

ՀԵՐ (ԽՈՒԱՅՅ)-ԴԱՐԲԱՆԴ (ԲԱԲ ԱԼ-ԱԲՎԱԲ) ՃԱՆԱԴԱՐՅՆ ԸՍՏ
ԱՐԱԲ ԱՇԽԱՐՀԱԳԵՏ ԱԼ-ԱՌԿԱԴԴԱՍՈՒ

ԱՐՄԱՆ ԵՂԻԱԶԱՐՅԱՆ

X գ. երկրորդ կեսի արաբ աշխարհագետ ալ-Մուկադդասու աշխատության մեջ պահպանվել է Հեր (Խուայյ)-Դարբանդ (Բաբ ալ-Աբվաբ) ճանապարհի հետևյալ նկարագրությունը. «Խուայյից մինչև Կալա Յունիս 6 անցում է, ապա մինչև Կարիա ալ-Ասաբիատ՝ 1 անցում, այդտեղից մինչև... ապա մինչև Տիֆլիս՝ 1 անցում է, հետո մինչև Թաբլա, այնտեղից էլ՝ Շաքքի, ապա մինչև Լաքղան՝ 2 անցում է, և մինչև Բաբ [ալ-Աբվաբ]՝ 3 անցում»¹: Ճանապարհի վրա հիշատակված քաղաքներից հայտնի են միայն Հերի (Խուայյ), Տիֆլիսի (Տիֆլիս), Շաքքի (Շաքքի) և Դարբանդի (Բաբ ալ-Աբվաբ) տեղադրությունները: Դրա երթուղու ճշտումը դժվարանում է այն պատճառով, որ ալ-Մուկադդասու երկի հիշյալ հատվածն ամբողջությամբ չի պահպանվել, և նկարագրության մեջ բացակայում են Կարիա ալ-Ասաբիատից մինչև Տիֆլիս ճանապարհահատվածում դտնվող կայարանների անվանումները:

Ճանապարհի Հեր-Տիֆլիս հատվածը, անկասկած, անցնում էր հայկական հողերով, ուստի և Հայաստանի պատմական աշխարհագրության համար կարևորություն է ներկայացնում այդտեղ հիշատակվող Կալա Յունիս և Կարիա ալ-Ասաբիատ կայարանների տեղադրությունը, ինչպես նաև այդ ճանապարհահատվածի երթուղու ճշտումը դրանցից հյուսիս: Տիֆլիս-Դարբանդ ճանապարհահատվածի երթուղու հստակեցումը և դրա վրա դտնվող կայարանների տեղադրությունն էլ, անշուշտ, կարևորություն են ներկայացնում կովկասագիտության համար:

Հերից հետո առաջին կայարանը՝ Կալա Յունիսը, ըստ ալ-Մուկադդասու, պետք է գտնվեր նրանից 6 անցում, այսինքն՝ մոտավորապես 30-42 վարսախ (մոտ 174-244 կմ) հեռավորության վրա²: Կալա Յունիսը, որն ալ-Մուկադդասին հիշատակում է Հայաստանի քաղաքների թվում³, գտնվում էր ադ-Դիրանիի թագավորության մեջ⁴: Ահա, թե ինչ է հաղորդում Իբն Հուլկալն ադ-Դիրանի թագավորի որդու մասին. «Իբն Դիրանի

¹ Bibliotheca geographorum arabicorum III, Lugd. Bat., 1967, (այսուհետև՝ BGA, I, III, VI, 1967), p. 392.

² Մեկ օրվա ճանապարհը (մեկ անցում) հավասար էր 5-7 փարսախի (30-40 կմ). տե՛ս Н. Караулов. Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Азербейджане. — «Сборник материалов для описания местностей и племен Кавказа», вып. 29, Тифлис, 1901, с. 59, прим. 21. Իսկ մեկ փարսախը հավասար է 5752,8 մետրի: Երկարությունների չափման միավորների մասին տե՛ս Հ. Մանանդյան. Երկեր. 4. Զ. Երևան, 1985, էջ 185:

³ BGA, III, p. 373.

⁴ Նույն տեղում, էջ 377:

թագավորը [քրիստոնյա է], որն իշխում է Ջավազանի, Վանի և Վաստանի վրա»⁵: Ելնելով այս հաղորդումից՝ դժվար չէ կռահել, որ ադ-Դիրանին Վասպուրականի Դերենիկ (Դերեն) թագավորի (943–958) անվան այլագրությունն է, իսկ հիշյալ գավառն ու քաղաքները X դարում Վասպուրականի թագավորության մեջ էին մտնում, ուստի ադ-Դիրանիի երկիրը Վասպուրականի թագավորությունն է:

Անհրաժեշտ է նշել, որ դեռևս Սասանյանների օրոք հզորացած Արծրունիներն արաբական տիրապետության ժամանակաշրջանում տարածվեցին ոչ միայն Վասպուրական աշխարհի տարածքում, այլև հարևան երկրամասերում⁶: Եվ հենց այս է պատճառը, որ Իբն Հաուկալը Վասպուրականի թագավորության մեջ է հիշատակում Կալա Յունիսը, որը, ինչպես ստորև կտեսնենք, համապատասխանում է Մեծ Հայքի Այրարատ աշխարհի Կոգովիտ գավառի Դարյունից բերդին: Կոգովիտ գավառը Դարյունից բերդով Վասպուրականի թագավորությանը միացրել էր Դերենիկ թագավորի նախորդը՝ Գագիկը (908–943): Ըստ Թովմա Արծրունու՝ «ի գնալն Յուսիայ ամիրային ի Պարսս՝ գնաց և թագաւորն Գագիկ ի գաւառն Կոգովիտ, և պաշարեալ զանառն Դարիւնս՝ դողացեալ առնու ի գիշերի»⁷:

Մեր կարծիքով, արաբները Դարյունից բերդի անվան «դար» բազադրիչն ընկալել են «բերդ, ամրոց» իմաստով ու դարձրել «կալա»: Ինչ վերաբերում է Դարյունից անվան երկրորդ բաղադրիչին՝ «յունից»-ին, ապա վերջինի «ց»-ն, արաբերենում այդ տառի բացակայության պայմաններում, փոխարինվել է «ս»(س)-ով, և «յունից»-ը վերածվել է «յունիս»-ի: Դարյունից բերդը (գրաբարում՝ Դարենից կամ Դարիւնից բերդ⁸) գտնվում էր այժմյան Հին Բայազետ կամ Դողու-Բայազիդ քաղաքի հարևանությամբ, որտեղ մինչև այսօր էլ պահպանվել են բերդի պարիսպները⁹: Ինչ վերաբերում է Հերի և Կալա Յունիսի միջև ալ-Մուկադդասու նշած 6 անցում հեռավորությանը (մոտ 174–244 կմ), ապա այն որոշակիորեն չափազանցված է¹⁰: Նկատենք, որ կայարանը պետք է գտնվելիս լիներ ոչ թե

⁵ BGA, III, p. 348-348.

⁶ Թովմա Արծրունի և Անանուսի Պատմութիւն տանն Արծրունեաց. Երևան, 1985, էջ 444: Հմմտ. Յովհաննու կաթողիկոսի Դրասխանակերտցւոյ Պատմութիւն Հայոց. Երևան, 1996, էջ 328:

⁷ Նույն տեղում:

⁸ Պատմութիւն Ղևոնդեայ Մեծի վարդապետի Հայոց (այսուհետև՝ Ղևոնդ), Ս. Պետերբուրգ, 1887, էջ 18, 119 և այլն, Ստեփանոսի Տարօնեցւոյ Ասողկան Պատմութիւն տիեզերական, հրատ. Ստ Մայխասեանց, Ս. Պետերբուրգ, 1885, էջ 131:

⁹ Ս. Երեմյան. Հայաստանը ըստ «Աշխարհացոյց»-ի. Երևան, 1963, էջ 49:

¹⁰ Հայկական լեռնաշխարհ և հարակից շրջաններ, Ֆիզիկական քարտեզ. – Հայկական սովետական հանրագիտարան, հ. 2, Երևան, 1980, էջ 176: Խոյի և Բայազետի միջև հեռավորությունը հավասար է մոտ 155 կմ-ի: Պետք է նշել, որ արաբները ճանապարհների երկարությունները չափում էին մեկ օրում կենդանու (իմա՝ ուղտ) անցած ճանապարհով: Հարթ տեղանքում նրանք ճանապարհն անցնում էին շատ ավելի կարճ ժամանակում, քան լեռնային շրջաններում, ինչի պատճառով լեռնային պայմաններում ճանապարհը նրանց թվում էր ավելի երկար, քան իրականում կար (H. K a p a y a n o v. Նշվ. աշխ., էջ 68, ծան. 68): Ալ-Մուկադդասու հաղորդած հեռավորության չափազանցված տվյալը կարելի է բացատրել այդ իրողությամբ:

Դարյունից բերդում, այլ նրա մերձակայքում՝ անմիջապես ճանապարհի հարևանությամբ¹¹:

Ճանապարհի հաջորդ կայարանը՝ Կարիա ալ-Ասաբիատը, ըստ արաբ հեղինակի, գտնվում էր Կալա Յունիսից 1 անցում հեռավորության վրա (մոտ 30-40 կմ): Կարծում ենք, որ այդ կայարանը հաստատապես պետք է գտնվելիս լինե՞ր մինչև Հայկական պար լեռնաշղթան ընկած շրջանում:

Սեբեոսի մի արժեքավոր հիշատակությունն օգնում է ճշտել այս ճանապարհի երթուղին Դարյունից բերդից հյուսիս: Նկարագրելով արաբների 647 թ. արշավանքը¹² պատմիչն ի մասնավորի հաղորդում է. «...եկն գաւրն Իսմայելի յԱտրպատական, և բաժանեացան յերիս:...Արդ՝ որք ի կողմանս Սեպհական գնդին...եկին ժողովեցան ի Հէրևան, և մարտեան ընդ բերդին, և ոչ կարացին առնուլ: Եկին ի յՈրդսպու, և ոչ նմա ինչ կարացին առնել: Գնացին անտի և բանակեցան յԱրծափս...: Արդ՝ իջին ընգ այն արք ի վայր ի բերդէն երթալ խնդրել ի բերդէն Դարաւնից գաւր յաւգնականութիւն իւրեանց»¹³: Արծափ ամրոցը գտնվում էր Դարյունից բերդից մոտ 17 կմ հեռավորության վրա¹⁴, ինչը հիմք էր տալիս նրա պաշտպաններին՝ օգնություն կանչելու այնտեղից: Ելնելով վերոհիշյալից՝ ենթադրում ենք, որ ալ-Ասաբիատ անվանումը նույնական է Արծափ անվանը: Իսկ վերջինը Ղևոնդն ու Շապուհ Բագրատունին հիշատակում են «Արծափաց» ձևով¹⁵: Ինչ վերաբերում է «կարիա» բառին, ապա այն կարող է լինել «կալա» (բերդ) բառի աղավաղված ասորերակը: Այդպիսի աղավաղումը, ի դեպ, նաև Կալա Յունիսի գեպըում է առկա (Կարիա Յունիս)¹⁶: Սակայն, «կարիա» բառը (كاري) արաբերենից թարգմանաբար նշանակում է «գյուղ», «ավան», ինչը, թերևս, առավել հավանական տարբերակ է: Հասկանալի է, որ ճանապարհն անցնելու էր ամրոցի մերձակայքով, իսկ մերձակայքում գտնվող գյուղը պարզապես կոչվելու էր «գեւղն Արծափաց», որը մասամբ արաբերեն թարգմանվելու գեպըում, ինչպես կտեսնենք, դառնալու էր «Կարիա ալ-Արսաբատ»:

Արծափ ամրոցի հարևանությամբ գտնվող նույնանուն գյուղը, որտեղ տեղակայված էր կայարանը, դատելով մեր կողմից Կարիա ալ-Ասաբիատի հետ նրա նույնացումից և Սեբեոսի ևս մեկ կարևոր հիշատակությունից,

¹¹ Հեր-Դարյունից բերդ ճանապարհը գործում է նաև այսօր՝ ընթանալով Կոտորի (Վասպուրականի) լեռնաշղթայի արևելակողմով՝ Խոյ-Էօղլու-Մերդեն (Մարգիան)-Մակու-Դոդու-Բայազիդ գծով:

¹² Է. Լ. Դա ն ի ե լ յ ա ն. 647 թվականի արաբական արշավանքը Հայաստան. - ՊԲՀ, 1982, №2, էջ 106-116:

¹³ Պատմութիւն Ս ե բ է ո ս ի (այսուհետև՝ Ս ե բ է ո ս), աշխատասիրությամբ Գ. Աբգարյանի, Երևան, 1979, էջ 145:

¹⁴ Дорожная карта Кавказского края. Составлена и литографирована в военно-типографическом отделе Кавказского военного округа, 20 верст в дюйме. Тифлис, 1870.

¹⁵ Ղևոնդ, էջ 11: Պատմութիւն Շ ա պ հ ո յ Բ ա գրատունու յ, ի լոյս ածին Գ. Տէր-Մկրտչեան եւ Մեսրոպ Եպիսկոպոս, էջմիածին, 1921, էջ 29:

¹⁶ BGA, III, p. 376. Պետք է նշել, որ «Կարիա Յունիս» ձևը կարող է աղավաղում չլինել, այլ իրենից ներկայացնել «Դարբենից ավան» անվան արաբերեն թարգմանությունը: Դարբենից ավանը նույնական է այժմյան Հասան-Ղալային (Ս. Երեմյան. նշվ. աշխ., էջ 49):

երկու ճանապարհների հանգուցակետ էր: Պատմիչը, նկարագրելով արարների 641 թ. արշավանքը, հաղորդում է, որ նրանք Ձորա պահակ լեռնանցքով ներխուժեցին Տուրուբերան, գրավեցին Բզնունիքն ու Աղիովիտը և «ճանապարհ կալեալ ի Բերկրոյ ձորն ընդ Որդսպոյ և ընդ Գոգովիտ թափեցան յԱյրարատ»¹⁷:

Արաբական գործի՝ Որդսպուլից գալն ու Արծափ ամրոցը պաշարելը ցույց է տալիս, որ Որդսպուն ճանապարհով կապված էր Արծափի հետ: Բացի այդ, «ի Բերկրոյ ձորն ընդ Որդսպոյ և ընդ Գոգովիտ» արտահայտությունը նախատեսում է Որդսպուլի տեղադրությունն այդ ճանապարհի վրա մինչև Կոգովիտ գավառ հասնելը, Կոտոր լեռնաշղթայի արևմտակողմում, այսինքն՝ Վասպուրականում¹⁸: Դատելով վերոհիշյալ երկու փաստերից՝ ճանապարհի հաջորդ կայարանը Որդսպուլից հետո պետք է լիներ Արծափը Կոգովիտում, որից էլ այն կողմ ճանապարհն անցնելու էր Հայկական պարը: Այս ճանապարհն անցնում էր Վանա լճի հյուսիսային ափերով ու Կոտոր լեռնաշղթայի արևմտակողմով, իսկ Հերից Դարյունից բերդի մերձակայքով դեպի Արծափ ամրոցն շարժվող ճանապարհն ընթանում էր Կոտոր լեռնաշղթայի արևելակողմով: Փաստորեն, Կոտոր լեռնաշղթայի երկու կողմերով դեպի հյուսիս անցնող ճանապարհները միանում էին Արծափ ամրոցի մոտակայքում:

Կրկին անդրադառնալով Արծափաց գյուղ-կարիա ալ-Ասաբիատ նույնացմանը՝ նշենք, որ Ղևոնդի և Շապուհ Բագրատունու հիշատակած «Արծափաց» անվանաձևը, ամենայն հավանականությամբ, գործածական էր միջնադարում: Արաբերենում «ծ» տառի բացակայությունը պայմաններում արաբ աշխարհագետներն օգտագործում էին «ս» (س կամ ص) տառը, ինչպես, օրինակ՝ Սամանդու-Մամնդավ¹⁹ և Սանարիա-Մանարիա²⁰ դեպքերում, իսկ «ց» տառի բացակայությունը պայմաններում արաբերենում օգտագործվում է «տ» (ت) տառը: Կարծում ենք, որ արաբերենում «զգեղն Արծափաց» բառակապակցությունը, հաշվի առնելով վերոհիշյալ պարզաբանումները, մասամբ թարգմանվելու հետևանքով հնչելու էր «Կարիա ալ-Արսաբատ», որը հետագայում աղավաղվել ու վեր է ածվել «Կարիա ալ-Ասաբիատ»-ի:

Փաստորեն, ճանապարհը գալիս էր Դարյունից բերդի կողմից և անցնում Արծափաց ամրոցի մերձակայքում գտնվող նույնանուն գյուղով:

¹⁷ Ս ե բ ե ո ս, էջ 138:

¹⁸ Հ. Մանանդյանը Պևտինդերյան քարտեզի Artaxata-Godbi-Paresaca ճանապարհի Կատիսպի (Catispi) կայարանը նույնացնում է Որդսպուլին ու, ելնելով Ս. Երեմյանի տեղադրությունից, այն դնում այժմյան Տապարիզ բնակավայրի մերձակայքում՝ Կարաբենդից դեպի հարավ-արևելք (Հ. Մ ա ն ա ն դ յ ա ն. Հին Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները. Երևան, 1936, էջ 147-149, 246: Տե՛ս նաև Карта Кавказского края с показанием густоты армянского населения, Баку, 1908). Ճիշտ է, այդ դեպքում Որդսպուն կհայտնվի Կոգովիտի տարածքում, սակայն, Սեբեոսի հաղորդման ներքին տրամաբանությունը, ինչպես նաև մեր քննությունը, թույլ են տալիս նաև այդ տեղադրությունը:

¹⁹ J a c u t 's Geographisches Wörterbuch aus den Handschriften zu Berlin, St. Petersburg und Paris herausgegeben von Ferdinand Wustefeld, Leipzig, 1924(in sechs Banden), B. III, S. 144.

