

Նկար 5.—Այասի նավահանգստի ընդհանուր տեսքը արևմուտքից

2. ԽԱՎՓԱԽԶՅԱՆ

ՄԻԶՆԱԴԱՐՅԱՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ՆԱՎԱՀԱՆԳԻՍՏՆԵՐՆ ՈՒ ՆԱՎԱԿԱՅԱՆՆԵՐԸ

Հնագույն ժամանակներից Հայաստանը բարձր ինժեներական տեխնիկա ունեցող երկրի հուշակ է վայելում: Երկրի նավահանգիստներն ու նավակայանները, որոնք աչքի են ընկնում թե՛ տեխնիկական կատարելություններ և թե՛ ճարտարապետական մի շարք առանձնահատկություններով, արժանի են բազմակողմանի ուսումնասիրության:

Հայկական լեռնաշխարհի բարձրաբերձ լեռնաշղթաների միջև կան զանազան մեծ ու փոքր լճեր: Բազմաթիվ գետեր բավական երկար տարածությամբ սրբնթաց սլանում են խոր ձորերի միջով: Հնուց մեծ լճերի՝ Վանա, Սևանա և ջրառատ գետերի՝ Ճորոխի, Եփրատի, Տիգրիսի, Կուրի և Արաքսի վրա, այնտեղ, ուր նրանք անցնում են հարթավայրերի միջով, նավարկություն է եղել: Սկզբում այն եղել է շատ նախնական և տեղական նշանակություն է ունեցել: Միջնադարում, պատմական Հայաստանի և Կիլիկյան հայկական թագավորության սահմաններում, նավազնացությունը լայն զարգացում է ստացել: Կառուցվել են ձկնորսական, առևտրական և ռազմական նավեր, իսկ նրանց սպասարկելու համար կառուցվել են նավահանգիստներ ու նավակայաններ:

Հին հայկական նավահանգիստների մասին եղած տեղեկությունները շատ աղքատ են ու կցկտուր: Միջնադարյան զանազան շինությունների պատերին փորագրված բազմաթիվ արձանագրությունների մեջ, նավահանգիստ-

ների ու նավակայանների մասին ոչ մի հիշատակություն չկա: Միայն Մաղարթա վանքի 966 թվականի մի արձանագրության մեջ հիշվում է, որ ջրաղացների ու վարելահողերի հետ միասին վանքին նվիրվել է նաև մի նավակ (հնարավոր է՝ փոքր նավ) Երասխ (Արաքս) գետում¹, որը հիմք է տալիս ենթադրել նավակայանի գոյությունը այդ գետի վրա:

Այլ են գրավոր աղբյուրների տեղեկությունները: Հին հայկական գրավոր աղբյուրներում նավահանգստային աշխատանքներ, մասին տեղեկություններ է հաղորդում Ժ դարի սկզբի պատմագիր Թովմա Արծրունին, որը մանրամասն նկարագրելով Վասպուրականի թագավոր Գագիկ Ա-ի (908—943 թ. թ.) շինարարական գործունեությունը, հիշատակում է Վանա լճի² Աղթամար կղզու վրա կառուցած նավահանգստի մասին:

Հենվելով Թովմա Արծրունու տեղեկությունների վրա, անցյալ դարի վերջի պատմաբանները՝ Վարդ, Ե. Լալայան և այլն, և արդի գիտնականները՝ Թ. Թորամանյան, Վ. Հարությունյան, Ս. Սաֆարյան, Գ. Միքայելյան և Թ. Հակոբյան, նույնպես խոսում են Աղթամար կղզում եղած նավահանգստի և

1 Կ. Կոստանյանց, «Վիմական տարեգիր», Ս. Պետերբուրգ, 1913, էջ 8:

2 Թովմայի վարդապետի Արծրունայ «Պատմութիւն Տանն Արծրունեաց», Ս. Պետերբուրգ, 1887, էջ 293—294:

նավակայանի մասին³: Սակայն նրանցից միայն Ք. Թորամանյանն է, որ մանրամասն կանգ առնելով Քովմա Արծրունու հաղորդած տեղեկությունների վրա՝ բարձր գնահատական է տալիս Աղթամարի նավահանգստային կառուցումներին:

Շատ ավելի մանրամասն տեղեկություններ են պահպանվել Կիլիկյան հայկական պետության նավահանգիստների մասին: ԺԲ—ԺԴ դարերի խաչակրաց արշավանքների շրջանի վերաբերող բազմաթիվ փաստաթղթերի մեջ, որ վկայում են արևմտաեվրոպական պետությունների հետ կիլիկյան հայերի ունեցած մշակութային կապերի մասին, տեղեկություններ կան Կիլիկիայում եղած շատ նավահանգիստների վերաբերյալ⁴:

Կիլիկյան նավահանգիստները հայտնի են նաև ԺԱ—ԺԴ դարերի արևմտաեվրոպական ճանապարհորդների՝ Բենիամին Տուդեսկու, Վիլլեբրանդտի, Մարկո Պոլոյի, Մարինո Սանտուոյի (ավագ) և ուրիշների երկերից⁵, որոնցից միայն Մ. Սանտուոն է համառոտակի խոսում նրանց բարեկարգության մասին: Այդ կառուցումների շինարարական-տեխնիկական առանձնահատկությունների մասին կըցկաուր տեղեկություններ կան ԺԲ դարի գիտնականների՝ Հ. Ղևնդ Ալիշանի և Ֆրանսիացի Վ. Լանգուայի աշխատություններում, որոնք հսկայական նյութեր են հավաքել Կիլիկիայի հայկական պետության պատմության և մշակույթի վերաբերյալ⁶: Որոշակի

³ Վարդ, «Աղթամար», «Արաբա», Ս. Պետերբուրգ, 1898, գիրք I, էջ 73—74:—Ե. Լալայան, «Վասպուրականի նշանավոր վանքերը», «Ազգագրական հանդես», Թիֆլիս, 1910, գիրք XX, № 2:—Ք. Թորամանյան, «Նյութեր հայկական ճարտարապետության պատմության: Աշխատությունների ժողովածու», Երևան, 1942, էջ 75, 96—97:—Վ. Հարությունյան, Ս. Սաֆարյան, «Շալ ճարտարապետական հուշարձանները», Մոսկվա, 1951, էջ 49 (ոտանքներ):—Գ. Միխայլյան, «Կիլիկիայի հայկական պետության պատմություն», Երևան, 1952, էջ 21—23:—Ք. Հակոբյան, «Անկարկներ Հայաստանի պատմական աշխարհագրության», Երևան, 1960, էջ 179—180:

4 «Recueil des historiens des croisades. Documents arméniens», t. I—II.—«Archives de l'Orient latin», Paris, 1884, t. II.

