

ԹԱՎՐԻԶ-ՉՄՅՈՒՌՆԻԱ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՄԱՅՐՈՒՂՈՒ ԹԱՎՐԻԶ-ԷՐԶՐՈՒՄ
ՀԱՏՎԱԾՆ ԸՍՏ ԶԱՔԱՐԻԱ ԱԳՈՒԼԵՅՈՒ «ՕՐԱԳՐՈՒԹՅԱՆ»

ՎԱՀԱՆ ՓԱՓԱԶՅԱՆ

XVII դ. Արեւելք-Արեւմուտք առևտրական կապի իրագործման կարևորագույն ուղիներից մեկը Թավրիզ-Չմյուռնիա միջազգային տարանցիկ առևտրի մայրուղին էր, որի մի հատվածն անցնում էր Հայաստանի տարածքով: Այս ուղու նշանակությունը հատկապես մեծ էր Սեֆյան Իրանի և Արեւմտյան Եվրոպայի երկրների միջև կատարվող ապրանքափոխանակության համար¹: Բսովական էր ասել միայն, որ այն մի կողմից Թավրիզի վրայով կապված էր կենտրոնական Իրանի, որտեղից նաև Միջին Ասիայի, Հնդկաստանի և Չինաստանի հետ, իսկ մյուս կողմից ձգվում էր մինչև Միջերկրականի ափերը և Չմյուռնիայի հոյակավոր նավահանգստի միջոցով Մերձավոր արևելքի երկրները, Միջին Ասիան, Հնդկաստանն ու Չինաստանը կապում Առեւմտյան Եվրոպայի գլխավոր առևտրական կենտրոններ Վենետիկի, Ճենովայի, Ֆլորենցիայի, Լիվոռնոյի, Մարսելի, Ամստերդամի, Լոնդոնի և այլ վաճառաշահ քաղաքների հետ:

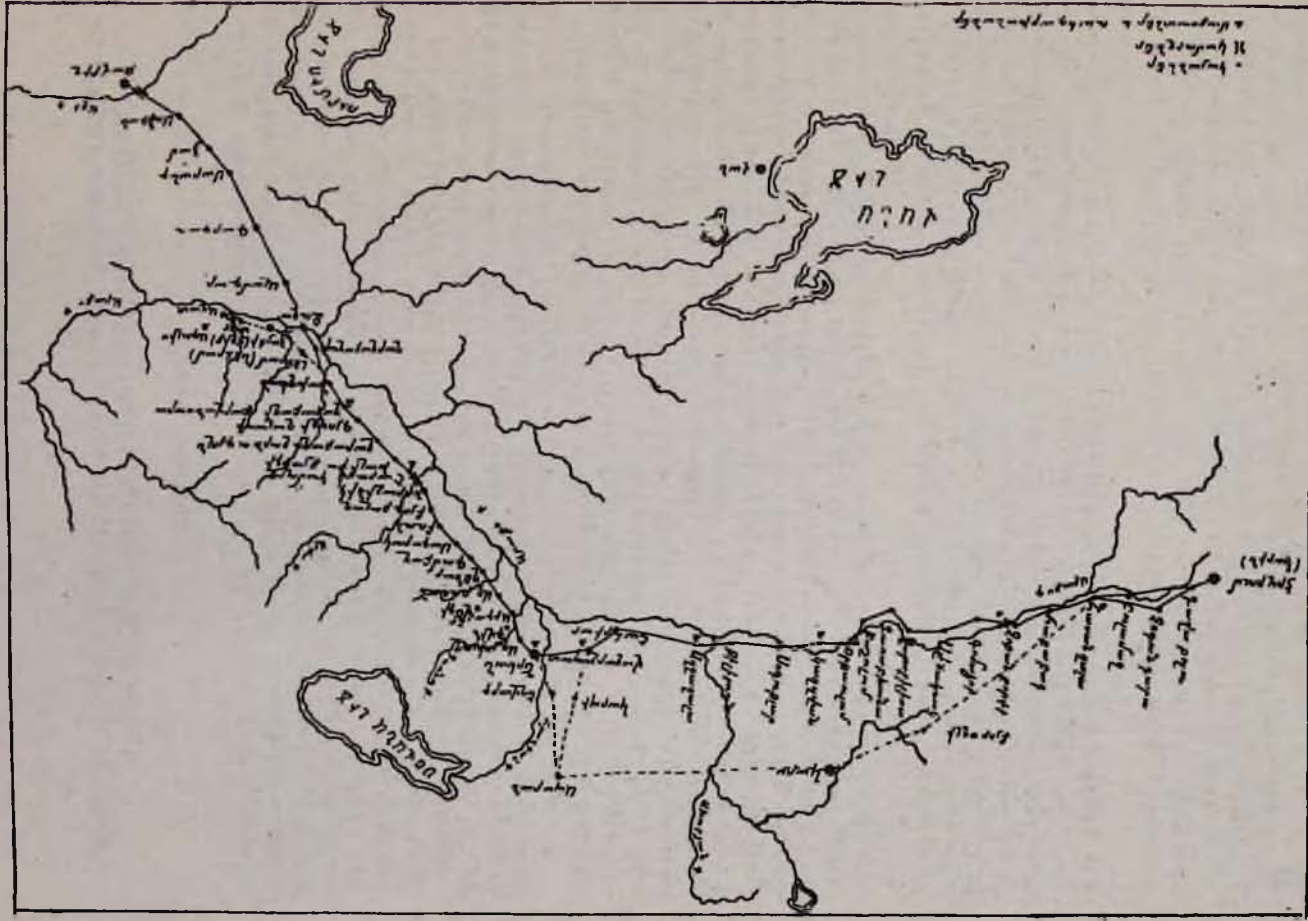
Վերոհիշյալ մայրուղին մանրամասն նկարագրել է XVII դ. վաճառական Զաքարիա Ագուլեցին²՝ իր հայտնի «Օրագրության» մեջ: Այն չափազանց ուշագրավ սկզբնաղբյուր է, որը, սակայն, դեռևս պատշաճ գնահատականի չի արժանացել: «Օրագրության» 1938 թ. միակ հրատարակությունն ունի բազմաթիվ թերություններ, ուստի նրանից օգտվելիս անհրաժեշտ է զգուշավոր մոտեցում³: Ցավոք, այս կարևոր սկզբնաղբյուրի ձեռագիրը չի պահպանվել և ներկայումս հնարավոր չէ հեղինակային ճշգրիտ բնագիրը վերականգնել: «Օրագրության» հրատարակության մեջ տեղ գտած բնագրական և այլ բնույթի սխալների և շեղումների քննությունը թողնելով այլ աղբյուրի, Ագուլեցու և հարակից որոշ այլ աղբյուրների տվյալներով փորձենք ճշգրտել վերոհիշյալ գլխավոր մայրուղու Թավրիզ-Էրզրում (Կարին) հատվածը, որն անցնում էր Հայաստանի տարածքով:

Ինչելով խոշոր վաճառական, Զաքարիա Ագուլեցին եղել է բազմաթիվ երկրներում և ճանապարհորդել տարբեր ուղղություններով: Որպես արդյունք, բացի տարանցիկ առևտրի մայրուղու նկարագրությունից, նա մեղ է թողել նաև այլ առևտրական ճանապարհների նկարագրություններ, որոնք «Օրագրության» հրատարակիչների կողմից ամփոփված են «Ուղեչափություններ» բաժնում³: Որոշակի հետաքրքրություն են ներկայացնում Ագուլիս-Թավրիզ-Իսֆահան, Թավրիզ-Մարաղա և մի քանի այլ երկրորդական նշանակություն ունեցող ճա-

¹ Այդ տ. Հովհաննիսյան, Դրվագներ հայ աղատագրական մտքի պատմության, գիրք երկրորդ, Երևան, 1959, էջ 120, 121, 448, В. Байбуртян, Армянская колония Новой Джульфы в XVII веке Ереван, 1929, с. 26, 48, 50; J. Carswell, The Armenians and East-West Trade through Persia in the XVII-th Century («Sociétés et Compagnies de Commerce en Orient et dans L'Océan Indien», Paris, 1970, p. 483-484).

² Մ. Թ. Ավդալբեկյան, Նյութեր Չ. Ագուլեցու «Օրագրության» և Ա. Երևանցու «Պատմության պատերազմացն» գրքերի հրատարակման պատմության վերաբերյալ («Պատմա-բանասիրական հանդես», 1974, № 1, էջ 224-238).

³ «Զաքարիա Ագուլեցու օրագրությունը», Երևան, 1938, էջ 5-26 (այսուհետև՝ «Օրագրություն»):



նապարհների նկարագրությունները⁴։ Թե որքան հավասարի են Ագուլեցու տվյալները, կարելի է եզրակացնել նրա հետևյալ խոսքերից.—«Ոչ թէ մին անգամ գնալով այս գրեցի. ՌՂԶ (1647) յամի Ագուլաց դուրս գնացի մինչի ՌՃԺԳ (1667) յամն շուռ գալով, գնալով, հարցանելով գրեցի ըստուքն։ Գ(3), Դ(4) Խղթի վերայ գրած էի, ոմն ըստուք, ոմն սխալ։ Ապա ՌՃԺԳ (1667) յամին կամիվն Աստուծոյ բերի, նորոյգէցի այսմ դավտարս։ Դարցեալ ես անարժան հարարիայ, ուր և իցէ, էթէ գիւղ, էթէ քաղաք, էթէ ծով, էթէ ցամաք, մինչի ես գնացի ոչ, ականատես չէլայ, գրէցի ոչ. զերայ իմ գնացած, տէսած տէղն գրեցի, անտէսն ոչ գրեցի»⁵։