²⁰ BGA, VI, p. 122.

Պետր է նշել, որ Կարիա ալ-Ասաբիատի հեռավորությունը Կալա Յունիս կայարանից, որը մեկ անցում (մոտ 30–40 կմ) պետք է կազմեր, չի համարուստասխանում Դարյունից բերդից մինչև Արծափ ամրոց ընկած հեռավորությունը, ինչը, թերևս, պետք է բացատրել լեռնային տեղանքով: Այսպիսով՝ հարավ-արևելքից և հարավ-արևմուտքից եկող ճանապարհները միանում էին Արծափաց գյուղում:

Ինչպես տեսանք, ալ-Մուկադդասու տեքստը թերի է, ինչի պատճառով բացակայում են Կարիա ալ-Ասաբիատ-Տիգրիս ճանապարհաճատվածում գտնվող կայարանների անունները: Հաշվի առնելով այն, որ պարսկական տիրապետության շրջանում, համաձայն «Մղոնաչափք»-ի գործում էր Դվին–Տիգրիս ճանապարհը²¹, պետք է կարծել, որ գործ ունենք հենց այդ ճանապարհի հետ: Ուստի և կարծում ենք, որ ճանապարհն Արծափից հետո անցնում էր Հայկական պար լեռնաշղթայով, Չինգիլի լեռնանցքով ու Օրկովի կիրճով²², այնուհետև թեքվում դեպի արևելք և իջնում Երասխ գետի հովիտի Արտաշատի կամրջի մոտ: Այն, հավանաբար, անցնում էր Երասխը Արտաշատի կամ Տափերի(Տափերական) կամրջով ու շարժվում դեպի Դվին²³: «Մղոնաչափք»-ի Դվին–Տիգրիս ճանապարհը, համեմատելով Սասանյանների տիրապետության շրջանում (համաձայն Պետինգերյան քարտեզի) նույն ուղղությամբ գործող ճանապարհի հետ, Երասխ գետի ափամերձ շրջանով բարձրանում էր դեպի հյուսիս ու, այնուհետև, անցնում Հրայրդան գետի արևելակողմով ընդհուպ մինչև նրա ակունքը, որից հետո, շարժվելով հյուսիս, անցնում էր Սևանի լեռնանցքով: Ծանապարհը դեպի Տիգրիս կարող էր անցնել երկու հնարավոր երթուղով: Մեկն այժմյան Դիլիջանով և Աղստև գետի ափով շարժվում է դեպի Իջևան և, այնուհետև, նույն գետի ափով ընթանալով դեպի հյուսիս, գուրս է գալիս Կուր գետի ափը²⁴: Այստեղ ճանապարհը, ամենայն հավանականությամբ, միանում էր Պարտավ-Տիգրիս ճանապարհին Խունան կայարանում, որին մենք գեոկանդրադառանք, ու շարժվում Տիգրիս: Մյուս երթուղին Սևանի լեռնանցքից այն կողմ անցնում է Դիլիջանով, թեքվում արևմուտք, հասնում Վանաձոր, որից հետո Ստեփանավան-Կալինինո գծով շարժվում է հյուսիս ու գուրս գալիս Խրամ գետի ափը: Վերջինիս ձախ ափին գտնվող Բոլնիսով ճանապարհն ընթանում է Մառնեուլ, այնտեղից շարժվում դեպի հյուսիս ու մտնում Տիգրիս: Այս երկու ճանապարհներն էլ ցայսօր գործում են: Դատելով այն փաստից, որ, ինչպես տեսանք, Պետինգերյան քարտեզը հիշատակում է միայն առաջին երթուղին, ապա, կարծում ենք, որ գործ ունենք դրա հետ: Վերջինս գուրս էր գալիս Կուր գետի ափը Խունանի մոտ, որն ուսումնասիրողների կողմից նույնացվել է հայկական սկզբնաղբյուրների Հունարակերտ ամրոցին²⁵ ու տեղադրվել Կուր գետի աջ ափին՝ նրա

²¹ Հայ ժողովրդի պատմություն. հ. II, Երևան, 1984, էջ 381:

²² Թ. Հ ա կ ո բ յ ա ն. Հայաստանի պատմական աշխարհագրություն. Երևան, 1984, էջ 17:

²³ Ս ե բ ո ս, էջ 138:

²⁴ С. Е р е м я н. Торговые пути Закавказья в эпоху Сасанидов по Tabula Peutingeriana. — «Вестник древней истории», 1939, № 1, с. 81-85.