⁵ ԺԱ—ԺԲ դ. դ., «Երեք հրեա ճանապարհորդներ», Բարգամություն Մարգրիինի, էջ 34 (ոտանքներ):—Հ. Ղ. Ալիշան, «Միտան», Վենետիկ, 1885, էջ 334—359:—Martinus Sanutus dictus Torsellus, «Liber secretorum fidelium crucis Terrae Sanctae recuperatae et conservatae que et Terrae Sanctae Historia ab origine... continetur... Gesta dei per Francos», Hanoviae, 1611, t. II, p. p. 88—90.

⁶ V. Langlois, «Voyage dans la Cilicie et dans les montagnes du Taurus», Paris, 1861:—Հ. Ղ. Ալիշան, «Միտան»:

հետաքրքրություն է ներկայացնում նաև է. Հերցֆելդի և Ս. Գուերի ուսումնասիրությունը, որը նվիրված է նավահանգստային քաղաք Կոռիկոսի ավերակներին⁷:

Պատմական Հայաստանի զետեքի և լճերի վրա նավագնացությունը կատարվում էր լաստերով, նավակներով և փոքր նավերով: Լաստերի և ոչ մեծ նստվածք ունեցող նավակների սպասարկման համար նավամատուցային ոչ մի կառուցում չէր կատարվում: Մեծ առագաստանավերի համար կառուցվում էին նավամատուցներ ցցերի վրա: Այդպիսի նավամատուցի մնացորդներ երկշարք ցցերի ձևով Սևանա լճում 1849 թվականին հայտնաբերել էր Ֆ. Բայնոնը Նորագուգում, Նոր-Բայազետ քաղաքի մոտ (ներկայումս Կամո), սխալամբ կարծելով, թե դրանք կամրջակներ են, որ տանում են դեպի Հայկական լեռնաշխարհի հնադարյան բնակիչների ցցերի վրա կառուցված շինությունները:

Սևանա լիճը, որ աշխարհում լեռնային ամենաբարձր և ամենամեծ լճերից մեկն է, գարնանը և մանավանդ աշնանը շատ փոթորկահույզ է լինում: Ձմռանը ափերի մոտ լիճը սովորաբար սառչում է (ամբողջ մակերեսը հազվադեպ), ուստի և լճի վրա նավարկությունը հիմնականում ամռանն է կատարվում: Ջարգացած է ձկնորսությունը: Հնում Սևանում մի քանի նավահանգիստ է եղել վանքի նավահանգիստներից մեկը Սևանի կղզում, մյուսը՝ Այրիվանքում, Նորագուգ գյուղի մոտ, ինչպես նաև լճի հարավային ափին: Ավելի ուշ՝ ԺԲ և Ի դարերում նավակայաններ կառուցվեցին Նոր-Բայազետում (Կամո), Ելենովկայում, Ներքին Ղարանյուխում (Մարտունի), Բասարգեչարում և այլ վայրերում: Նավերը մեծ չէին, ուստի և նավահանգստային կառուցումները սահմանափակվում էին նավամատուցներով, որոնք հիմնականում ցցերի վրա տախտակամած կամրջակների ձև ունեին, որ խորանում էին լճի մեջ: Նրանց միջոցով էլ հենց ապահովվում էր նավարկությունը նույնիսկ ափերը սառչելուց հետո էլ: Նրանք նախատեսված էին թիավարվող և առագաստային բեռնատար ու մարդատար ոչ մեծ նավերի համար և նրանց լայնությունը մեծ չէր լինում:

Նավագնացությունն ավելի զարգացած էր վանա լճում, որի առափնյա քաղաքներն ու բնակավայրերը, ինչպես նաև կղզիները, ի-

⁷ E. Herzfeld und S. Guyer, «Mertamlık und Korykos», «Monumenta Asiae Minoris antiqua», Manchester, 1930, vol. II.

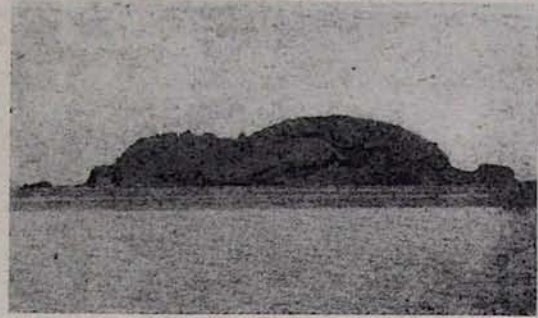
⁸ Ֆ. Բայնոն, «Ձևն կառուցումների մասին Կովկասում», «Տեղեկություններ Կովկասի մասին», ժողովածու, Թիֆլիս, 1871, հ. I, էջ 324 (ոտանքներ):

բար հետ կապված էին մշտական հաղորդակ-
ցությամբ: Ոստան, Վան, Խլաթ, Արճեշ և
Բերկրի քաղաքներում կային բարեկարգ նա-
վահանգիստներ, որոնք պաշտպանված նա-
վամատուցներ և խարսխակայաններ ունեին:
Նավակայաններ կային Դադվանում, Կոտո-
մում, Արուկում, Արեստում, Արտամետում,
Ավանցում (նկար 1), Աղավանքում, ինչպես
հաև Լիմ, Կոուց, Առտեր և Աղթամար կղզի-
ներում:

Վանա լիճը, որի ափերը ձմռանը նույնպես
սառչում են, գրեթե վեց անգամ մեծ է ժրնեի
լճից: Լճի մակարդակն անընդհատ բարձրա-
նում է: Խ. Ֆ. Լինչի տվյալների համաձայն,
1838—1841 թվականների ընթացքում, լճի
մակարդակը բարձրացել է 3-ից մինչև 3,5
մետր⁹, այդ պատճառով էլ լճի հյուսիսային
ափին գտնվող միջնադարյան Արճեշ քաղաքը
և ուրիշ շատ միջնադարյան նավահանգիստ-
ներ այժմ թաղված են ջրի տակ:

Ամենից ավելի հռչակված էր Աղթամար
կղզու նավահանգիստը: Կղզին գտնվում է
լճափից երեք կիլոմետր հեռավորության վրա,
լճի հարավ արևելյան մասում, ունի տանձաձև
հատակագիծ և իր գագաթով ուղղված է դեպի
մերձակա ափը (նկար 2): Լճի մակարդակի
բարձրանալու հետևանքով կղզու տարածու-
թյունը գնալով փոքրանում է և այժմ 16—17
հեկտարից ավելի չէ: Կղզու ափերը ժայռոտ
են և բավական վեր են բարձրանում լճի մա-
կերևույթից, այնինչ մակերեսը մեծ մասամբ
համեմատաբար հարթ է. կղզում կա խմելու
աղբյուրի ջուր (լիճը աղի է) և այս հանգա-
մանքներն էական նշանակություն են ունեցել
կղզին բնակեցնելու համար:

Ռազմական տեսակետից կղզին համարվել
է անառիկ: Հին ժամանակներից այն նախա-
րարները և իշխաններն օգտագործել են որ-
պես հուսալի ապաստան: Թովմա Արծրունու



Նկար 2.—Աղթամար կղզու ընդհանուր տեսարանը

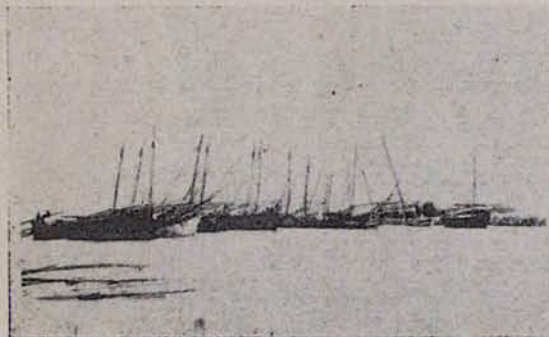
տեղեկությունների համաձայն, Աղթամա-
րում ապաստան էին գտել Դավիթ Սահառու-
նին, Ռաշամ Ռշտունին և Բարզապարանը, իսկ
ըստ Սեբեոսի (է դար), Աղթամար կղզին
Քեոզորոս Ռշտունու համար հանգիսացել է
Վասպուրականի նահանգի ռազմական գըլ-
խավոր հենակետերից մեկը¹⁰: Վասնգի դեպ-
քում Ռշտունյաց իշխաններն իրենց իշխանա-
նիստ Ոստան քաղաքից տեղափոխվում էին
Աղթամարի ռազմական ճամբարը:

Աղթամար կղզում պաշտպանական նշանա-
կություն ունեցող կառուցումներ են կատար-
վել¹¹: Ավելի խոշոր շինարարական աշխա-
տանքներ են կատարվել Գագիկ Ա Արծրունու
ժամանակ, որն Աղթամարը դարձրեց ամրաց-
ված քաղաք-կղզի՝ իր գլխավոր նստավայրը:

Ինչպես պատմում է Թովմա Արծրունին,
կղզու մակերեսը բավական ընդլայնվել է
ափերի մոտ լճի մեջ բարեր լցնելու միջոցով¹²:
Այդ լիցքի վրա բարձր և հաստ պարիսպներ
և բազմաթիվ աշտարակներ կառուցվեցին,
որոնք կղզին անառիկ ամրոց դարձրին: Գա-
գիկ Ա Արծրունին հրամայեց նաև պարսպա-
պատել լճի մի մասը, որը հնարավորություն
եւ վեց փոթորիկներից և ալեկոծություններից
ոպաշտպանված նավահանգիստ ունենալ
(նկար 3):

Այդ կառուցումները կատարվում էին բազ-
մաթիվ արվեստավորների կողմից, որոնց
գլխավորությամբ աշխատող անհամար բան-
վորները պոկում էին ահագին, ծանր քարա-
կտորները և գլորելով նետում էին ահագին
խորություն ունեցող լիճը: Երբ բավականա-
չափ քարակտորներ լցվեցին լիճը և նրանք
ջրի մակարդակից 5 կանգուն վեր բարձրացան
և հասարակ աչքով տեսանելի էր լարի նման
ձգված պատր, նրա վրա, ինչպես ցամաքի

⁹ Խ. Ֆ. Լինչ, «Հայաստան», Թիֆլիս, 1910, II, էջ
38 (տեսերեն):

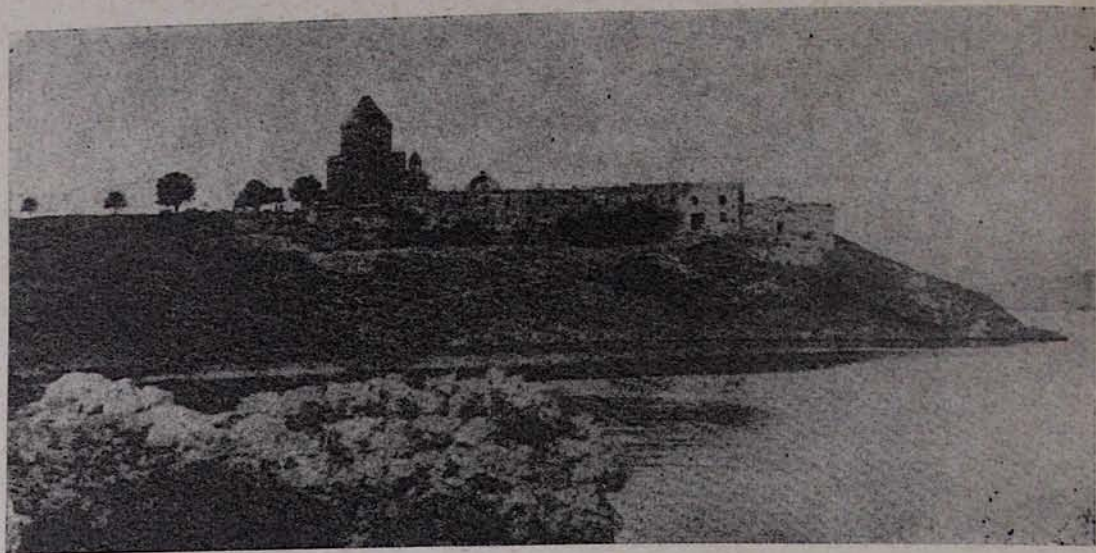


Նկար 1.—Ավանց գյուղի նավահանգիստը Վանա լճում

¹⁰ Թովմա Արծրունի, էջ 293:— Սեբեոս, «Պատմու-
թյուն», Երևան, 1939, էջ 118, 121, 124 (տեսերեն):