Ուշագրավ է, որ ուղեչափությունների համար հիմք է ընդունված ձիերի և ուղտերի ընթացքի միջին արագությունը։ «Մին աղաճ⁶ ճանապարհն ուղտոյ Բ (2) սհաթ գնայ. Բ (2) սհաթէն ճանապարհն ուղտով՝ մին աղաճ ճանապարհ է։ Սէսխանէն⁷ մին աղաճ ճանապարհն մին սհաթէն կու գնայ։ Թէ ուղտ, թէ ձի այս դրածէս, ոչ թէ կամաց գնայ կամ վազ. դարարով։ Այսպէս իմացայ, զերայ սհաթ կէր մօտս. ինչ տեղ որ սհաթ չկէր, աղաճ եմ գրած այս դարարովս, կամ մին մանձիլն մին սհաթ յետ կամ առաջ, կամ մին աղաճ յետ կամ առաջ»,—գրում է Ագուլեցին⁸։

«Օրագրությունում» և՛ քաղաքները, և՛ բերդերը, և՛ քաղաքատիպ ավանները (ղասաբայ) մեկ նշանի տակ են գրված, ինչպես նաև տարբերություն չի դրված «ռահդարխանաների» (ճանապարհապաշտպան կետեր) և մաքսատների միջև⁹։ Ագուլեցին հիշատակում է երեք կարգի մաքսային պաշտոնյաներ՝ «ռահդարներ», «բաջլիներ» և «գումրուզլիներ»¹⁰, որոնցից առաջինները նրստում էին մեծ ու փոքր վարչական կենտրոններում և ճանապարհապաշտպան այլ վայրերում (վտանգավոր լեռնանցքներ, կամուրջներ և այլն), իսկ մյուսները՝ սահմանամերձ մաքսատներում։ Ըստ որում, վաճառականական ապրանքներից գանձվող մաքսն իրանում կոչվում էր «բաջ», որից և «բաջլի», իսկ Թուրքիայում՝ «գումրուզ», որից էլ «գումրուզլի», որոնց իմաստը նույնն է՝ մաքսային պաշտոնյա։

Հետաքրքիր է, որ Ագուլիսից մինչև էրզրում ընկած ճանապարհի վրա Զաքարիա Ագուլեցին նշում է ինը մաքսատուն և «ռահդարխանա», որոնցից վեցը գտնվում էին իրանական կողմում, իսկ երեքը՝ թուրքական։ Սրանից կարելի է ենթադրել, որ ճանապարհապաշտպան կետերի և մաքսատների համակարգն իրանում զարգացման ավելի բարձր մակարդակ է ունեցել, քան Թուրքիայում։

Թվում է, որ մաքսատների և «ռահդարխանաների» ճիշտ տեղակայման իմացությունը կարող է օգնել Արարատյան երկրի, որն ըստ Սեֆյան վարչական բաժանման կոչվում էր Չուխուր-Սա՛դի վիլայեթ, որոշ գավառների (նահիա) սահմանների ճշգրտմանը։

Ագուլեցու ձեռագրի 20 և 21 թերթերի վրա նկարագրված է եղել Թավրիզ-Իրեան ճանապարհը։ Սակայն 20-րդ թերթը, որի վրա եղել է Թավրիզ-Ջուղա հատվածի նկարագրությունը, «Օրագրությունը» հրապարակելիս կորած է եղել։

⁴ Նույն տեղում, էջ 21—22, 24

⁵ Նույն տեղում, էջ 6։

⁶ Աղաջը (թուրք. փայտ, սյուն) երկարության չափի միավոր է և հավասար է փարսանգին։ Փարսանգը, որ մեր մատենագրության մեջ կոչվել է փարսախ, հին իրանական երկարության չափի միավոր է և հավասար է վեց կիլոմետրի։ В. Н и п, Мусульманские меры и веса с переводом в метрическую систему, М., 1970, с. 72։

⁷ Արաբերեն سائس (վարող, ձիավան) և պարսկերեն خاند (տուն, նստ՝ միավոր) բառերի միավորումից, որ նշանակում է գումակ, գրաստների կարավան։

⁸ «Օրագրություն», էջ 6։

⁹ Նույն տեղում, էջ 7։

¹⁰ Նույն տեղում։

Այս ճանապարհի ավելի համառոտ նկարագրությունը կա XVI—XIX դդ. որոշ այլ ուղեգիրների մոտ¹¹, Այն անցել է նույն վայրերով, որով անցնում է ներկայիս Թավրիզ-Ջուլֆա խճուղին:

Ավարտելով Թավրիզ-Նրեան ճանապարհի նկարագրությունը, Ագուլեցին հանրագումարի է բերել կայանից կայան տարածությունները և նշել, որ «Թարվեղու մինչի Ջուլայ» ԺԹ(19) աղաջ», իսկ «Ջուլուու մինչի Նրեան» ԻԱ(21) աղաջ է»¹², Դա, չնչին տարբերությամբ, համապատասխանում է ներկայիս ավտոմոբիլային խճուղու երկարությանը: Այդ հանգամանքը, գալիս է հաստատելու հեղինակի հավաստիացումներն այն մասին, որ իր տվյալները բազմիցս ստուգված են ու ճշգրտված և արժանի վստահության:

Թավրիզ-Ջուլա 19 աղաջ (114 կմ) ճանապարհը կտրելիս, պետք է ենթադրել, որ մեզ հայանի Սոֆյան, Յամ¹³, Մարանդ, Գարգաու և Այամդար կայաններից բացի Ագուլեցին թվարկել է նաև այլ կայաններ: Այս ենթադրությունը հիմք է տալիս Ջուլա-Նրեան (21,5 աղաջ) ճանապարհի մանրամասն նկարագրությունը, որտեղ թվարկված 17 կայանները մեկը մյուսից կես աղաջից

11 Հ ո վ Ն. Հ ա կ ո Ր յ ա ն, Ուղեգրություններ, հ. Ա. Նրեան, 1932, էջ 452—453, հ. 2, Նրեան, 1934, էջ 419—423, 433—442, 553—556, 629—633, 778—783:

12 «Օրագրություն», էջ 24: Բնագրի հրատարակիչները չեն կարողացել վերծանել որոշ թվանշանների կողքին երկու ուղղահայաց գծերով (//) արտահայտված «1/2» նշանակող նշանը: Ջուլա-Նրեան ճանապարհի կայանից կայան նշված աղաջների գումարը ոչ թե 21 է, այլ՝ 21,5:

13 «Պատմա-բանասիրական հանգեսի» 1982 թ. 3-րդ համարում հրապարակված ուշագրավ հոդվածում (Եփաղարշի զորաբանակի նահանջի երթուղին) Ս. Գ. Պետրոսյանը փորձում է Սոֆյան-Մարանդ ճանապարհի վրա գտնվող Յամ կայանը նույնացնել Դարեհ Ա-ի հուլիսավոր Ռևհիսթունյան արձանագրության մեջ հիշված Ուլումա ամրոցի հետ (էջ 155): Հավանաբար, հոդվածագրի ուշադրությունից վրիպել է այն իրողությունը, որ «յամ» (یام) բառը մոնղոլական ձագամ ունի և նշանակում է փոստակայան: Դրանք իրխանական փոստային ծառայության սուրհանդակներին արագավազ ձիեր մատակարարող կայաններն էին: Բազմաթիվ սկզբնաղբյուրներից բավական է հիշել միայն Ֆազլուլահ Ռաշիդ էդ-Դիևի «Ջամե'-ալ-Թավարիխը» (Фазуллах Рашид-ад-Дин, Джами ат-таварих, т. III, составитель научно-критического текста на персидском языке А. А. Али-заде, перевод с персидского языка А. К. Арендса, Баку, 1957), որտեղ կարգում ենք.

در هر شهر یا در هر شهر و یا در خیال خاتمه و دیه (ص ۵۶۷) — В пути, в каждом городе, яме, кочевье и деревне..., (с. 314—315), կամ بهر سه فرسنگ یا می

— через каждые три фарсанга находится яма (с. 275), «Путь. — если бы (ص ۵۸۰) —

аگر در هر یامی پنج هزار اسب بیستندی (ص ۵۸۰) — в каждой яме держали пять тысяч лошадей (с. 272). Հասկանալի է, որ այս փոստակայանները գտնվել են գլխավոր մայրուղիների վրա, ինչպիսին եղել է նաև Մարանդի ու Սոֆյանի մինչև գտնվող փոստակայանը՝ (յամ-ը): Հետագայում յամ-ը դարձել է հատուկ անուն և ներկայումս Իրանի տարածքում կան Յամ կոչվող մի քանի բնակավայրեր, որոնք բոլորն էլ դանվում են բանուկ ճանապարհների վրա: ۱۳۲۹، جلد نهم، فرهنگ جغرافیائی ایران، لغت نامه دهخدا:

ص ۵۶۷، لغت نامه دهخدا: ۱۳۲۹، جلد نهم، فرهنگ جغرافیائی ایران، لغت نامه دهخدا:

Նույն հոդվածում երկբայելի է նաև Դուղանգա գյուղի նույնացումը Բհիսթունյան արձանագրությունում հիշվող Ջուլա[յա] տեղանվան հետ (էջ 159): Հարկ է ասել, որ Դուղանգա տեղանունը ևս չափազանց տարածված է Իրանում և, բացի այդ, ղուգահեռ գոյություն ունեն Սենդանգե, Զհարգանգե, Շնդզանգե տեղանունները: Դուղների նման անվանումները կապված են մուսլմանական կալվածատիրության հետ: Դուղից ստացվող կալվածատիրական ռենտայի ամրոցությունը հաշվվում էր վեց դանգ, և եթե կային գյուղեր, որոնք ոչ ամրոցային էին պատկանում մուսլիմներին, անվանվում էին դանգերի (1/6—ականների) քանակով:

մինչև երեք աղաջ հեռավորութիւն վրա են գտնվում, իսկ Թավրիդ-Ջուղա 19 աղաջ ճանապարհի վրա այլ ուղեգիրներ թվարկում են ընդամենը հինգ կայան: Մի ալ տեղ, նկարագրելով Ագուլիսից Արաքսն անցնող և Դիզմարի ու Մուժումրարի վտայով գետի Թավրիդ ձգվող երկրորդական ճանապարհը, Ագուլե-ջին նշում է, որ այն, մեկ աղաջ Թավրիդ չհասած, անցնում էր մեծ կամրջ-ջուղ¹⁴: Սա Աջի-չայ կամ Թավխե-ռուղ գետի կամուրջն է, որով անցնում էր նաև դեպի Ջուղա տանող ճանապարհը:

Ջուղայից ճանապարհը ձգվելով դեպի հյուսիս, անցնում էր մեկ աղաջ հեռավորութիւն վրա գտնվող Ղարաբաղարով և ապա ուղիղ գնում Նախիջև-վան: Մայրուղու Նախիջևան-Երևան հատվածը կա նաև Ագուլիս-Երևան ուղեչա-փութիւն մեջ, որն ավելի համառոտ է և մեկ աղաջով ավելի երկար: Սա Ագու-լիցու նախնական գրառումներից է, որը սկսվում է 1647 թ. մարտի 5-ից, երբ նա. իր հորեղբոր որդու՝ Նիկողոսի հետ, մեկ բեռ մետաքսով ճանապարհ էր նկնում դեպի Իդմիր¹⁵ և անցնելով Խանաղայի և Աղստի կամուրջներով ու Տեր¹⁶, Յաճի (էջիթ) և Նեհրամ գյուղերով՝ հասնում Նախիջևան: Այս ուղեչա-փութիւն մեջ, Նախիջևանից մինչև Երևան, իրարից 3—4 աղաջ հեռավորութիւն վրա հիշված են միայն Ղարաբաղ, (Ղարաբաղլար) Շարուրի գետ, Սագարակ, Էլեդի և Գառնու գետ կայանները: Մինչդեռ Թավրիդ-Երևան ուղեչափութիւն մեջ յուրաքանչյուր 1—2 աղաջի վրա մի կայան է նշված: Ըստ այդմ, Նախիջևանից մեկ աղաջ հեռավորութիւն վրա առաջին կայանը եղել է Գյոզլի դալասին, որ նշանակում է «Հսկող բերդ»։ դա, հավանաբար, այն ամրացված կետն է եղել, որն ավելի բարձր գիրք ունենալով, կարևոր նշանակություն է ունեցել Նախիջև-վանի բերդի ամրությունների համակարգում¹⁷:

Հաջորդ կայանը Ղարաբաղ մեծ գյուղն է եղել: Սակայն, եթե սկզբնական պրատումներում նշված է միայն Ղարաբաղ գյուղանունը, ապա այստեղ, մեկը մյուսից երկու աղաջ հեռավորութիւն վրա՝ նախ նշված է «Ղարաբաղի քարվանսա-րէն», որից հետո, «Ղարաբաղի ջուրն ու զօլն» (ավազան): Այս կետից մինչև Արիա գետը, որն Ագուլեցին անվանում է Շարուր (նախնականում՝ Շարուրի գետ), մեկ աղաջ է եղել, որտեղ հիշված է Խալիֆա-քյանդի կոչվող գյուղը, որը գտնվել է գետի ձախ ափին, և այստեղից գետն անցնելով մտել են Նորաշինիկ գյուղը: «Խալիֆու-քանդէն գետն անց կենայ, գնայ Նորաշինիկու գիղն՝ կէս աղաջ»,—գրում է Ագուլեցին¹⁸:

Հայտնի է, որ գրաստներին ջրելուց, կեր տալուց, կազդուրելուց և հանգըս-տանալուց հետո ճանապարհը շարունակելու համար խոշոր բնակավայրերում վարավանները իջեանում էին կարավանատներում (քարվանսարա), իսկ ճանա-տարհի վրա դադար էին առնում գետերի, աղբյուրների և ջրի այլ ակունքների մոտ: Այդպիսի կանգառ է եղել Շարուրի գետին նախորդող Ղարաբաղի ջուրն ու զօլն՝ կոչված վայրը, ինչպես նաև Նորաշինիկի և Սաղարակի արանքում գտնվող Քյոռքուլաղի (Կուլո աղբյուր) կայանը: Այնուհետև, անցնելով Սաղա-րակ մեծ գյուղով և այդտեղից կես աղաջ հեռու գտնվող Բոռն կոչվող վայրով, ճանապարհն ընթանում էր «Գումբադի դրխայաղ» կոչվող վայրով: Դատելով

14 «Օրագրութիւն» էջ 22:

15 Նույն տեղում, էջ 5:

16 «Օրագրութիւնում» կարգում ենք. «Խանաղու մինչի Ագասու Դեռ՝ մին աղաջ և վերևում ռուհարխանայի կամ մաքսատան նշան է դրված (էջ 7): Բովում է, որ այս անվանումն առա-ջացել է Աղալտ և Տեր գյուղերի անուններից: Այս գյուղերը գտնվում են Գիրան (Գիլան) գետի ափերին, և դրանց միջև կառուցված է հինգ կամարանոց, 3,5 մ լայնքով խողոր կամուրջ, որի վրա էլ, ամենայն հավանականությամբ, եղել է նշված ռուհարխանան, (Аргам Айвазян, Памятники армянской архитектуры Нахичеванской АССР, Ереван, 1981, с. 135):