²⁵ Ս. Ե բ ո յ ա ն. նշվ. աշխ., էջ 63: նման տեսակետ է արտահայտում նաև Մարկվարտը (Հ. Մ ա ն ա ն դ յ ա ն. Երկեր. հ. 2, էջ 175):

մեջ իրամ գետի թափվելու տեղին մոտիկ²⁶: Համաձայնելով Սուռնան-Հունարակերտ նույնացմանը՝ նշենք, որ դեռևս XIX դ. Ս. Զալալյանցն իր ճանապարհորդութան ժամանակ եկել էր այն համոզմանը, թե Հունարակերտը գտնվել է Աղստե գետի ձախ ափին, որտեղ՝ նրա գետաբերանի շրջանում, պահպանվել են այդ ամրոցի ավերակները²⁷: Հայտնի է, որ Հունարակերտը դտնվում էր Հայոց, Վրաց և Աղվանից աշխարհների սահմանադրիսին²⁸: Դատելով այն փաստից, որ 450-451 թթ. ազգային-ազատագրական պատերազմի ժամանակ արգեն Գուդարքը, որպես առանձին բղջիսուկթյուն, մտցված էր Վրաց²⁹, իսկ Մեծ Հայքի Ուտիք աշխարհի մի հատվածը՝ ինչպես նաև Եղիշեի այն վկայությունից, որ այդ պատերազմի ժամանակ վերոհիշյալ մարզպանությունների սահմանը (սահմանն այդ մարզպանությունների կազմում գտնվող Գուդարքի և Ուտիքի միջև) անցնում էր ինչպես քաղաքի մոտակայքով³⁰, այսինքն՝ Աղստե դետով, քանի որ ինչպես արդ գտնվում էր Աղստե դետի աջ ափին³¹, ապա, փաստորեն, Հունարակերտը, որը նույնպես գտնվում էր այդ սահմանի հարևանությունում, պետք է փնտրել Հենց Աղստե գետի ափին: Հունարակերտը, մեր կարծիքով, պետք է համապատասխաներ Ս. Զալալյանի հիշատակած ավերակներին, քանի որ այն Գուդարքի կազմում էր գտնվում³²:

Հունարակերտից մինչև Կալա իրն Քանդաման (թարգմանաբար՝ Քանդամանի որդու ամրոց) հեռավորությունը, ըստ ալ-Իսախանու, 10 փարսախ էր (մոտ 58 կմ)³⁴, իսկ ըստ ալ-Մուկադդասու՝ մեկ անցում (մոտ 30-40 կմ)³⁵: Ս. Երեմյանը Կալա իրն Քանդամանը տեղադրում է այժմյան վրացական Գարդաբան քաղաքի տեղում, իսկ Մարկվարտը՝ իրամ և Կուր դե-

²⁶ Ս. Երեմյան, նշվ. աշխ., էջ 63: Տե՛ս նաև Հ. Մանանդյան, Երկեր. հ. Գ, Երևան, 1977, էջ 194: Հետագա քննությունը, ինչպես կտեսնենք, մեզ բերում է այն համոզման, որ այդտեղ գտնվել է ոչ թե Սուռնան-Հունարակերտը, այլ նրան հաջորդող Կալա իրն Քանդաման կայարանը:

²⁷ Ս. Զալալյան, Ճանապարհորդութիւն ի մեծն Հայաստան. մասն Բ, Տփղիս, 1858, էջ 388:

²⁸ Ս. Երեմյան, նշվ. աշխ., էջ 63:

²⁹ Բ. Հարությունյան, Մեծ Հայքի Գուդարք աշխարհը ըստ «Աշխարհացոյց»-ի. «Բանբեր Երևանի համալսարանի», 1977, № 2, էջ 187-188:

³⁰ Պետք է նշել, որ Ուտիք աշխարհի այդ հատվածը, թերևս, Աղվանից մարզպանության էր միացվել 428 թ. [տե՛ս Եղիշե. Վանս Վարդանայ և Հայոց պատերազմին (այսուհետև՝ Եղիշե), Երևան, 1989, էջ 150: Բ. Հարությունյան, Մեծ Հայքի թագավորության հյուսիս-արևելյան մարզերի վարչա-քաղաքական կազմությունը 387-451 թթ.վականներին. «Բանբեր Երևանի համալսարանի», 1976, № 2, էջ 89]: Ուտիքի մնացած հատվածը և Արցախը Աղվանից մարզպանությանը միացվեցին ավելի ուշ՝ 450-451 թթ. այսպատմությունից հետո (Բ. Հարությունյան, Մեծ Հայքի թագավորության հյուսիս-արևելյան մարզերի..., էջ 91):

³¹ Եղիշե, էջ 150. «[Սերուխոր] փութանակի անցանքը ընդ մեծ գետն Կուր անուն, և պատահէր նմա (Վարդանին) մերձ ի սահմանս Վրաց (Վրաց մարզպանության) հանդէպ ինչպես քաղաքի»:

³² С. Еремян, նշվ. աշխ., էջ 85:

³³ Աշխարհացոյց Մովսեսի ինքնանշույլ յաւելուածովք նախնաց, Վենետիկ, 1881, էջ 28: Մովսեսի ինքնանշույլ Պատմութիւն Հայոց, քննական բնագիրը Մ. Աբելյանի և Ս. Զարուկիսեանի, Երևան, 1981, էջ 128:

³⁴ BGA, I, p. 193.

³⁵ BGA, III, p. 382.

տերի ջրկիցից ոչ հեռու՝ Կրգ-Կալա ամրոցի ավերակների տեղում, Հին վրացական Գարդարան երկրամասում³⁶: Այսինքն՝ երկու ուսումնասիրողներն էլ այդ անվանումը կապում են վրացական Գարդարան անվան հետ: Մարկվարաի տեղադրության օգտին են խոսում նաև Խրամ գետի վրա, Կրգ-Կալա ամրոցի մերձակայքում, Հին կամուրջների հետքերը և իջևանատները³⁷: Այստեղով էր անցնում մեծ և բարեկարգ ճանապարհը, ինչի պատճառով ճանապարհորդներն այն կարծիքին էին, թե «աստիչ անցեալ կարեն մտանել ուղղակի ի լայնատարած դաշտն...Աղուանից...և գուցե աստի էր ճանապարհն դէպ յԱլանս...»³⁸:

Խունանի և Կալա իրն Քանդամանի մեր առաջարկած տեղադրությունների դեպքում իրականությունը մոտավորապես համապատասխանում է այլ-Մուկադդասու նշած հեռավորությունը, քանի որ Աղստե գետի դետաբերտի աջ ափին գտնվող ավերակներից մինչև Կրգ-Կալա ճանապարհահատվածի երկարությունը կազմում է մոտ 30–35 կմ:

Կալա իրն Քանդամանից ճանապարհը շարժվում էր Տփղիս, որոնց միջև հեռավորությունը, ըստ այլ-Իսթախրու, կազմում էր 12 փարսախ (մոտ 70 կմ)³⁹, ինչն իրականությունը չի համապատասխանում: Հեր-Դարբանդ ճանապարհի վրա Կալա իրն Քանդաման կայարանի ներմուծումից (նախքան ուղու՝ Տփղիս հասնելը) բխում է, որ այն պետք է գտնվեր Տփղիսից մեկ անցում հեռավորության վրա, ինչը համապատասխանում է իրականությունը, քանի որ Կրգ-Կալայից մինչև Տփղիս մոտ 45 կմ է: Այսինքն՝ կարծում ենք, որ Աղստեի ափով շարժվելով և դուրս դալով Կուր գետի ափը՝ ճանապարհը մինչև Տփղիս պետք է ունենար հետևյալ տեսքը. «[Խունանից մինչև Կալա իրն Քանդաման մեկ անցում է], ապա մինչև Տիֆլիս՝ 1 անցում»⁴⁰:

Մեծ կարևորություն է ներկայացնում այլ-Մուկադդասու հիշատակած ճանապարհի ուղղությունը նաև Տփղիսից այն կողմ, որի հիշատակությունը ևս մյուս արաբ հեղինակների մոտ բացակայում է: Տփղիսից հետո ճանապարհը գնում էր Թաբլա, որտեղից էլ՝ Շաքի: Սակայն, ցավոք, այդ կայարանների միջև հեռավորություններն այլ-Մուկադդասուի չի հիշատակում, ինչը դժվարացնում է Թաբլա կայարանի տեղադրությունը: Թեև ևս, պետք է հավանական համարել Թաբլայի նույնացումը Թելավ քաղաքին⁴¹: Թելավը XI դ. դարձավ Կախեթի թագավորության մայրաքաղաքը, և այդ քաղաքի բարձրացումն ու ծաղկումը պետք է կապված լիներ Տփղիսից Շաքե տանող ճանապարհի հետ⁴²: Թաբլայից հետո ճանապարհն անցնում էր

³⁶ Հ. Մ ա ն ա ն դ յ ա ն. Երկեր. հ. 2, էջ 175:

³⁷ Ս. Ջ ա լ ա լ ե ա ն ց. Նշվ.աշխ.. էջ 77.

³⁸ Նույն տեղում:

³⁹ BGA, I, p. 193.

⁴⁰ Ինչ վերաբերում է այն իրողությանը, որ այլ-Մուկադդասուի Պարտավ-Տփղիս ճանապարհի նկարագրության մեջ Կալա իրն Քանդամանից Տփղիս հեռավորությունը նշում է երկու անցում (BGA, III, p. 382), ապա, մեր կարծիքով, Հեղինակը Հեր-Դարբանդ և Պարտավ-Տփղիս ճանապարհների մասին տվյալները քաղել է տարբեր աղբյուրներից, իսկ դրանց տեղեկությունները կարող էին միմյանցից տարբերվել:

⁴¹ Н. К а р а у л о в. Նշվ.աշխ., №38, Թիֆլիս, 1908, էջ 22, ծան. 7:

⁴² Очерки истории Грузии, т. II, Тбилиси, 1988, с. 258-259.

Շաքե, որը համապատասխանում է ներկայիս Շաքի կամ Նուխի քաղաքին⁴³: Շաքեից այն կողմ, ըստ ալ-Մուկադդասու, ճանապարհը գնում էր Լաքղան, իսկ դրանց միջև հեռավորությունը 2 անցում էր (10–14 փարսախ կամ 60–80 կմ):

Լաքղանը ոչ թե ինչ-որ կոնկրետ կայարան էր, այլ համապատասխան երկրի անվանումը, որը, թեև ևս, նույնական էր արաբական աղբյուրներում հաճախ հիշատակվող ալ-Լաքղ երկրին: Ծանապարհի հետագա ուղղութունը ճշտելու համար անհրաժեշտ է պարզել այդ երկրի տեղագրությունը:

Այդ խնդրով զբաղվել է Վ. Մինորսկին: Ականավոր կովկասագետն «ալ-Լաքղ» անվանումը բացատրում է այսպես. «[այն] կազմված է լակ/լադ(տեղական լեզուներում «մարդ»)», գումարած իրանական -զ վերջածանցը, որը ծագում է ցույց տալիս»⁴⁴: Ըստ նրա՝ մուսուլմանական աղբյուրներում ալ-Լաքղ կոչվող ցեղերը բնակվում էին Մասկաթից (Մազք-թաց աշխարհ) արևմուտք, Սամուր դետի վերին հոսանքում: Նրանց երկիրը ձգվում էր Շիրվանի ողջ հյուսիսային մասի երկայնքով, որից այն բաժանված էր Կովկասյան լեռների հարավարևելյան ճյուղավորումով: Այստեղից էլ բխում էր այդ երկրի նշանակությունը Շիրվանի համար որպես պատվարի, որը պաշտպանում էր Շիրվանը հյուսիսային նվաճողներին⁴⁵: Վ. Մինորսկին նշում է, որ ալ-Լաքղն ընդհանրական անվանում էր ու արաբ հեղինակների կողմից տրվում էր Հարավային Դաղստանի ցեղերին⁴⁶: Ա. Տեր-Ղևոնդյանը լաքղերին նույնացնում է այժմյան լեզգիներին հետ⁴⁷:

Դատելով արաբ հեղինակների հաղորդումներից՝ ալ-Լաքղ անվանումը նրանք երբեմն տալիս էին Դաղստանի բոլոր լեռնականներին և, երբեմն էլ, այդ լեռնականներին՝ առանձին-առանձին: Մասուդին, օրինակ, խոսելով այն մասին, թե Լաքղերի թագավորությունը հանդիսանում էր Շիրվանի թագավորության պատվարը, ապա շարունակում է, որ լաքղերը մեծաքանակ ցեղ են և ապրում են Կովկասյան լեռներում: Նրանց մեջ կան անհավատներ և Շիրվանի իշխանությունը չենթարկվածներ, որոնք կոչվում են դուդանիյացիներ: Նրանք հեթանոսներ են ու անկախ⁴⁸: Իսկ Յակուտը հաղորդում է, որ լաքղերը մեծաքանակ ժողովուրդ են և բաղկացած են շատ ցեղերից⁴⁹: Այսինքն՝ ճիշտ է Մինորսկու վերոբերյալ կարծիքը, թե «ալ-Լաքղ»-ն ընդհանրական անուն էր և վերաբերում էր Հարավային Դաղստանի ցեղերին: Մեր կարծիքով, ալ-Մուկադդասին Լաքղան անվան տակ նկատի ունի ոչ թե հատկապես ինչ-որ մի ցեղի, այլ Հարավային

⁴³ У. Е. Р. Б. Д. Я. В. Н. 2. 73:

⁴⁴ В. М и н о р с к и й. История Дербенда и Ширвана IX—XI вв., М., 1963, с. 112, прим. 14.

⁴⁵ Նույն տեղում, էջ 112: ١٩٤٨، القاهرة، ١-٢، معادن الجواهر، مروج الذهب، مسعودي، էջ 177:

⁴⁶ В. М и н о р с к и й. 2. 73:

⁴⁷ Ա. Տ. Ե. Ղ. և Ն. Դ. Ե. Հայաստանը VI-VIII դարերում. Երևան, 1996, էջ 156:

⁴⁸ مسعودي، էջ 177:

⁴⁹ Jacut, I, S. 438.

Դադաստանը⁵⁰: Իսկ այն, որ «Լաքզան» բառն արաբերենից թարգմանաբար նշանակում է «երկու Լաքզ», խոսում է մեր կարծիքի օգտին:

Այսպիսով Շաքեից հյուսիս ճանապարհը պետք է անցներ Կովկասյան լեռներն ու մուտք գործեր ալ-Լաքզ երկիրը (Հարավային Դադաստան): Ամենայն հավանականությամբ, ճանապարհը Շաքե քաղաքի մոտ հաղթահարում էր Կովկասյան լեռները Օղութ-Քիչ-Խնով բնակավայրերի գծով և դուրս գալիս Ախտի-Հայի հովիտը⁵¹: Այս ճանապարհի վերաբերյալ հիշատակություն ունի արաբ պատմիչ ալ-Քուլեֆին: Նա պատմում է, որ Մուհամմադ իբն Մարվանը 732/733 թ. դեպի Խազարական թագավորություն կատարած արշավանքի ժամանակ կարճ ուղի է ընտրել ու Շաքեի մերձակայքով անցնող ճանապարհով է հաղթահարել Կովկասյան լեռներն ու ներխուժել Սարիր⁵²:

Ալ-Լաքզ-Դարբանդ ճանապարհահատվածը կարող էր երկու հնարավոր երթուղի ունենալ: Առաջինը՝ սկզբում Ախտի-Հայ, իսկ հետո Սամուր գետերի ափերով շարժվում է դեպի արևելք ու միանում Դարբանդ շարժվող մեծ ուղուն, որը նույնական է արաբ հեղինակների հիշատակած Պարտավ-Դարբանդ ճանապարհին: Երկրորդ երթուղին միանում է այդ ճանապարհին՝ շարժվելով Ախտի-Հայ և Կուրախ-Հայ գետերի ափերով: Ավելի ընդունելի է առաջին ուղեգիծը՝ կապված առավել մատչելի ճանապարհի առկայության հետ: Ալ-Լաքզից (Լաքզան) մինչև Դարբանդ հեռավորությունը, ըստ ալ-Մուկադդասու, կազմում էր 3 անցում: Կարծում ենք, որ այս ճանապարհը, ընթանալով Ախտի-Հայ և Սամուր գետերի ափերով, պետք է միանար Պարտավ-Դարբանդ ճանապարհին Սամուր գետի կամրջի՝ Ջիսր Սամուրի մոտակայքում⁵³, իսկ հետո շարժվեր դեպի Դարբանդ:

Ի մի բերելով քննության արդյունքները՝ նշենք, որ ալ-Մուկադդասու հիշատակած Հեր-Դարբանդ ճանապարհը Հերից դեպի հյուսիս էր շարժվում Կոտոր լեռնաշղթայի արևելակողմով, հասնում Դարյունից բերդին, այնուհետև անցնում Արծափ ամրոցի մերձակայքով, հաղթահարում Հայկական պար լեռնաշղթան ու, անցնելով Երասխ գետը Տափերի կամրջով, գնում էր Դվին: Ապա ճանապարհն անցնում էր Երասխ գետի ափով ու Հրազդան գետի արևելակողմով, հասնում մինչև վերջինիս ակունքի շրջանը, այգետեղից շարժվում դեպի հյուսիս և անցնում Սեանի լեռնանցքով: Այնուհետև ճանապարհը շարժվում էր Աղստև գետի ափով, հասնում Հունարակերտ ամրոցին, որից հետո անցնում էր Կուր գետի ափով և Կալա