¹¹ Թ. Հակոբյան, նշված աշխատությունը, էջ 179:

¹² Թովմա Արծրունի, էջ 293—294:



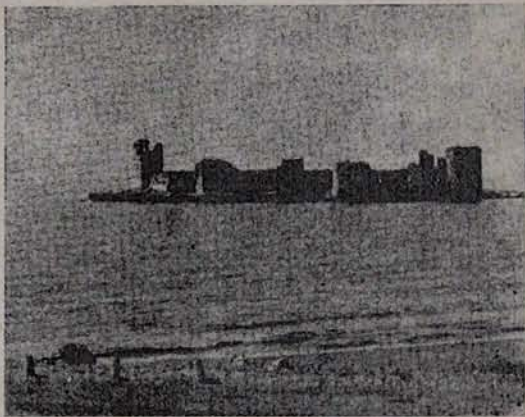
Նկար 3.—Աղթամար կղզու նավահանգիստը (առաջին պլանում՝ պատնեջի մնացորդը)

վրա, կառուցվեց «ձիարշաւանօք հինգ» երկարութեամբ աղեղնաձև պատնեջ-պարիսպը: Պատմագրի վկայութեամբ այդ «հրաշակերտ, ահեղակերպ» պարիսպը մի հզոր ամրութիւն էր հանդիսանում: Բավականաչափ «բարձրաբերձ և լայնանիստ բրգամբք», այսինքն բարձր աշտարակներով, պարիսպը վերևում անցուղի ուներ, իսկ աշտարակների միջև նստարաններ էին դրված, որոնց վրա թագավորն իր զավակների և մերձավորների հետ կարող էր նստել հանգստանալու: Պատնեջի պարիսպները, որի հատակագիծը բաց աքցաբի նման մեջտեղից կտրված աղեղի ձև ուներ, երկու կողմերով միանում էին կղզու առափնյա անառիկ ժայռերի հետ և լճից շրջափակել էին մի խաղաղ և ապահով նավահանգիստ բազմաթիվ նավերի համար: Թշնամու նավերի ներխուժումը նավահանգիստ արգելելու համար, նրա մուտքը փակվում էր հաստ և լճի մեջ խորը սուզված մեծ գամերով պատրաստված դարբասներով: Բարձր աշտարակները հավանաբար ոչ միայն պաշտպանական նշանակութիւն են ունեցել, այլև հանդիսացել են դիտակետեր, ծառայել են ազդանշանների հաղորդելու համար, իսկ պատնեջի ծայրերին տեղավորված աշտարակները միաժամանակ հանդիսացել են նաև փարոսներ, որոնք գիշերները և վատ եղանակին ցույց էին տալիս նավահանգստի մուտքը:

Նկատի ունենալով Աղթամարի նավահանգստի ինժեներատեխնիկական առանձնահատկութիւնները, պատմագիրը նրա մասին խոսում է որպէս շինարարական հրաշքի

մասին, իր ժամանակի աչքի ընկնող կառուցման մասին:

Պատնեջի պարիսպների և նավահանգստային այլ կառուցումների հետ միաժամանակ, Աղթամարում թագավորի պալատից և իր քանդակներով հռչակավոր Ս. Խաչ Մայր Ծառարից բացի, կառուցվեցին նաև ուրիշ բազմաթիվ շէնքեր, որոնց թվում նավահանգիստն սպասարկող վարչական, տնտեսական և արտադրական շինութիւններ: Շինարարութիւնը, որին մասնակցում էին բնակչութեան բոլոր խավերը, ներառյալ նաև իշխանները, ազատները և հոգևորականները, կատարվում էր արագ թափով: Ինքը՝ արքան, բազում ար-



Նկար 4.—Կոնիկոսի նավահանգիստը և ծովային ամրոցի ընդհանուր տեսքը

վեստավորների հետ, ձեռքն առավ շինարարի լարը և ձգեց այն և բոլորը միասին նշանակեցին ու «գծագրեցին» ապագա շինությունների տեղերը, և աշխատանքներն սկսելուց հինգ տարի հետո քաղաքը բարձրացավ իր ամբողջ պայծառությամբ, գնալով ավելի ու ավելի առավել ընդարձակվելով¹³:

Շինարարության արագ թափն ապահովելու նպատակով, ձեռք էին առնվել կազմակերպչական անհրաժեշտ միջոցներ: Այդ աշխատանքներին բազմաթիվ արվեստավորներից և օժանդակ բանվորներից՝ ուղղմաններից բացի մասնակցում էր նաև զորքը: Կողմ չկար բավականաչափ շինանյութ, մանավանդ որոշակի մեխանիկական և դեկորատիվ տվյալներ ունեցող շինաքար, ուստի այն ջրային ու ցամաքային ճանապարհներով բերվում էր Բաղնշ քաղաքի (այժմյան Բիթլիսի) մոտ գտնվող Կոտոմ գյուղի քարհանքերից, որոնք լճից բավական հեռու են ընկած, կղզուց մոտ 120 կմ. հեռավորության վրա: Վարդի հաշվումներով 6150 մարդ, օրավարձով աշխատող բանվորներ, վարպետներ և զինվորներ աշխատում էին օր ու գրշեր: Յոթը նավ անընդհատ շինանյութ՝ քար, կիր, շինափայտ և երկաթ էր կրում¹⁴:

Թովմա Արծրունու նկարագրությունների հիման վրա, մեր մոտավոր հաշվումներով, միայն կղզու ափերի մոտ լճի հատակը և պատնեշի հիմքը լցնելու համար անհրաժեշտ էր մի քանի հարյուր հազար խորանարդ մետր քար բերել: Հենց միայն այս վկայում է, թե այդ շինարարական աշխատանքները այն ժամանակվա մասշտաբներով ինչ վիթխարի չափեր են ունեցել:

Աղթամար կղզու նավահանգիստը անտարակույս պատկանել է Ժ դարի Հայաստանի ինժեներական աշքի ընկնող կառուցումների թվին: Եվ նա եզակի երևույթ էր հայ ժողովրդի ավատական շրջանի շինարարական արվեստի պատմության մեջ:

Պակաս նշանակալից չէին իրենց որակով այդ ժամանակ Սևանա և Վանա լճերում կառուցված ուրիշ նավահանգիստները, մանավանդ Վանա լճի ափին գտնվող թագավորանիստ ոստանում: Մենք բոլոր հիմքերն ունենք ենթադրելու, որ Վասպուրականի Արծրունյաց թագավորության նավահանգիստները որոշակի դեր են խաղացել Կիլիկյան հայկական պետության նավահանգիստների կառուցման գործում, որ այնտեղ հատկապես մեծ չափեր ունեին:

Կիլիկիայի դիրքը Միջերկրական ծովի ափին՝ Արևելքի և Արևմուտքի քարավանային և ծովային առևտրական ճանապարհների

հանգուցակետերում, ինչպես նաև բնական հարստությունների առկայությունը նպաստեցին Կիլիկյան հայկական պետության տնտեսական ծաղկմանը և նա ակտիվ մասնակցություն էր ունենում միջազգային առևտրի մեջ: Մեծ օգուտներ բերող առևտուրը խթանում էր քաղաքների և նավահանգիստների կառուցմանը: Արհեստավորական արտադրանքի և արտաքին առևտրի կենտրոններ էին Տարսոն (Տարսուս), Ադանա, Մսիս (Մամեստիա, Օսմանիս), Այաս, Կոռիկոս և Մերսինա (Մերսին) քաղաքները, որոնք կապված էին Արևմտյան Եվրոպայի, Ղրիմի, հարավ-արևմտյան շրջանների և Մերձավոր ու Հեռավոր արևելքի երկրների հետ: Նրանք բոլորը ունեին հարմարավետ և բարեկարգ նավահանգիստներ:

Մարինո Սանուտոյի տվյալների համաձայն, Կիլիկյան հայկական պետությունը իր ամենաբարձր ծաղկման շրջանում առնվազն 25 նավահանգիստ է ունեցել¹⁵: Միջնադարյան քարտեզների վրա կարելի է գտնել նրա թվարկած նավահանգիստները, որոնց մի մասն այժմ կամ չկան, կամ ավերակներ են:

Ռազմական նշանակություն ունեցող նավահանգիստների թվին էր պատկանում մեծ մակերես ունեցող Պայաս նավահանգիստը, որը գտնվում էր Հայոց ծոցի արևելյան ափին, Ալեքսանդրես քաղաքից ոչ շատ հեռու, դեպի հյուսիս: Պայաս նավահանգստից օգտվելիս են եղել խաչակիրների նավերը, որոնք, ինչպես հայտնի է, կռիվներ էին մղում եգիպտական սուլթանության դեմ¹⁶: ԺԳ դարում կազմված խաչակրաց մի արշավանքի ծրագրում նա բնութագրված է որպես «... աշխարհի լավագույն նավահանգիստներից մեկը, ուր մուտք են գործում աշխարհի զանազան երկրների բազմաթիվ նավեր»¹⁷:

Առևտրական կարևոր նավահանգիստ էին համարվում Սելևկիան (Սելիֆկե), Տարսոնը, Ադանան և Մսիսը, որոնք տեղավորված էին Կալիկադոնոս (Գյոկ-սու), Կիզնա (Տուրսուաչայ), Սարա (Սիհուն) և Պիրամ (Ջիհուն) գետերի վրա, որոնց ստորին հոսանքները, նշված քաղաքներից մինչև ծովը, ԺԹ—ԺԿ դարերին դեռևս նավարկելի էին: Սելևկիա, Ադանա և Տարսոն նավահանգիստները համեմատաբար փոքր նավեր էին ընդունում, մինչդեռ Մսիս կարող էին մուտք գործել ծովային խոշոր նավեր: Պետք է ենթադրել, որ նշված նավահանգիստներում խոշոր նավերի բեռնումն ու բեռնաթափումը կատարվում էր

15 Մարինո Սանուտո, հիշված աշխատությունը, էջ 88—90:

16 Նույն տեղում, էջ 88:

17 „Archives de l'Orient latin“, Paris, 1884, t. II, p. 349:

13 Թովմա Արծրունի, էջ 294:

14 Վարդ, նշված աշխատությունը, էջ 74:

փոքր առագաստանավերի և թիանավերի օգնութիամբ, որոնք միջանկյալ շղակ էին հանդիսանում խարսկայանի և ասիի միջև:

Նշանավոր էին նաև Ադալիայի և Մերսինայի ոչ մեծ, բայց բարեկարգ նավահանգիստները: Ադալիա քաղաքը, որը ԺԳ դարի եվրոպական ճանապարհորդներին գերել է իր գեղեցկութիամբ, լավ պաշտպանված է եղել թե՛ ծովի և թե՛ ցամաքի կողմից¹⁸: Քաղաքը պաշտպանված էր կրկնակի պարսպով, որի բազմաթիվ աշտարակները իրարից 35 մետր հեռավորության վրա էին գտնվում: Քաղաքը մեծ և գեղեցկաձև դարբաս ուներ: Ադալիան գտնվում էր բարձր ապառաժուտ ասիի վրա, որը կիսաշրջանաձև գրկել էր նավահանգիստը և այդ բնական դիրքը ավելի էր գեղեցկացնում քաղաքը:

Նավահանգստի երկու կողմերում և բարձր ժայռերի վրա փարոսներ էին դրված, որոնց լույսը ծովից երևում էր 8 մղոն հեռվից:

Մերսինայի նավահանգիստը կարող էր աշխատել գիշեր-ցերեկ¹⁹: Նրկու հզոր փարոսները ոչ միայն լուսավորում էին ամբողջ նավահանգստի մակերեսը, այլև սարգ եղանակին երևում էին 14 մղոն հեռավորությունից:

Կիլիկյան հայկական պետության ծաղկման շրջանում համաշխարհային նշանակություն ունեցող խոշորագույն նավահանգիստներից էին Այասը՝ Հայոց ծոցի արևմտյան ասիին և Կոռիկոսը՝ Միջերկրական ծովի ասիին, Սելևկիայից ոչ հեռու:

Ամենամեծ օգուտներ բերող պետական մաքսատունը գտնվում էր Այասում՝ մինչև նրա գրավվելը եգիպտական մամլյուկների կողմից 1337 թվականին, իսկ այնուհետև՝ Կոռիկոսում: 1163 թվականին Կոռիկոսն այցելած ճանապարհորդ Բենիամին Տուդելսկին այդ քաղաքը նկարագրում է որպես Արամի երկրի, այսինքն Հայոց երկրի²⁰ լավ ամրացված քաղաք-նավահանգիստ: Կոռիկոսում, որ համարվում էր կարևորագույն նավահանգիստներից մեկը, 1190 թվականի ամռանը կանգ է առել դեպի Անտիոք գնացող Ֆրիդրիխ Բարբարոսայի զորքերի մի մասը: Այասում եղել են մի շարք եվրոպական հայտնի ճանապարհորդներ: 1255 թվականի մայիսին Գիյոմ դը Ռուբրուկը, 1296 թվականին Նիկոլո և Մաֆեո Պոլոները, 1271 թվականին նրանց հետ միասին Այասում եղել է նաև Մարկո Պոլոն, որ քաղաքի մասին թողել է իր հիշողություն-

ները²¹: Մարկո Պոլոն Միջին Ասիա գնացողներին խորհուրդ էր տալիս մեկնել Այասից:

Եվրոպայից դեպի Հնդկաստան և Զինաստան տանող հայտնի ճանապարհը անցնում էր Կոռիկոս և Այաս նավահանգիստների վրայով, այդ պատճառով էլ նրանք հայտնի էին ամբողջ աշխարհում: Վիլլեբրանդտի մոտ (ԺԳ դ.) Կոռիկոսը հիշատակված է որպես ծովափնյա քաղաք (in mari sita), իսկ ջենովացիները Այասն անվանում են հայոց պետության նավահանգիստ (Portus Ayacii domini regis Ermenie)²²: Այդ նավահանգիստները, հատկապես Այաս էին բերվում ամբողջ Արևելքի ապրանքները, որոնք գնելու համար Իսպանիայից, Իտալիայից, Ֆրանսիայից, Գերմանիայից, Ավստրիայից և այլ երկրներից այդտեղ էին գալիս ավելի քան 25 ազգություն պատկանող առևտրականներ: Ավելի հաճախ այդ քաղաքն էին գալիս ջենովացիներ ու վենետիկցիներ: Հատինական Արևելքի դիվանում (Archives de l'Orient latin) բերված է մոտ 180 փաստաթուղթ, որոնք վկայում են Այասի հետ ջենովացիների ունեցած առևտրական կապերի մասին: Նրանցից 27 փաստաթուղթ վերաբերում են միայն 1274 և 1279 թվականներին²³: Այասն իր ունեցած հռչակով հիշատակվել է համաշխարհային անուն ունեցող գրողների՝ Բոկաչչիոյի և Արիոստոյի²⁴ երկերում:

Հնում Կոռիկոսն ու Այասը աննշան բնակավայրեր էին, բնական անբարեկարգ ծովային նավահանգիստներով: Միայն հայերի ձեռքն անցնելուց հետո և խաչակրաց արշավանքների շրջանում նրանք զարգացան և դարձան միջազգային նավահանգիստներ:

ԺԲ—ԺԳ դարերին Կոռիկոսն ու Այասն արդեն խիտ բնակչություն ունեցող քաղաքներ էին: Նրանք հարմար նավահանգիստներ ունեին և լավ պաշտպանված էին թե՛ ծովի, թե՛ ցամաքի կողմից: Այասն ուներ միջնաբերդ և պարիսպներով պաշտպանված քաղաքային բնակչություն, իսկ Կոռիկոսը այդ բոլորից բացի, քաղաքային պարիսպներից դուրս էլ բնակչություն ուներ: Ամբողջ քաղաքը բաժանված էր առանձին շրջանների: Օտարերկրացիներն ապրում էին հատուկ թաղամասերում, ուր իջևան-հյուրանոցներից բացի կա-

¹⁸ Զ. Ղ. Ալիշան, «Սիսուան», էջ 304:
¹⁹ Նույն տեղում, էջ 276:
²⁰ ԺԱ—ԺԲ դ. դ., «Երեք հրեա ճանապարհորդներ», էջ 34:

²¹ Գիյոմ դը Ռուբրուկ, «Ուղևորություն արևելյան երկրները», թարգմանություն Ա. Ի. Մալևիի, Ս. Պետերբուրգ, 1911, էջ 175 (ուսերեն):— Մարկո Պոլո, «Ուղևորություն», թարգմանություն Մինսկի, Լենինգրադ, 1940, էջ 17 (ուսերեն):
²² Զ. Ղ. Ալիշան, «Սիսուան», էջ 334, 359:
²³ Նույն տեղում, էջ 359—360.—«Կիլիկիա», Ս. Պետերբուրգ, 1894, էջ 211—212:
²⁴ «Կիլիկիա», էջ 219:

յին նաև պանդոկներ, բաղնիքներ, դանազան արհեստանոցներ, եկեղեցիներ և գերեզմանատներ²⁵;

Ինչպես վկայում են հայկական շինարարական արձանագրությունները, ծովի մեջ խրված ապառաժոտ հրվանդանի վրա գտնվող Կոռիկոսի միջնաբերդը նշանակալիորեն ամրացվել է Ռուբինյան հարստության ներկայացուցիչների կողմից:

Միջնաբերդը երկու դարբաս է ունեցել, որոնց վերևում պարսպի մեջ խաչքարեր և հայերեն արձանագրություններ են եղել: Այդ արձանագրությունների մեջ եղել են կառուցողների անուններն ու տարեթվերը: Հյուսիսարևելքում գտնվող դարբասը տեղավորված էր քառակուսի ոչ մեծ աշտարակի մեջ, պարսպի արևելյան անկյունի մոտ, ուներ խրամատի վրա զցվող շարժական կամուրջ և միջնաբերդը կապում էր քաղաքի բնակչության հետ: Երկրորդը, ծովային դարբասը, գտնվում էր երկու մեծ քառակուսի աշտարակների միջև, միջնաբերդի դեպի ծովն ուղղված հարավային անկյունում:

Ծովային դարբասը դուրս էր բերում նրան հատող պատնեշի վրա, որը միջնաբերդից ձգվում էր հարավ-արևմտյան ուղղությամբ: Պատնեշը պաշտպանում էր բնական նավահանգիստը արևկոծությունից և ծանծաղանալուց և միաժամանակ ապահովում էր նավերի հարմար դադարը և բեռնման ու բեռնաթափման աշխատանքները, ինչպես նաև պաշտպանում էր ծովահենների հարձակումից:

Նավահանգստի ծովային մակերեսը 25 000 քառակուսի մետր էր, որն ավելի քան երկու անգամ մեծ էր միջնաբերդի մակերեսից: Դատելով մնացորդներից, պատնեշը թեք կտրվածք է ունեցել և կազմված է եղել ծով նետված խոշոր քարերից: Վերևում նրա լայնությունը եղել է 5 մետրից ոչ պակաս, որը միանգամայն բավական էր տրանսպորտի հրկկողմանի երթևեկության համար:

ԺԲ—ԺԳ դարերին մեծ աշխատանքներ են կատարվել Կոռիկոսի նավահանգիստն ընդլայնելու և նրա պաշտպանունակությունն ավելի ուժեղացնելու ուղղությամբ: Այդ ժամանակ քաղաքին տիրում էին Կիլիկիայում իշխող հայ թագավորական տների՝ Ռուբինյանների և Հեթումյանների բարեկամները, որոնք ծովային ամրոց կառուցեցին և ընդարձակեցին նավահանգստի տարածությունը: Այդ են հաստատում գլխավոր աշտարակի վրա պահպանված 1181, 1219 և 1251 թվակիր հայերեն արձանագրությունները, որոնց մեջ հիշատակվում են Լևոն Բ-ի և Հեթումի անուն-

ները²⁶: Ըստ արձանագրությունների, հիմնական աշխատանքները կատարել է Կոռիկոսի իշխան հայ պատմիչ Հեթումը²⁷:

Ծովային ամրոցը կառուցված է Կոռիկոսի միջնաբերդից դեպի հարավ ընկած, ափից ոչ հեռու գտնվող փոքրիկ, ժայռոտ մի կղզու վրա, որը ծովի մակերևույթից 2,0 մետր բարձր է: Նրա հատակագիծը անկանոն բազմանկյուն ձև ունի: Երջագծով կառուցված են հաստ պարիսպներ, որոնց հյուսիս-արևմտյան կեսում կան կլոր աշտարակներ, հարավ-արևելյան կողմում՝ քառակուսի, իսկ հյուսիս-արևելյան կողմում՝ մեկ եռանկյունաձև աշտարակ: Գլխավոր բնակելի աշտարակը քառակուսի հատակագիծ ունի, նա պաշտպանում էր ամրոցի բաց-ծովը խրված սուր անկյունը: Երջագծի երկարությունը շինություններից քաղառ մասերում պարսպի միջով ձգվում էր կամարակապ սրահ (արևմտյան մասում այն տեղ-տեղ պահպանվել է), որի տանիքից պարսպի մեջ բացված հրակնատներից ամրոցի պաշտպանները ետ էին մղում թշնամու հարձակումը: Ամրոցի պաշտպանունակությունն ուժեղացնելու նպատակով նրա շուրջը շուրթ էին զցված խոշոր քարեր, որոնք խանգարում էին թշնամու նավերին մոտենալ կղզուն և զորք ափ իջեցնել:

Վ. Լանգլուայի հաղորդած տեղեկությունների համաձայն, կղզին ծովի մեջ մտած մայրցամաքի սրածայր հրվանդանի հետ էր միանում մոտավորապես մեկ կիլոմետր երկարություն ունեցող պատնեշի միջոցով²⁸: Իր դիրքով ծովային ամրոցը ապահովում էր նավերի անվտանգությունը հյուսիսից նրան կից ծոցի խարսխակայանում, որի տարածությունը մի քանի անգամ մեծ էր, քան միջնաբերդին մոտ գտնվող նավահանգիստը:

Ինչպես պատմում է ծովագնաց Բոֆորտը, որը 1812 թվականին եղել է Կոռիկոսում, միջնաբերդին հարող պատնեշը ձգվում էր ծովափի երկարությամբ մինչև ծովային ամրոցը²⁹: Պատնեշի վրա կառուցված էին 10 մետրից ավելի բարձրություն ունեցող քառակուսի աշտարակներ, որոնց անկյուններում պիլոններ կային, որոնք միայն գեղեցկացնում, այլև ամրություն էին տալիս կառուցվածքին: Աշտա-

26 V. Langlois, "Voyage dans la Cilicie...", p. 225:—Նույնի "Inscriptions grecques, romanes, byzantines et arméniennes de la Cilicie", Paris, 1864, p. 48.

27 Հեթում պատմիչ, «Պատմություն թաթարաց», թարգմ. Հ. Մ. Ավգերյանի, Վենետիկ, 1842:

28 V. Langlois, "Voyage dans la Cilicie...", p. 211.

29 Հ. Ղ. Ալիշան, «Սիսուան», էջ 336, ժանոթագրություն 1:

25 Հ. Ղ. Ալիշան, «Սիսուան», էջ 362:

րականների վերևում լուսատուներ կային, որոնք փարոսներ են եղել:

Է. Հերցֆելդի և Ս. Գուերի տվյալներով Կո-
ռիկոսի պատնեջը հետագայում երեսպատ-
վել է քարե խորանարդներով³⁰: Ափից մոտ
հարյուր մետր հեռավորության վրա, պատնե-
ջի վերջում, եղել է փարոս, որի ավերակները
գոյություն ունեին մինչև անցյալ դարը:

Ավելի լավ դիրք ունեւր նավահանգստային
քաղաք Այասը³¹, որ կառուցված էր պաշտ-
պանության համար բնական հարմարու-
թյուններ ունեցող մի բարձունքի վրա (ճկար
5): Արևելքում՝ ծովի մեջ խրված հրվանդա-
նի վրա էր գտնվում միջնաբերդը կամ առափ-
նյա ամրոցը, որի հատակագիծը հյուսիս-
արևելյան կողմում բավական սուր անկյուն
ունեցող սեղանի ձև ունեւր: Ամրոցը կրկնակի
պարիսպների ունեւր, որոնք կառուցված էին
սրբատաշ քարի խորանարդներից, որոնց մի
մասը վերցված էր ավելի հին կառույցներից:
Ներքին պարիսպը բարձր էր, կլոր և քառա-
կուսի աշտարակներով, արտաքինը՝ ցածր, ա-
ռանց աշտարակների, շրջապատված ջրով լի
խրամատով:

Միջնաբերդի հարավային ծայրի մոտ
սկսվում էր պատնեջը, որը նախ դեպի արևելք
էր գնում, ապա ուղիղ անկյան տակ թեքվում
էր դեպի հյուսիս և հասնում մինչև ծովային
ամրոցը: Պատնեջը ավազի և մեծ քարաբե-
կորների լիցք էր, թեք ձև ունեւր: Լայնությունը
տարբեր տեղերում տարբեր էր, որոշ տեղե-
րում բավական լայն, որ ըստ երևույթին հա-
տակի անհարթության հետևանք էր:

Մովային ամրոցը գտնվում էր կղզու վրա,
որը կարող էր և արհեստական լինել: Տարա-
ծությունը նա մեծ չէր և բաղկացած էր բարձր
գլանաձև աշտարակից և հարավից նրան կից
քառակուսի պատուհաններ ունեցող երկար
կամարակապ շինությունից: Ինչպես երևում
է այս շինություններից, Այասի ծովային ամ-
րոցը փոքր էր քաղաքի միջնաբերդից և Կո-
ռիկոսի ծովային ամրոցից, բայց և այնպես
ջրով շրջապատված լինելով և իր գործողու-
թյունները առափնյա ամրությունների հետ
համաձայնեցնելով, նա զգալիորեն ուժեղաց-
նում էր նավահանգստի պաշտպանական գի-
ծը թշնամու հարձակման դեպքում:

Մովային ամրոցից քիչ հյուսիս գտնվում էր
մի ուրիշ՝ երկարավուն կղզի, որի շնորհիվ
նավահանգստի երկարությունը մոտ մեկ մղո-

նի էր հասնում, ուրեմն և զգալիորեն մեծա-
նում էր նավահանգստի ջրային մակերեսը:

Խոշոր նավեր ընդունելու համար բավակա-
նաչափ խոր լինելով, նավահանգիստը միա-
ժամանակ կարող էր ընդունել մեկ-մեկ, կամ
խմբովին ժամանած մի քանի տասնյակ տար-
բեր նավեր: Հատկապես վենետիկցիները կա-
նոնավորապես Այաս էին ժամանում տարե-
կան երկու անգամ 7—8 նավից բաղկացած
մեկ, երբեմն էլ երկու խմբով: Կղզիների միջև
եղած նեղուցը հանդիսանում էր նավահան-
գստի մուտքը, իսկ աշտարակը, որ ըստ
երևույթին նաև փարոս է հանդիսացել, լավ
նշան էր կողմնորոշվելու համար:

Հարմար դիրքը, կլիմայի առանձնահատ-
կությունները և բարեկարգ վիճակը նպաստե-
ցին Այասի նավահանգստին ժԳ—ԺԴ դարե-
րում դառնալու Արևելքի և Արևմուտքի ցամա-
քային և ծովային առևտրական մայրուղիներ
ի հանգույցը և որպես այդպիսին նա իրա-
վամբ համաշխարհային հռչակ ձեռք բերեց:

Հայկական լեռնաշխարհի ուղիների կտրը-
տրված լինելու պատճառով, նավահանգիստ-
ներն ու նավակայանները թվով սահմանա-
փակ են եղել: Սղած տեղեկությունների հա-
մաձայն, մեծ զարգացում նրանք ստացել են
միայն ուշ միջնադարում:

Գետերի վրա, նրանց նավարկելի մասերում
կառուցվում էին հասարակ նավամատույց-
ներ, որոնք նախատեսված էին ոչ մեծ նա-
վերի համար: Ավելի բարդ կառուցվածքներ
էին շինվում մեծ լճերում և Միջերկրական
ծովի Կիլիկյան ծովագերքին: Նշանավոր նա-
վահանգիստների թվին են պատկանում վանա-
լճում Աղթամարի կղզու նավահանգիստը,
որ պատնեջներով պաշտպանված մեծ մակե-
րես ունեւր, որի մուտքն ըստ կարիքի փակ-
վում էր ջրի մեջ սուղված դարբասներով:

Մեծ զարգացման հասավ նավահանգիստ-
ների շինարարությունը Կիլիկյան Հայաստա-
նում: Նրանցից խոշորագույնները համաշ-
խարհային հռչակ ունեին և կարող էին միա-
ժամանակ ընդունել մի քանի տասնյակ ծովա-
յին մեծ նավեր: Նավահանգիստների ջրային
մակերեսը պաշտպանված էր պատնեջներով,
իսկ խոշոր նավահանգիստներ ամրոցներ ու-
նեին ծովի մեջ: Հզոր փարոսները նավերին
հնարավորություն էին տալիս նավահանգիստ
մտնել նաև գիշեր ժամանակ:

Մայր Հայաստանի և Կիլիկյան Հայաստա-
նի միջնադարյան նավահանգիստները ժա-
մանակի նշանավոր կառուցումների թվին են
պատկանում և արժանի ավանդ են հայկական
շինարարական արվեստի պատմության մեջ:

30 E. Herzfeld und S. Guyer, „Meriamlik
und Korykos“, vol. II, p. 161.
31 Չ. Ղ. Ալիշան, «Սիսուան», էջ 380.

