտեսական մեկ միբոլջություն և դարերի ընթացքում ձևավորվեց այն ներքին վարչական բաժանումը, որը պայմանավորված էր առաջին հերթին երկրի ռելիեֆով։

⁹⁶ Զ. Յ., I, էջ 387.

⁹⁷ Повесть временных лет, под ред. Б. П. Адриановой-Перетц, М.—Л., 1950, էջ 9.