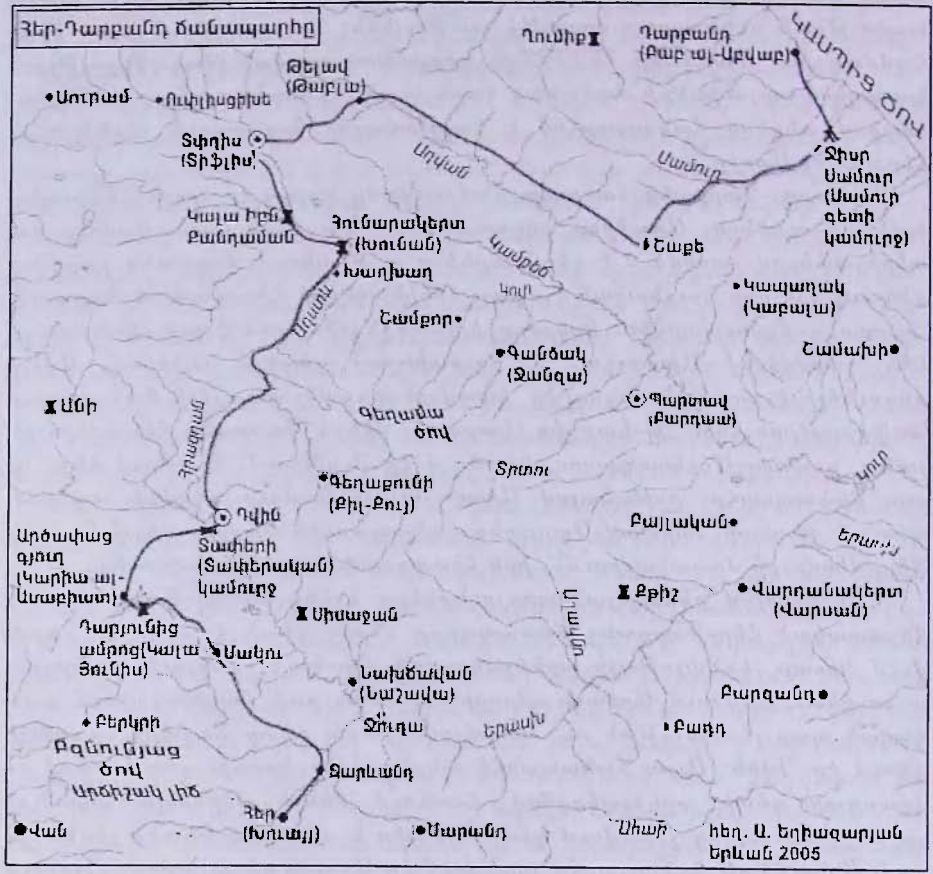
⁵⁰ Պետք է նշել, որ ալ-Լաքզ անվանումը, ամենայն հավանականությամբ, արաբները վերցրել էին լակերի անվան հայերեն հոգնակի հայցական «Լակս» ձևից և, համապատասխանեցնելով արաբերենին, ստացել «ալ-Լաքզ»-ը:

⁵¹ Տե՛ս ուղևորական ցարական բանակային շտաբի հինգվերստանոց քարտեզի № 3. 7. և Պ. 6. պլանշետները: Անանուն լեռնանցքով անցնող այդ ճանապարհը հիշատակում է Մ. Բարխուդարյանցը [Մ. Բ ա ռ ի ս ու ա ռ ե ն ց. Աղուանից երկիր եւ դրացիք (Միջին Դադաստան). Թիֆլիս, 1895, էջ 114-115]:

⁵² A l-K u f i. Kitab al-futūh. VIII, Hyderabad, 1975, p. 75. Սարիրի թագավորությունը գրադեցնում էր Անգլյան ու Ավարյան Կոյսու գետերի հովիտները (Ա. Ե ղ ի ա զ ա ռ յ ա ն. Արաբական աղբյուրների Սարիրի թագավորությունը. - «Գիտություն գլոբալ», 2004, հ. 4, էջ 99-106):

⁵³ Ջիսր Սամուրը, ամենայն հավանականությամբ, համապատասխանում է Կուլարյան կամրջին:

Իբն Քանդաման կայարանով շարժվում Տփղիս: Տփղիսից Թելավ քաղաքով ճանապարհը գնում էր Շաքե, վերջինիս մոտակայքում հաղթահարում Կովկասյան լեռներն ու դուրս գալիս Ախտի-չայ գետի ափը, ապա այդ գետի, հետո Սամուրի ափերով ընթանալով հասնում էր Պարտավ-Դարբանդ ճանապարհի վրա գտնվող Սամուր գետի կամրջին՝ Զխր Սամուրին և Պարտավ-Դարբանդ ճանապարհի ուղեգծով շարժվում Դարբանդ:



ДОРОГА ХОЙ (ХУАЙ) – ДЕРБЕНД (БАБ АЛ-АБВАБ) СОГЛАСНО АРАБСКОМУ ГЕОГРАФУ АЛ-МУКАДДАСИ

АРМАН ЕГИАЗАРЯН

Резюме

Арабский географ ал-Мукаддаси описывает дорогу Хой – Дербенд. Первой станцией после Хоя являлся Кала Юнис, который, по нашему мнению, тождественен с крепостью Дарюнк. Карья ал-Асабят, вторая станция, вероятно,

соответствует деревне Арцап. От Арцапа до Тбилиси наименования станций не сохранились. Ясно, что эта часть дороги проходила через Армению. Тебла, следующая станция после Тбилиси, соответствует сегодняшнему городу Телав. От Телава до Дербенда дорога проходила через Шаки и страну лезгинов, которую ал-Мукаддаси называет Лакзан.

ROAD KHOI (KHUAI)–DERBEND (BAB AL-ABVAB) ACCORDING TO
ARABIAN GEOGRAPHER AL-MOQADDASI

ARMAN YEGHIAZARYAN

S u m m a r y

Arabian geographer al-Moqaddasi describes the road Khoi-Derbend. The first station after Khoi was Kala Unis, which in our opinion is identical with the fortress of Dariunk. Karya al-Asabiat, the second station, probably, corresponds to the village of Artsaph. From Artsaph up to Tbilisi the names of stations were not preserved. It is clear, that this part of the road passed through Armenia. Tebla, the next station after Tbilisi, corresponds to today's city of Telav. From Telav up to Derbend the road passed through Shaki and the land of the Lezgins, which al-Moqaddasi names Lakzan.