17 Նույն անունով փոքրիկ մի բերդ եղել է նաև Երևանի բերդի դիմաց, Հրազդանի աջ ա-փում՝ գտնվող բլրի վրա («Մատենադարանի պարսկերեն վավերագրերը, հրովարտականք», պրակ 11, կադմեց՝ 2. Դ. Փ ա փ ա ղ յ ա ն, Երևան, 1959, էջ 13 (այսուհետև՝ «Հրովարտականք»):

18 «Օրագրութիւն», էջ 23:

տեղանունից, այստեղ ևս ջրի ակունք է եղել: «Դրխայաղները» (Թուրք. քառասուն աստիճան) բարեգործական նպատակով ճանապարհների վրա կառուցված գմբեթավոր շինություններ էին, որտեղից աստիճաններով իջնելով հասնում էին ներքևում հոսող ջրերին¹⁹:

Այս կայանից մինչև Վեդու գետն ընկած երկու աղաջ տարածության կեսում նշված է Ղենար²⁰ կոչվող կայանը: Այստեղից մեկ աղաջի վրա գետն էր, որն անցնելով և մեկ աղաջ ճանապարհ կտրելով, կարելի էր իջևանել Աղբուռուն կոչվող վայրում: Ուշագրավ է, որ Ագուլեցու նախնական նշումներում Մագարակից անմիջապես հետո, երեք աղաջի վրա նշված է Վեդի, իսկ այստեղ՝ Վեդու գետ: Պետք է ենթադրել, որ Երևան ուղևորվող կարավանները կարող էին և, առանց Վեդի մոտնելու, ավելի ներքևով անցնել գետը ու շարունակել ճանապարհը դեպի Երևան:

Նշված Աղբուռուն կայանից մինչև Դվին մեկ աղաջ ճանապարհ է եղել: Մանրամասնելով այս ուղու նկարագրությունը, Ագուլեցին գրում է. «Աստի մինչև Դվին՝ մին աղաջ, կամ Արդաշէր: Աջ գնաս, Դվին է, ձախ գնաս, Արդաշէր այ, ող է թօփրայ-ղալէն»²¹: Ըստ այսմ, ճանապարհն անցել է Դվինի և Արդաշերի արանքով: Արդաշերում են գտնվում մայրաքաղաք Դվինի ավերակները: Այդպիսի ավերակները, ինչպես ամենուրեք, թուրքերեն կոչվում են «թուրաղ-ղալա» («հողե բերդ»): Դվինից մինչև Գառնիի (Աղատ) գետը, Ագուլեցու հաշվումներով, կես աղաջ է: Նվ, իրոք, ներկայումս էլ խճուղու այդ հատվածը հաղիվ Յ կմ է: Այստեղից մինչև Երևան մեկ աղաջ մնացած ճանապարհի վրա նշված է միայն Աղյուսու կոչված կայանը: «Օրագրության» մեջ Զուղայից մինչև Երևան միայն նախիջևանի և Շարուրի գետի վրա է «ռահարխանալի» կամ մաքսատան նշան դրված, որոնցից առաջինը, ամենայն հավանականությամբ, նախիջևանի վարչական կենտրոնի մաքսատունն է, իսկ երկրորդը՝ Երևանի և նախիջևանի խանութայինների սահմանի վրա գտնվող «ռահարխանան»՝ Երևանում ևս, ինչպես բնագրում նշված է, եղել է Զուխուր-Սադի վիլայեթի կենտրոնական մաքսատունը: Մայրուղու վերը նկարագրված հատվածը, անշուշտ, առավել ծանոթ է եղել մեր հեղինակին: Ինչպես երևում է «Օրագրությունից», նա հաճախ է հարկադրված եղել գործով կամ եղբորը հանդիպելու համար մեկնել Երևան:

Երևանից-էրզրում ճանապարհի նկարագրությունը, ինչպես ասվեց, պահպանվել է միայն Ագուլիս-Իլմիր ուղեւափուկության մեջ, որտեղ մեր աղբյուրը «ռահարխանալ» կամ մաքսատուն է նշել նաև հաջորդ իջևանում՝ Վաղարշապատում (բնագրում՝ «ս. էջմիածին»): Ուշագրավ է այն փաստը, որ XV—XVII դդ. պարսկերեն կալվածագրերում Վաղարշապատի (Ուլ-քիլիսա) սահմանների նկարագրության մեջ հաճախ հիշվում է այս մայրուղին, որպես գյուղի հյուսիս-արևմտյան սահման, և անվանվում է «էրզրումի մայրուղի» (Ջադե-յե Արզրում) կամ «Վաճառականաց ճանապարհ» (Բադիրգյան յուլի)²²: Այդ նշանակում է, որ ուղին Վաղարշապատի միջով չի անցել, այլ եղել է գյուղի տարածքի վերջին սահմանը:

Ճանապարհը, Վաղարշապատից շարունակվելով, անցել է Մեծամոր կամ. ինչպես Ագուլեցին է գրում, Ղաթասու գետը և ձգվել դեպի Շահրիար: Այստեղից այն ուղիղ գծով շարունակվել է դեպի արևմուտք և հասել է Աղջաղալա.

19 Հ. Փափուպյան, Ակոռու Ս. Հակոբա վանքի քյոթուպը («Բանբեր Մատենադարանի», № 12, Երևան, 1977, էջ 198):

20 Թուրքերեն նշանակում է «եռացող»: Այսպես էին կոչվում գետնի ընդերքից բխող տաք ջրի ակունքները:

21 «Օրագրություն», էջ 23:

22 Հրովարտակներ, էջ 92, 115, 165, 184, «Մատենադարանի պարսկերեն վավերագրերի կալվածագրեր», պրակ Ա, կազմեց՝ Հ. Գ. Փափուպյան, Երևան, 1968, էջ 60, 67, 71, հմտ. Սիմեոն Երևանցի, Զամբո, Վաղարշապատ, 1873, էջ 102:

որը Թուրքիայի սահմանագլխին էր, Ախուրյան և Արաքս գետերի գետախառնուրդի մոտ, որտեղ երկու տեղումններն էլ մաքսատուն ունեին:

Նկարագրելով 1604 թ. Շահ Աբասի նահանջը, պալատական պատմիչ Իսրանդար Մունշին շեշտում է Աղջաղայայի սահմանային կարևոր ամրություն լինելը, նշելով, որ, արագ նահանջելով էրզրումի կողմերից, շահն իր զորքերով կան: է առնում այնտեղ, սպասելով արևմուտքից թշվոռ բնակչությանը, որոնց առջև զցած, կրկին արագ երթով, նույն մայրուղով, շարժվում է ղեպի Նրե-հան²⁵, Առաքել Դավրիժեցին, հավաստելով այս տեղեկությունը, Աղջաղայան նույնացնում է հին Նրվանդակերտի հետ²⁴:

Սահմանն անցնելուց հետո ճանապարհը մինչև էրզրում շարունակվել է Արաքսի հովտով, մերթ քաջ, մերթ ձախ ափերով, չորս տեղ կտրելով գետը: Առաջին կայանը Թիլի-բուռունն է, չորս աղաջ ճանապարհ կտրելուց հետո՝ Սուրբ-լարը, և այս Արաքսն անցնելով կարավաններն իջևանում էին Կաղզվան քաղաքում, որտեղ թուրքական առաջին ճանապարհապաշտպան կետն է նշված: Կաղզվանից մինչև Զառաբխանա կոչվող սլանը, ըստ Ագուլեցու, երկու ճանապարհ է եղել, որոնցից մեկն անցել է ինչ-որ ամբարտակի (բանդ) վրայով, իսկ մյուսով գնալիս եղևու անգամ պետք էր կտրել Արաքսը՝ հասնելու համար չորս աղաջի վրա գտնվող Օրթա-ուլում կոչվող իջևանին, որին հաջորդում էր Իաշ-ուլումը և այս Զառաբխանան: Զառաբխանայից մինչև Լուրան-քորփի կոչվող կամուրջը ճանապարհը շարունակվում էր գետի աջ ափով, հերթականորեն անցնելով Ղարաքիլիսա, Ալիճակուակ և Գոմաձոր բնակավայրերով: Չորան-քորփիում նշված է թուրքական երկրորդ ռազմարխանան: Անցնելով կամուրջը, ճանապարհն այստեղից մինչև Հասան-Ղալա շարունակվում էր Արաքսի ձախ ափով: Միակ իջևանը կես ճանապարհին գտնվող Հաքարաղն էր: Հասան-Ղալայում ևս նշում կա ռազմարխանայի կամ մաքսահան առկայության մասին: Այստեղից ղեպի արևմուտք ճանապարհն անցնում էր կամ Չոգան-դարայով կամ Բուլամաշով, որոնք երկուսն էլ Հասան-Ղալայից հրեք աղաջ հեռավորության վրա էին գտնվում: Անուհետև էրզրումից մեկ կամ մեկուկես աղաջ հեռավորության վրա գտնվող Դավա-Բուրուն էր, որը վերջին կայանն էր:

Ուշագրավ է, որ էրզրումի վրա մաքսատան նշան չի դրված, որը, կարծում ենք, վրդպակ պետք է համարել: Էրզրումի մաքսատունը սահմանամերձ մաքսատների մեջ խոշորագույններից էր, որի վարձակալական գումարները դգալի տեղ էին գրավում օսմանյան պետության բյուջեում²⁵, էրզրումից ղեպի իզմիր շարունակվող ճանապարհի առաջին կայանի՝ Լիլիայի վրա դրված նշանը տեղում ռազմարխանայի առկայության մասին է վկայում:

Ինչպես տեսանք, Թավրիզ-էրզրում կարավանային մայրուղու Չաքարիա Ագուլեցու սլանից մանրամասն նկարագրության շնորհիվ հնարավոր է դառնում որոշակի գաղափար կազմել Մերձավոր արևելքի գլխավոր առևտրական մայրուղիներից մեկի խնդրո առարկա հատվածի մասին: Անհրաժեշտ է նշել, որ հայ և օտար աղբյուրներից ոչ մեկում այս ճանապարհի նման հանգամանակից նկարագրության չենք հանդիպում: Մայրուղու առանձին հատվածների վերաբերյալ որոշ օտար ուղեգիրների տվյալները գալիս են միայն հավաստելու Ագուլեցու սլանի մանրամասն նկարագրության արժանահավատությունը: Այսպես, օրինակ, ֆրանսիացի վաճառական Ժ. Տավերնիեն 1668 թ. էրզրում-Նրեհան ուղու վրա, հակառակ հերթականությամբ, հիշում է Հասան-Ղալան, Չորան-քորփին, Գոմաձորը, Կաղզվանն ու մյուս կայանները²⁶:

اسکندر بیگ ترکمان (منشی) تاریخ عالم آرای عباسی، جلد ۲، تهران، ۱۳۳۵، ص ۴۴۷.

²⁴ Առաքել Դավրիժեցի, Պատմութիւն, Վաղարշապատ, 1896, էջ 37—38:

²⁵ O. L. Barkan, Osmanlı İmparatorluğu Bütçelarine notlar, „İktisad fakültesi mecmuası“, № 1—4, İstanbul, 1955, s. 237.

²⁶ „Les six voyages de Jean Bartiste Tavernier“, Paris, 1692, p. 20—61.

ինչպես արդեն նշել ենք, Ագուլեցու «Օրագրություն» և այլ աղբյուրների առևտրական այս գլխավոր մայրուղուն զուգահեռ երկրորդական ճանապարհների վերաբերյալ տվյալները նույնպես որոշակի հետաքրքրություն են ներկայացնում: Այդ ճանապարհները թեև հիմնականում ծառայում էին ներքին առևտրին, սակայն, կապված լինելով գլխավոր մայրուղու հետ, Արևելյան Հայաստանի և հատկապես Արարատյան երկրի ներքին գավառները ևս ընդգրկում էին միջազգային տարանցիկ առևտրի մեջ: Վերջինս էլ իր հերթին նպաստում էր ապրանքային արտադրության դարգացմանը: Այսպիսի ուղիներից մեկը, սկսվելով Երևանից, անցնում էր Եղվարդի և Ապարանի վրայով ու Արագածի հյուսիսային փեշերով ձգվելով դեպի արևմուտք, կտրում անցնում էր Ախուրյանը և Կարսի վրայով գնում ու Հասան-Ղալայում կամ Հաքաբաղում միանում էր գլխավոր մայրուղուն²⁷: Ըստ այլ աղբյուրների, այս ճանապարհին ղուգահեռ եղել է նաև մեկ ուրիշը, որը Վաղարշապատից, Քասախ գետի աջ ափով, Կարպի գյուղաքաղաքի վրայով, որն այդ ժամանակ կարևոր վարչական կենտրոն էր և որի բնակչության մեջ կային մեծ թվով արհեստավորներ ու առևտրականներ, ձգվում էր դեպի հյուսիս, և Ապարանում միանում նույն ճանապարհին: Քանի որ Ապարանից դեպի հյուսիս շարունակվելով այն հասնում էր Թիֆլիս, պարսկերեն կալվածագրերում կոչվում էր նաև «Վրաստանի ճանապարհ»²⁸:

Նշված և այլ ուղիների առավել հանգամանալից ուսումնասիրությունը մեծ չափով կարող է օգնել ինչպես ներքին առևտրական հարաբերությունների, այնպես նաև Հայաստանի տարրեր շրջանների միջազգային տարանցիկ առևտրում ունեցած մասնակցությանը վերաբերող առանձին հարցերի լուսաբանմանը:

ТАВРИЗ — ЭРЗРУМ — ОТРЕЗОК ТОРГОВОЙ МАГИСТРАЛИ
ТАВРИЗ — СМЕРНА ПО «ДНЕВНИКУ» ЗАКАРИИ АГУЛЕЦИ

ВАГАН ПАПАЗЯН

Резюме

В XVII в. одним из важнейших путей торговой связи Восток — Запад была дорога Тавриз—Смирна, часть которой проходила по Армении. Ее подробно описал в своем «Дневнике» купец Закария Агулеци. Благодаря его описанию, которое является наиболее подробным и достоверным из источников XVII в., а также используя другие материалы, можно составить полное представление об одной из главных торговых магистралей Ближнего Востока. Исследование этой дороги, а также второстепенных путей может во многом помочь освещению внутренних торговых отношений и вопросов, касающихся участия отдельных районов Армении в международной транзитной торговле.

²⁷ «Օրագրություն», էջ 21:

²⁸ Մատենադարան, Կթղկ. դիվան, Թղթ. 1դ. Վավ. 943, 944, 945: