

ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՅՈՒՆ ԵՎ ՀԱՅՈՑ ԹԱԳԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆԸ
IX ԴԱՐԻ ՎԵՐՋԻՆ ԵՎ X ԴԱՐԻ ՍԿՁԲԻՆ
(Ճանապարհային երթուղիների քննություն)

ԱՐՄԱՆ ԵՐԻԱՋԱՐՅԱՆ

Արաբական խալիֆայության և Բյուզանդական կայսրության միջև VII-X դդ. տեղի ունեցող անընդհատ պատերազմների հետևանքով Արևելքն Արևմուտքին կապող ճանապարհները և, մասնավորապես, Մետաքսի ճանապարհը, կորցրել էին իրենց նշանակությունը, իսկ Հայաստանը և Այսրկովկասյան երկրները՝ նվաճված արաբների կողմից և միավորված Արմինիա վարչական միավորի կազմում, առևտրական հարաբերություններ էին պահպանում միայն Խալիֆայության մեջ մտնող երկրների հետ¹:

IX դ. ընթացքում պատերազմները Խալիֆայության և Բյուզանդիայի միջև դեռևս շարունակվում էին, որի հետևանքով Փոքր Ասիայում երկու տերությունների միջև ձևավորված սահմանային ամրությունների գոտին, որը տարածվում էր Միջերկրական ծովի կիլիկյան ափերից մինչև Կամախս քաղաքը, պահպանում էր իր գոյությունը²: Անընդհատ պատերազմների պայմաններում բացառվում էր այդ գոտում որևէ առևտրական ճանապարհի գոյությունը:

IX դ. վերջից հայ Բագրատունիների տերության ստեղծումով և 893 թ. հայ-բյուզանդական առևտրական պայմանագրի կնքումով Արևելքն Արևմուտքին կապող Մետաքսի ճանապարհը վերստին սկսեց գործել³: Դա դարակազմիկ իրադարձություն էր ինչպես Հայաստանի, այնպես էլ հարևան ու հեռավոր երկրների և ժողովուրդների համար: Երկարատև դարից հետո այդ երկրներն ու ժողովուրդները հնարավորություն ստացան վերսկսելու ոչ միայն առևտրական, այլև դրան զուգընթաց՝ քաղաքակրթական շփումները:

Թեև Ատրպատականի ոստիկան Ափշինը 894 թ. փորձեց խոչընդոտել առևտրական մայրուղու գործարկումը՝ ներխուժելով հայ Բագրատունիների տերություն և ժամանակավորապես գրավելով Նախճավանն ու Դվինը, սակայն հաջողություն չունեցավ: Սմբատ Ա-ին հաջողվեց պահպանել ինչպես տերության ամբողջականությունը, այնպես էլ Մետաքսի ճանապարհի անխափան գործունեությունը⁴:

¹ Տե՛ս **Ա. Եղիազարյան**, Արաբական խալիֆայության Արմինիա վարչական շրջանը (պատմաաշխարհագրական ուսումնասիրություն), Եր., 2010, էջ 89-130:

² Տե՛ս **Ա. Տեր-Ղևոնդյան**, Արաբական սահմանային ամրությունների գոտին (Սուղուր), «ՊԲՀ», 1981, թիվ 2, էջ 134-149:

³ Տե՛ս «Յովհաննու կաթողիկոսի Դրասխանակերտցույ Պատմութիւն Հայոց», բնագիրը Մ. Էմինի, Եր., 1996, էջ 160-162: Տե՛ս նաև՝ **Манандян Я.** О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен (V в. до н. эры-XV в. н. эры), Ер., 1954, էջ 201-203, **Ա. Եղիազարյան**, Հայ Բագրատունիների տերությունը (885-908), (պատմաաշխարհագրական ուսումնասիրություն), Եր., 2011, էջ 71-80:

⁴ Տե՛ս **Հովհաննես Դրասխանակերտցի**, էջ 170-172:

Այդ շրջանում Բագրատունիների տերության մեջ առևտրական ճանապարհների հիմնական հանգույցը հայոց հինավուրց մայրաքաղաք Դվինն էր, որն, ի տարբերություն Հայաստանի շատ քաղաքների, արաբական տիրապետության շրջանում զգալիորեն աճել էր: Մինչև Դվինի ամիրայության ստեղծումը (X դ. առաջին կես)՝ Մետաքսի ճանապարհը անցնում էր Դվինով: Ամիրայության ստեղծումը կասեցրեց ճանապարհի ակտիվ գործունեությունը, ուստի հետագայում այն շրջանցում էր Դվինը:

Հոդվածում քննության ենթ առել Արևելքն Արևմուտքին կապող մեծ առևտրական ճանապարհի՝ Բագրատունիների տերությունով անցնող հիմնական ուղեգծերն ու կայարանները IX դ. վերջին և X դ. սկզբին:

Մետաքսի ճանապարհը հայոց տերություն էր մտնում տարբեր ուղեգծերով: Սկզբում քննության առնենք ճանապարհի ուղեգծերը մինչև Դվին:

Առաջին ուղեգիծը Հայաստան էր գալիս Ատրպատականից՝ Արտավետ քաղաքով: Այդ ճանապարհի և նրա կայարանների միջև հեռավորությունների վերաբերյալ մանրամասն տեղեկություններ են պահպանվել արաբ հեղինակների աշխատություններում: Ճանապարհը Հայաստանում անցնում էր Վարսան-Դարման-Բայլական-Յունան-Պարտավ-Կալկաթուս-Մատրիս-Դաունիս-Քիլաքունի-Սիսաջան-Դվին ուղեգծով⁵: Արտավետ-Վարդանակերտ-Պարտավ ճանապարհահատվածը հիշատակվում է նաև «Մղոնաչափք»-ում: Այն Արտավետից ընթանում էր Վարդանակերտ, ապա անցնում Պարտավ⁶:

Վարսան: Համապատասխանում է Մեծ Հայքի Փայտակարան աշխարհի Վարդանակերտ գավառի համանուն կենտրոնին: Այն նույնական է Երասխ գետի ափին՝ նրա մեջ ներկայումս Կարասու կոչվող գետի թափվելու տեղից դեպի հյուսիս-արևելք գտնվող Ալտան բերդի ավերակներին⁷:

Դարման: Վարդանակերտ-Պարտավ ճանապարհահատվածը Վարդանակերտ-Դարման-Բայլական-Պարտավ երթուղով հիշատակվում են միայն Իբն Խորդադբեհն ու Կուդաման: Դարմանը, ըստ Իբն Խորդադբեհի, գտնվում էր Վարսանից 3 փարսախ (մոտ 17 կմ) հեռավորության վրա: Դարմանի տեղադրության մասին որևէ տարբերակ տալը շատ դժվար է, քանի որ սա դրա միակ հիշատակությունն է: Ն. Կարաուլովը, որը Դարմանը համարում էր Յունանի աղավաղումը, այն տեղադրել է ներկայիս Դեյրան գյուղի տեղում⁸: Դեյրանը գտնվում է Աղդան բնակավայրից շուրջ 20 կմ դեպի արևելք: Յունանի նման տեղադրությունն ընդունելի տարբերակ է, իսկ ինչ վերաբերում է Դարմանին, ապա նշենք, որ ադրբեջանա-իրանական սահմանին, Երասխ գետից հարավ, կար Դարանյան կոչվող մի հենա-

⁵ Տե՛ս **Ibn Khordādbēh**, Kitāb al-masālik wa'l-mamālik.-BGA, ed. II, p. VI, Lugd. Bat., 1967, էջ 122: Տե՛ս նաև՝ “Excerpta e Kitāb al Kharadj auctore Kudama-ibn Dja'far”.-BGA, ed. II, p. VI, Lugd. Bat., 1967, էջ 213 և այլն:

⁶ Տե՛ս «Հայ ժողովրդի պատմություն», Հայկական ՍՍՀ ԳԱ հրատ., հ. II, Եր., 1984, էջ 381:

⁷ Տե՛ս **Ս. Երենյան**, Հայաստանը ըստ «Աշխարհացոյց»-ի, Եր., 1963, էջ 83:

⁸ Տե՛ս **Караулов Н.** Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Азербейджане // “Сборник материалов для описания местностей и племен Кавказа”. Вып. 29. Тифлис, 1901, էջ 67, ծանոթ. 59:

կետ, իսկ վերջինիս հարևանությամբ, դեպի արևելք, գտնվում էր համա-
նուն բերդը: Կարծում ենք, որ Դարման անունը սերտորեն կապված է Դա-
րան անվան հետ: Եթե ճիշտ է մեր ենթադրությունը, և Դարան-Դարման ան-
վանումը վերաբերում էր Երասխից հարավ ընկած շրջանին, ապա Վարդա-
նակերտից 3 փարսախ (մոտ 17 կմ) հեռավորության վրա գտնվող Դարման
կայարանը, ամենայն հավանականությամբ, նույնպես պետք է գտնվեր Ե-
րասխից հարավ: Մեր կարծիքով, ճանապարհը Վարդանակերտից շեղվե-
լու էր դեպի հյուսիս-արևելք, շարժվելու էր Երասխի ափով մոտ 17 կմ,
հասնելու էր գետի ոլորանը, որի շրջանում, ամենայն հավանականու-
թյամբ, գտնվում էր Դարման կոչվող կայարանն ու, այնուհետև, մուտք էր
գործելու Յայոց տերություն: Այս երթուղով Վարդանակերտ-Բայլական ճա-
նապարհահատվածի երկարությունը կազմում էր 12 փարսախ (շուրջ 70
կմ), ի տարբերություն Վարդանակերտից ուղղակիորեն դեպի Բայլական
անցնող երթուղու, որի երկարությունը 7 փարսախ էր (շուրջ 41 կմ):

Բայլական: Ճանապարհի մի ուղեգիծը Վարդանակերտի, իսկ մյուսը՝
Դարմանի մոտ, անցնում էր Երասխը և շարժվում Բայլական: Վերջինը
գտնվել է այժմ Օրենկալա կոչվող ավերակների տեղում⁹: Բայլականի և
Պարտավի միջև հեռավորությունը կազմում էր 14 փարսախ (մոտ 81 կմ):
Այս հեռավորությունը համապատասխանում է ալ-Իսթախրիի և Իբն Յաու-
կալի տեղեկություններին, ըստ որոնց՝ Բայլականից Յունանով Պարտավ
ընթացող ճանապարհահատվածի երկարությունը 14 փարսախ էր: Ուստի
և կարծում ենք, որ Իբն Խորդադբեհի հիշատակած Բայլական-Պարտավ
14 փարսախ երկարությամբ ճանապարհահատվածը համապատասխա-
նում է մյուս հեղինակների Բայլական-Յունան-Պարտավ ճանապարհա-
հատվածին, միայն հանվանե բացակայում է Յունանը:

Յունան: Այս կայարանի մասին Յակուտը հաղորդում է, թե այն մի
վայր էր Պարտավի և Բայլականի միջև՝ վերջիններիցս 7-ական փարսախ
հեռավորության վրա¹⁰: Այն, ըստ Իբն Յաուկալի, գյուղ էր¹¹: Սակայն արաբ
աշխարհագետների երկերում այն հազվադեպ է հիշվում՝ կապված Վար-
դանակերտ-Պարտավ ճանապարհահատվածի հիշատակության հետ: Յու-
նանն ալ-Իսթախրիի երկի բեռլինյան տարբերակում ունի Ուման, գոտան-
յանում՝ Տունան և Տուբան, իսկ Իբն Յաուկալի երկում՝ Մուվյան գյուղ
տարբերակները, որոնք բարդացնում են Յունանի տեղադրությունը: Սա-
կայն Յունանը պետք է գտնվելիս լիներ Պարտավից ու Բայլականից հա-
վասարաչափ՝ 7-ական փարսախ (մոտ 41 կմ) հեռավորության վրա, ինչն
էլ նախատեսում է Յունանի տեղադրությունը Բայլականից Պարտավ կես-
ճանապարհին: Փաստորեն, մեծ հավանականություն ունի Յունանի տե-
ղադրությունն Աղդան բնակավայրի մոտերքում: Հավանական է ն. Կա-
րաուլովի կատարած տեղադրությունը Դեյրան գյուղի տեղում՝ կապված
Բայլականից այստեղով դեպի Պարտավ անցնող բարեկարգ ճանապարհի
առկայության հետ:

⁹ Տե՛ս **Тревеп К.** Очерки по истории и культуре Кавказской Албании VI в. до н.э. – VII в. н. э. М.–Л., 1959, էջ 265-266:

¹⁰ Տե՛ս Jacut's Geographisches Wörterbuch aus den Handschriften zu Berlin, St. Petersburg und Paris, B. IV, Leipzig, 1924, էջ 1044:

¹¹ Տե՛ս **Abū 'L-Kāsim Ibn Haukal al-Nasībī**, Kitāb surāt al-ard.-Bibliotheca geographorum arabicorum, ed. III, p. II, Lugd. Bat., 1967, էջ 349:

Յունանից հետո ճանապարհը շարժվում էր Պարտավ, որի ավերակները գտնվում են ներկայիս Բարդա քաղաքի մոտ:

Ճանապարհը Պարտավից Դվին էր ընթանում Կալկաթուս-Մատրիս-Դաունիս-Քիլ Քույ (Քիլաքունի)-Սիսաջան ուղեգծով¹²:

Կալկաթուս: Կալկաթուսը, ըստ Մարկվարտի և Յ. Մանանդյանի, համապատասխանում է Կաղանկատույք գյուղին¹³: Մ. Բարխուդարյանցը, որը մանրամասնորեն տվել է Արցախ աշխարհի տեղագրությունը, Կաղանկատույքը տեղադրում է Դյուտական գյուղի հարևանությամբ գտնվող ավերակների տեղում՝ Թալիշ և Մատաղիս գյուղերի միջև¹⁴: Կաղանկատույքի այդ տեղադրությունն իր աշխատանքում հիմք է ընդունել Յ. Մանանդյանը¹⁵:

Կաղանկատույքի այդ տեղադրությունը քննություն չի բռնում, քանի որ, գտնվելով Դյուտական գյուղի հարևանությամբ, հիշյալ ավերակները մտնում էին Արցախի մեջ, իսկ Կաղանկատույքը գտնվում էր Ուտիքի Ուտի Առանձնակ գավառում՝ վերջինիս և Արցախի միջև սահմանին մոտ՝ Տրտու գետի ափին¹⁶: Այդ պատճառով ուսումնասիրողներն այժմ Կաղանկատույքը տեղադրում են Ուտիքում՝ ներկայիս Սիր-Բաշիր քաղաքի տեղում կամ դրա մերձակայքում (նախկին Թարթառ կայարանը)¹⁷, որը Դյուտականի հարևանությամբ գտնվող ավերակներից մոտ 15 կմ հեռավորության վրա է: Սիր-Բաշիրը գտնվում է Պարտավից մոտ 25 կմ հեռավորության վրա, որը չի համապատասխանում Պարտավի և Կալկաթուսի միջև արաբ հեղինակների նշած հեռավորությանը (մոտ 50 կմ): Մինչդեռ, դատելով դաշտային տեղանքից, արաբ հեղինակների սխալն այս դեպքում էական չպետք է լինի: Ուտի և կասկածելի է Կալկաթուսի նույնացումը Կաղանկատույքին: Դրա ապացույցն է նաև այն, որ Կաղանկատույքն արաբերենին համապատասխանեցնելու դեպքում դառնալու էր ոչ թե Կալկաթուս, այլ Կալանկաթուս: Հենց դա էլ նկատել է Յ. Մանանդյանը՝ փորձելով Մարկվարտի օրինակով Կալկաթուսը սրբագրել Կալլանկաթուսի¹⁸:

Արաբ և ոչ մի հեղինակ չի պահպանել Կալանկաթուս անվանումը, իսկ Կալկաթուսը նրանք հիշատակում են բացառապես Պարտավ-Դվին ճանապարհի առնչությամբ: Ամենայն հավանականությամբ, բացի Կաղանկատույքից, կար նաև Կաղկատույք (Կալկաթուս) անունով մի բնակավայր: Կարծում ենք, որ Դյուտականի հարևանությամբ գտնվող ավերակների տեղում տեղորոշվում է ոչ թե Կաղանկատույքը, այլ Կաղկատույքը, որը, ի

¹² Տե՛ս **al-Istakhri**, Kitáb masâlik al-mamâlik.-BGA, ed. III, p. I, Lugd. Bat., 1967, էջ 193, **al-Moqaddasi**, Kitáb ahsân at-tâkasim fi ma'rifat al-akâlim.-BGA, ed. III, p. III, Lugd. Bat., 1967, էջ 381-382:

¹³ Տե՛ս **Յ. Մանանդյան**, Հին Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները ըստ Պատմագրության քարտեզի, Եր., 1936, էջ 200-201:

¹⁴ Տե՛ս **Մ. Բարխուտարեանց**, Պատմութիւն Աղուանից, հ. Ա, Վաղարշապատ, 1902, էջ 31:

¹⁵ Տե՛ս **Յ. Մանանդյան**, նշվ. աշխ., էջ 201:

¹⁶ Տե՛ս **Մովսէս Կաղանկատուացի**, Պատմութիւն Աղուանից աշխարհի, քննական բնագիրը և ներածությունը Վ. Առաքելյանի, Եր., 1983, էջ 132-133, 137:

¹⁷ Տե՛ս **Բ. Հարությունյան**, Հայաստանն ըստ «Աշխարհացոյց»-ի և այլ աղբյուրների, քարտեզ, Եր., 2001, **Ս. Երեմյան**, Հայաստանը և հարևան երկրները 855-953 թթ., քարտեզ, Եր., 1987 և այլն:

¹⁸ Տե՛ս **Յ. Մանանդյան**, նշվ. աշխ., էջ 201:

տարբերությունն Կաղանկատույքի, գտնվում էր Արցախում: Խնդիրն այն է, որ Կաղանկատույք անվանումը մինչև հիմա էլ պահպանվել է Դյուտական գյուղի շրջակայքի բնակիչների մեջ¹⁹: Քանի որ այդ ավերակների տեղում բացառվում էր Կաղանկատույքի գտնվելը, ապա կարծում ենք, որ այդտեղ գտնվել է Կաղկատույք գյուղը, որը հարյուրամյակների ընթացքում շրջակայքի բնակչության մեջ անվան նմանության պատճառով աստիճանաբար սկսել է ընկալվել որպես Կաղանկատույք: Այդտեղից մինչև Պարտավ մոտ 40 կմ հեռավորությունն ավելի մոտ է արաբ հեղինակների հիշատակածին:

Մատրիս: Կաղկատույքից հետո ճանապարհի հաջորդ կայարանը Մատրիսն էր: Վերջինիս նասին Յակուտ ալ-Յամավին հաղորդում է, որ այն փոքր քաղաք էր Առանում (իմա՝ Յայոց Արևելից կողմեր)²⁰:

Յ. Մանանդյանն այս կայարանի տեղադրության հարցը լուծել է Մատրիսը սրբագրելով Յատրիսի²¹, որը, հավանական է, կապված է արաբերեն «մ» և «հ» տառերի հաճախակի շփոթությունների հետ: Այսպիսի սրբագրումից հետո Յատրիսը կհամապատասխանի հայկական Յաթերք (սեռ. Յաթերից) տեղանվանը: Յ. Մանանդյանը կարծում է, թե այդ անվանումը վերաբերում է զավառին, որտեղ հատուկ կարավանավայրում գտնվել է կայարանը²²: Մեր կարծիքով, Յաթերից զավառի հիշյալ «փոքր քաղաքը» հենց զավառի անունով պետք է կոչվեր Յաթերից ավան: Ըստ երևույթին, այն համապատասխանում է հինավուրց Յաթերք գյուղին: Սակայն, հարկ է նշել, որ կայարանը պետք է գտնվելիս լիներ ոչ թե Յաթերք գյուղում, այլ դրանից դեպի հարավ՝ ճանապարհի վրա՝ Տրտու գետի ափին:

Դաունիս: Այս անվանումը Յ. Մանանդյանը պարզաբանում է այս անգամ արդեն արաբերենի «զ»-«դ» և «մ»-«թ» տառերի հնարավոր շփոթով, ուստի և հարկ է Դաունիսը սրբագրել Ջաուֆիսի, որն էլ կհամապատասխանի հայկական Սոդք անվանը (զրաբարում՝ Սաւդք, սեռ. Սաւդից)²³: Ճանապարհի այս կայարանի անվանումը Յ. Մանանդյանը նախորդի նման կապում է համապատասխան զավառի անվան հետ: Ուսումնասիրողն այն կարծիքին է, թե կայարանը պետք է գտնվեր ոչ թե Սեբեոսի հիշատակած «Սաւդայ քաղաքագեւղ»-ում²⁴, այլ հարակից հատուկ կարավանավայրում²⁵:

Քիլ-Քուլ (Քիլաքունի): Յ. Մանանդյանը ճիշտ է համարում Մարկվարտին, որը, հիմնվելով ալ-Մուկադդասի տեղեկության վրա, որը Քիլ Քուլի փոխարեն նշում է Քիլաքունի անվանումը, Քիլ Քուլը սրբագրել է Գելաքունի-Գեղաքունի²⁶: Այս կայարանը, ինչպես նախորդ երկու կայարանները, իր անվանումը ստացել է, թերևս, համապատասխան զավառի անունից, որը գտնվում էր Սոդք զավառի հարևանությամբ²⁷: Արգիճի գետի գետաբերանի աջ կողմում գտնվում էր Կոթ գյուղաքաղաքը, որտեղից ճանապար-

¹⁹ Տե՛ս **Мкртчян Ш.** Историко-архитектурные памятники Нагорного Карабаха. Ер., 1988, էջ 58:

²⁰ Տե՛ս **Jacut**, IV, էջ 412:

²¹ Տե՛ս **Յ. Մանանդյան**, նշվ. աշխ., էջ 199:

²² Տե՛ս նույն տեղը:

²³ Տե՛ս նույն տեղը, էջ 196-199:

²⁴ «Պատմութիւն Սեբեոսի», աշխատասիրությանը Գ. Աբգարյանի, Եր., 1979, էջ 88:

²⁵ Տե՛ս **Յ. Մանանդյան**, նշվ. աշխ., էջ 199:

²⁶ Տե՛ս նույն տեղը, էջ 196:

²⁷ Տե՛ս նույն տեղը:

հի մի ճյուղը, ըստ «Մղոնաչափք»-ի, Դվին էր գնում Բերդկունքով²⁸, իսկ մյուս ճյուղն էլ թեքվում էր հարավ և Դվին հասնում Սիսաջան կայարանով: Ուստի և հավանական է, որ հենց այստեղ՝ ճամփաբաժանի վրա, գտնվեր Գեղաքունի կայարանը:

Ճանապարհը Գեղաքունիից Սիսաջան կայարան էր գնում, դատելով լեռնային տեղանքից, Արգիճի գետի ափով ու Սելինի (Սուլեմա) լեռնանցքով, որի ապացույցն են հին քարավանատների ավերակները նշյալ լեռնանցքում ու նրանից հարավ՝ Աղքենդում²⁹: Այնուհետև, հավանաբար, ճանապարհն Արփա գետի ափով հասնում էր Երասխի հովիտ, որտեղ՝ Նախիջևանի սահմանի մոտ, պահպանվել են քարավանատան ավերակներ:

Սիսաջան: Ն. Կարաուլովը Սիսաջանը տեղադրում էր Նորաշենից ոչ հեռու գտնվող Կիսաջան վայրում³⁰:

Յ. Մանանդյանը, ընդունելով Սիսաջանի տեղադրությունը Կիսաջանի տեղում, կատարել է այն վերապահումը, թե անգամ դրա ընդունելի չլինելու դեպքում Սիսաջանը պետք է գտնվեր Շարուրից Վայոց ձոր տանող ճանապարհահատվածում, իսկ որ առավել հավանական է՝ Նորաշենից Արփա ընթացող գծամասում: Ըստ **Յ. Մանանդյանի**՝ Սիսաջան կայարանն իր անունը ստացել էր համապատասխան երկրամասի՝ Սիսականի (Սյունիք) անվանումից³¹:

Թ. Հակոբյանը նույնպես կայարանի անվանումը կապում է Սյունիք աշխարհի անվան հետ և այն տեղադրում է Արենի գյուղի տեղում³²:

Բ. Հարությունյանն ընդգծում է, որ, ըստ արաբ հեղինակների, Դվինից մինչև Սիսաջան հեռավորությունը պետք է կազմեր շուրջ 92 կմ, իսկ Կիսաջանից ու Արենիից մինչև Դվին հեռավորությունը դրան չի համապատասխանում: Վայոց ձորում տեղանքն ուսումնասիրելիս հետազոտողը եկել է այն եզրակացության, որ Սիսաջան կայարանը պետք է տեղադրել հինավուրց Վայս ամրոցի շրջակայքում: Վայս ամրոցի ավերակները ներկայումս կոչվում են Վեյսալի դալասի և գտնվում են Տանձիկ գյուղի մոտակայքում³³:

Ա. Ղարաբյոզյանը նշում է, որ հնագույն միակ քաղաքն այդ շրջանում գտնվում է Շարուրի դաշտում, Վայոց ձորի մուտքի մոտ, Նորաշեն գյուղի մերձակայքում: **Ա. Ղարաբյոզյանը** վստահ է, որ այդ ավերակ բերդաքաղաքը Մարակերտն է (Մարավանը)³⁴: Նա կարծում է նաև, թե արաբ հեղինակների Սիսաջանը հենց Սյունիքի մերձակայքում՝ Շարուրի դաշտում կառուցված Մարակերտն է: Դվինի և Մարակերտի միջև հեռավորությունն ուղիղ գծով կազմում է 75 կմ, որը, ըստ ուսումնասիրողի, կարող է համապատասխանել արաբ հեղինակների հիշատակած 16 փարսախ հեռավորությանը

²⁸ Տե՛ս «Յայ ժողովրդի պատմություն», Հայկական ՍՍՀ ԳԱ հրատ., հ. II, էջ 381:

²⁹ Տե՛ս **Ղ. Ալիջան**, Սիսական, Վենետիկ, Ս. Ղազար, 1893, էջ 163-165:

³⁰ Տե՛ս «Карта Кавказского края, Армении и Азербайджана, составленная Карауловым на основании сведений арабских географов» // СМОМПК. Вып. 38. Тифлис, 1908, էջ 128:

³¹ Տե՛ս **Յ. Մանանդյան**, նշվ. աշխ., էջ 194-195:

³² Մանրամասնորեն տե՛ս **Թ. Հակոբյան**, Սյունիքի թագավորությունը (պատմաաշխարհագրական առումով), Եր., 1966, էջ 90-96:

³³ Տե՛ս **Բ. Հարությունյան**, Դվին-Պարտավ ճանապարհի Sīsajān-Gēlakūnī գծամասը, «ՊԲՀ», 1968, թիվ 1, էջ 217-218:

³⁴ Տե՛ս **Ա. Ղարաբյոզյան**, Սիսաջան և Նակորգան քաղաքների տեղադրությունը, «Լրաբեր» (հաս. գիտ.), 2001, թիվ 2, էջ 139:

(մոտ 93 կմ)³⁵: Կարծում ենք, որ տարածքի մանրամասն տեղագնություն հիման վրա կատարած այս տեղադրությունն ավելի հավանական է:

Սիսաջանից ճանապարհը Երասխ գետի ափով ընթանում էր Դվին:

Պետք է նշել, որ Բագրատունիների տերության նկատմամբ Ատրպատականի ամիրայության բռնած թշնամական դիրքի պատճառով Ատրպատականից Վարդանակերտով Հայաստան եկող ճանապարհը հաճախ օգտագործվում էր ռազմական նպատակով, որը նվազեցնում էր դրա արդյունավետությունը:

Մետաքսի ճանապարհի **երկրորդ ուղեգիծը** Հայաստան էր մտնում հարավից և Մարանդով ու Նախճավանով ընթանում Դվին³⁶:

Մարանդից Դվին ճանապարհի կայարանների տեղադրությունները հայտնի են, իսկ ինչ վերաբերում է երթուղուն, ապա այն Երասխի հովիտ էր իջնում ներկայիս Մարանդ-Ջուլֆա ուղեգծով, որի երկարությունը մոտավորապես համապատասխանում է Իբն Խորդադբեհի հիշատակած Մարանդից ալ-Ուադի (Երասխի հովիտը) 10 փարսախ (մոտ 58 կմ) հեռավորությանը: Հենց այս երթուղին է հիշատակում Ղևոնդը՝ պատմելով, որ արաբական մի զորախումբ, գերեվարելով Գողթն գավառի և Նախճավանի ժողովրդին, անցկացնում է Ջուլայի գետանցով³⁷:

Պետք է նշել, որ Մարանդ-Դվին ճանապարհը Արփա գետի ստորին հոսանքում միանում էր Պարտավ-Դվին ճանապարհին:

Մետաքսի ճանապարհի **երրորդ ուղեգիծը** գալով Մարաղայից, Հայաստան էր մտնում Պարսկահայքով (Որմի (Ուրմիո)-Սաղամաս-Հեր երթուղով), անցնում Կալա Յունիս և Կալա ալ-Ասաբիատ կայարաններով և ընթանում Դվին³⁸:

Կալա Յունիս: Կալա Յունիսը, որն ալ-Մուկադդասին հիշատակում է Հայաստանի քաղաքների թվում, գտնվում էր ադ-Դիրանիի կամ Վասպուրականի Դերենիկ թագավորի (943-958) թագավորության մեջ³⁹: Արծրունիներն արաբական տիրապետության ժամանակաշրջանում տարածվեցին ոչ միայն Վասպուրական աշխարհի տարածքում, այլև հարևան երկրամասերում: 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 Կոզովիտ գավառի Դարյունից բերդին: Կոզովիտ գավառը Դարյունից բերդով Վասպուրականի թագավորությանը միացրել էր Դերենիկ թագավորի նախորդը՝ Գագիկը (908-943)⁴⁰:

Մեր կարծիքով, արաբները Դարյունից բերդի անվան «դար» բաղադրիչն 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,

³⁵ Տե՛ս նույն տեղը:

³⁶ Տե՛ս **Ibn Khordadbeh**, էջ 122, **al-Moqaddasi**, էջ 381-382:

³⁷ Տե՛ս «Պատմութիւն Ղեւոնդեայ Մեծի վարդապետի Հայոց», Ս. Պետերբուրգ, 1887, էջ 7:

³⁸ Տե՛ս **al-Moqaddasi**, էջ 392:

³⁹ Տե՛ս նույն տեղը, էջ 377:

⁴⁰ Տե՛ս **Թովմա Արծրունի և Անանուն**, Պատմութիւն տանն Արծրունեաց, բնագիրը Վ. Վարդանյանի, Եր., 1985, էջ 444:

փոխարինվել է «ս»-ով, և «յունից»-ը վերածվել է «յունիս»-ի: Դարյունից բերողը (գրաբարուն՝ Դարեունից կամ Դարիւնից բերող) գտնվում էր ներկայիս Յին Բայազետ կամ Դողու-Բայազիդ քաղաքի հարևանությամբ, որտեղ մինչև այսօր էլ պահպանվել են բերդի պարիսպները: Անհրաժեշտ է ավելացնել, որ կայարանը պետք է գտնվելիս լիներ ոչ թե Դարյունից բերդում, այլ դրա մերձակայքում՝ անմիջապես ճանապարհի հարևանությամբ⁴¹:

Կարիա ալ-Ասաբիատ: Վերջինը, ըստ արաբ հեղինակի, գտնվում էր Կալա Յունիսից 1 անցում հեռավորության վրա (մոտ 30-40 կմ): Կարծում ենք, որ այդ կայարանը հաստատապես պետք է գտնվելիս լիներ մինչև Հայկական պար լեռնաշղթան ընկած շրջանում:

Սեբեոսի մի արժեքավոր հիշատակությունն օգնում է ճշտել այս ճանապարհի երթուղին Դարյունից բերդից հյուսիս: Նկարագրելով արաբների 647 թ. արշավանքը՝ պատմիչն ի մասնավորի հաղորդում է, որ Արծափում պաշարվածներն օգնություն են խնդրել Դարյունից բերդից⁴²: Արծափ բերդը գտնվում էր Դարյունից բերդից մոտ 17 կմ հեռավորության վրա, ինչը հնարավորություն էր տալիս նրա պաշտպաններին՝ օգնություն կանչելու այնտեղից: Ելնելով վերոհիշյալից՝ ենթադրում ենք, որ ալ-Ասաբիատ անվանումը նույնական է Արծափ անվանը: Ինչ վերաբերում է «Կարիա» բառին, ապա այն «կալա» (բերդ) բառի աղավաղված տարբերակը կարող է լինել: Այդպիսի աղավաղումը, ի դեպ, առկա է նաև Կալա Յունիսի դեպքում (Կարիա Յունիս): Սակայն «Կարիա» բառը արաբերենից թարգմանաբար նշանակում է «գյուղ», «ավան», ինչը, թերևս, առավել հավանական տարբերակ է: Հասկանալի է, որ ճանապարհն անցնելու էր բերդի մերձակայքով, իսկ մերձակայքում գտնվող գյուղը պարզապես կոչվելու էր «գիւղն Արծափաց», որը մասամբ արաբերեն թարգմանվելու դեպքում, ինչպես կտեսնենք, դառնալու էր «Կարիա ալ-Արսաբատ»:

Ղևոնդի և Անանուն Ջրուցագրի հիշատակած «Արծափաց» անվանաձևը⁴³, ամենայն հավանականությամբ, գործածական էր միջնադարում: Արաբերենում «ծ» տառի բացակայության պայմաններում արաբ աշխարհագետներն օգտագործում էին «ս» տառը, ինչպես, օրինակ՝ Սամանդու-Ցամնդավ⁴⁴ և Սանարիա-Ցանարիա⁴⁵ դեպքերում, իսկ «ց» տառի բացակայության պայմաններում արաբերենում օգտագործվում է «տ» տառը: Կարծում ենք, որ արաբերենում «գգիւղն Արծափաց» բառակապակցությունը, հաշվի առնելով վերոհիշյալ պարզաբանումները, մասամբ թարգմանվելու հետևանքով հնչելու էր «Կարիա ալ-Արսաբատ», որը հետագայում աղավաղվել ու վերածվել է «Կարիա ալ-Ասաբիատ»-ի:

Կարծում ենք, որ ճանապարհն Արծափից հետո անցնում էր Հայկական պար լեռնաշղթայի Չինգիլի լեռնանցքով ու Օրկովի կիրճով, այնու-

⁴¹ Տե՛ս **Ա. Եղիազարյան**, Յեր (Խուայյ)-Դարբանդ (Բաբ ալ-Աբվաբ) ճանապարհն ըստ արաբ աշխարհագետ ալ-Մուկարրասու, «ՊԲՀ», 2005, թիվ 3, էջ 150-151: Յեր-Դարյունից բերդ ճանապարհը գործում է նաև այսօր՝ ընթանալով Կոտորի (Վասպուրականի) լեռնաշղթայի արևելակողմով՝ Խոյ-Էվոլու-Մերգեն (Մարգիան)-Մակու-Դողու-Բայազիդ գծով:

⁴² Տե՛ս **Սեբեոս**, էջ 145:

⁴³ Տե՛ս **Ղևոնդ**, էջ 11, «Պատմութիւն Անանուն Ջրուցագրի» (կարծեցեալ Շապուհ Բագրատունի), թարգմանությունը գրաբարից, առաջաբանն ու ծանոթագրությունները Մ. Հ. Դարբինյան-Մելիքյանի («История Анонимного Повествователя (Псевдо-Шапух Багратуни)»), Եր., 1971, էջ 95:

⁴⁴ Տե՛ս **Jacut**, III, էջ 144:

⁴⁵ Տե՛ս **Ibn Khordadbeh**, էջ 122:

հետև թեքվում էր դեպի արևելք և իջնում Երասխ գետի հովիտն Արտաշատի կամրջի մոտ: Այն, հավանաբար, հատում էր Երասխը Արտաշատի կամ Տափերի (Տափերական) կամրջով ու շարժվում դեպի Դվին:

Այժմ կարող ենք անդրադառնալ Մետաքսի ճանապարհի երթուղուն Դվինից դեպի Բյուզանդիա:

Ի սկզբանե նշենք, որ այս ճանապարհը հիշատակվում է նաև «Մղոնաչափք»-ում՝ հետևյալ կայարաններով. Դվին-Կարին (խնդրո առարկա ժամանակաշրջանում ճանապարհն ընթանում էր արդեն Արծն քաղաքով)- հայ-բյուզանդական սահմանային շրջան-Կողոմնիա-Նեոկեսարիա-Ամասիա-Կոստանդնուպոլիս⁴⁶:

Դվին-Կոստանդնուպոլիս ճանապարհը Դվինից մինչև Բասեն ուներ երկու ուղեգիծ՝ Անիով և Բագավանով:

Առաջին ուղեգծի վրա սկսել էր զարգանալ Անին: Ըստ ալ-Մուկադդասիի՝ X դ. սկզբին Դվինի ամենամեծ դարպասներից մեկը կոչվում էր Բաբ Անի⁴⁷: Պատճառն այն էր, որ Մետաքսի ճանապարհի գլխավոր ուղեգիծն այդուհետ ընթանում էր Անիի բերդի մերձակայքով:

Այս ուղեգծի վրա սկսեց զարգանալ նաև Կարսը, որն արդեն Սմբատ Ա-ի գահակալության սկզբում, դատելով Հովհաննես Դրասխանակերտցու տեղեկություններից, սկսել էր ձևավորվել որպես քաղաք: Պատմելով այն մասին, թե ինչպես է Աշոտ Ա-ի եղբայր Աբասը փորձ կատարում չենթարկվել Սմբատ Ա-ին, պատմիչը հաղորդում է, որ «այնուհետև Սմբատայ զորմեծ գումարտակ արարեալ՝ ասպատակ սփռեր ի վերայ աշխարհակոյտ շինիցն Աբասայ շուրջ զամրոցան»⁴⁸: Անկասկած, խոսքը միջնաբերդի շուրջ տարածվող արվարձանների մասին էր:

Քանի որ Բագրատունիների տերության հիմնադրումից հետո իր գոյությունը պահպանում էր Կարինի ամիրայությունը, ապա Մետաքսի ճանապարհը այդ շրջանում շրջանցում էր Կարնո քաղաքը: Ըստ Թովմա Արծրունու՝ Դվինի 893 թ. երկրաշարժից հետո՝ 894/5 թ. բյուզանդական զորքը պաշարեց Կարնո քաղաքը, բայց անհաջող⁴⁹: Քանի որ մինչ այդ՝ 893 թ., կնքվել էր հայ-բյուզանդական պայմանագիրը, Է. Դանիելյանը բյուզանդացիների կողմից Կարնո քաղաքի պաշարումն իրավացիորեն դիտարկում է հայ-բյուզանդական դաշինքի համատեքստում⁵⁰: Ամենայն հավանականությամբ, Բյուզանդիան նպաստում էր Մետաքսի ճանապարհի շրջակայքի՝ արաբներից մաքրման գործընթացին, որն արևելքից սկսել էր Սմբատ Ա-ն, ինչպես կտեսնենք՝ գրավելով Բասենը: Սակայն բյուզանդացիները Կարնո քաղաքը գրավել չկարողացան, իսկ տեղի արաբական ամիրայու-

⁴⁶ Տե՛ս Զ. Մանանդյան, Երկեր, հ. 2, Եր., 1985, էջ 182-183:

⁴⁷ Տե՛ս al-Moqaddasi, էջ 377:

⁴⁸ Հովհաննես Դրասխանակերտցի, էջ 148:

⁴⁹ Տե՛ս Թովմա Արծրունի եւ Անանուն, Պատմութիւն տանն Արծրունեաց, Եր., 1985, էջ 358: Բյուզանդացիները Կարին և Բասեն արշավեցին նաև 901 և 902 թթ. (տե՛ս «Օտար աղբյուրները Հայաստանի և հայերի մասին», «Բյուզանդական աղբյուրներ», Բ, Կոստանդին Ծիրանածին, թարգմ. բնագրից, առաջաբան և ծանոթ. Հ. Բարթիկյանի, Եր., 1970, էջ 15):

⁵⁰ Տե՛ս Է. Դանիելյան, Մանագլերտը բյուզանդա-արաբական հակամարտության ոլորտում (IX դարի երկրորդ կես – X դար), «ՊԲՀ», 1977, թիվ 1, էջ 158-159:

թյունը գոյատևեց: Դրա հետևանքով սկսում է զարգանալ Արծն քաղաքը, որը գտնվում էր Կարնո քաղաքից ոչ հեռու: Ըստ XI դ. բյուզանդական պատմիչ Յովհաննես Սկիլիցեսի՝ Արծնը մեծ քաղաք էր, որն առևտրի համար ուներ հարմար դիրք: Այնտեղ առևտուր էին անում Յնդկաստանից, Պարսկաստանից և այլ երկրներից բերված ապրանքներով⁵¹: Ինչպես իրավացիորեն նշում է Բ. Առաքելյանը, թեև Արծնը մինչև XI դ. չի հիշատակվում, այդ բազմամարդ և վաճառաշահ քաղաքը միանգամից առաջանալ չէր կարող: Այն պետք է գոյանար և ծաղկեր հայ-բյուզանդական առևտրական կապերի վերականգնման շրջանում և հատկապես աճեր X դ. ընթացքում⁵²: Այսինքն, հավանական է, որ խնդրո առարկա շրջանում սկսել էր քաղաքի ձևավորման գործընթացը:

Խոսելով առաջին ուղեգծի մասին, պետք է նշել, որ դրա ուղղությամբ գտնվող շրջանները, որոնք մաս էին կազմում Կայսիկների ամիրայության, Սմբատ Ա-ի օրոք կցվել էին արքունի տիրույթներին: Խոսքը, մասնավորապես, Բասեն գավառի մասին է: Անանուն Ջրուցագիրը տեղեկացնում է, որ Սմբատ Ա-ն կայսիկներից գրավել էր, ի թիվս այլ շրջանների, նաև Բասեն գավառը, որն արաբական տիրապետության շրջանում, ամենայն հավանականությամբ, մտնում էր կայսիկների տիրույթների մեջ⁵³: 893 թ. հայ-բյուզանդական առևտրական պայմանագրի կնքումից հետո Սմբատ Ա-ն իր տիրույթներին կցեց Բասենը, ամենայն հավանականությամբ, մայրուղին վերահսկողության ներքո պահելու նպատակով:

Պետք է նշել նաև, որ Աշոտ Ա-ի մայրաքաղաք Բագարանը և Սմբատ Ա-ի մայրաքաղաք Երազգավորսը ուղղակիորեն կապված էին Դվին-Տրապիզոն ճանապարհին Անիով:

Այսպիսով՝ ճանապարհի առաջին ուղեգիծը Դվինից շարժվում էր հյուսիսարևմտյան ուղղությամբ, Անիով անցնում Կարս և շարժվելով արևմուտք՝ հասնում էր Վաղարշավան, իսկ այնուհետև՝ Արծն: Այնտեղից դեպի արևմուտք ճանապարհը մուտք էր գործում Բյուզանդական կայսրություն:

Ճանապարհի **երկրորդ ուղեգիծը** Դվինից մինչև Բասեն ընթանում էր Բագավանով: Ճանապարհի այդ հատվածը համապատասխանում էր հայոց հինավուրց Արքունի պողոտայի կամ Արտաշատ-Տիգրանակերտ մայրուղու Արտաշատ-Բագավան գծամասին⁵⁴:

Ինչպես ցույց է տալիս Ղևոնդի մի վկայությունը, Արքունի պողոտան գործում էր նաև VII դ.⁵⁵: Ամենայն հավանականությամբ, այն անցնում էր Երասխ գետն Արտաշատի կամ Տափերի (Տափերական) կամրջով: Համաձայն Հ. Մանանդյանի տեղադրությունների՝ Արտաշատի և Բագավանի միջև՝ Արքունի պողոտայի վրա, գտնվում էին Փառախոտ, Ցուլակերտ և Արուն բնակավայրերը⁵⁶:

⁵¹ Տե՛ս «Օտար աղբյուրները Հայաստանի և Հայերի մասին», Բյուզանդական աղբյուրներ, Գ, **Յովհաննես Սկիլիցես**, թարգմ. բնագրից, առաջաբան և ծանոթ. Հ. Բարթիկյանի, Եր., 1979, էջ 159-160:

⁵² Տե՛ս **Բ. Առաքելյան**, Քաղաքները և արհեստները Հայաստանում IX-XIII դդ., հ. I, Եր., 1958, էջ 111:

⁵³ Տե՛ս **Անանուն Ջրուցագիր**, էջ 159-161:

⁵⁴ Տե՛ս **Ղևոնդ**, էջ 140:

⁵⁵ Տե՛ս նույն տեղը:

⁵⁶ Տե՛ս **Հ. Մանանդյան**, Հին Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները..., էջ 22-25: Տե՛ս նաև **Բ. Հարությունյան**, Հայաստանն ըստ «Աշխարհացոյց»-ի և այլ աղբյուրների, քարտեզ:

Դատելով Ղևոնդի հաղորդումից՝ Բագավանից հետո Արքունի պողոտան անցնում էր Բագրևանդ գավառում գտնվող Արծնի գյուղով: Պատմիչը, խոսելով այն մասին, թե ինչպես են արաբական զորքերն Ամր զորավարի գլխավորությամբ Ջորա պահակով մտնում Հայաստան և գալիս Խլաթ, պատմում է, որ ապա «նոյնժամայն շունչ կլեալք՝ դարձեալ յարծակէին, ուշ եղեալ ելանել յառաջին պողոտայն արքունի ընդ գավառն Ապահունիս: Հասանէին ի գաւառն Բագրևանդ ի գիւղն Արծնի»⁵⁷: Այստեղ արաբական զորքերը բանակ են դնում «առ եզերք գետոյն (իմա՝ Արածանի-Ա. Ե.) որ ընդ մա (իմա՝ Արծնի գյուղը-Ա. Ե.) անցանէ»⁵⁸: Դեպի Արծնի են գալիս նաև Կարնո քաղաքը պաշարած Մուշեղ Մամիկոնյանի գնդերը, գալիս են Բասենով ու հասնում Բագրևանդ: Այստեղ հայկական գնդերը անցնում են Արածանին ու հարձակվում արաբների վրա⁵⁹: Փաստորեն, ճանապարհը Բագավանից Արածանու ափով շարժվում էր դեպի արևմուտք ու հասնում Արծնի գյուղը:

Արքունի պողոտան, փաստորեն, դուրս գալով Դվինից, երկու ճյուղ էր տալիս Արծնի գյուղում: Մեկը շարժվում էր Արճեշ, իսկ մյուսը, ըստ «Մղոնաչափք»-ի՝ Կարին⁶⁰: Համաձայն Պետրոսյանի քարտեզի՝ ճանապարհը երկփեղկվում էր Բագավան հանգուցային կայարանից՝ Բագրևանդում⁶¹: Դատելով հիշյալ ուղղություններից, որոնցով հայոց և արաբական զորքերը եկան ու հանդիպեցին Արծնի գյուղի մոտ և Պետրոսյանի քարտեզի վերոհիշյալ հիշատակությունից, Արծնին գտնվում էր Բագավանի հարևանությամբ՝ Արածանու ափին⁶²:

Ճանապարհն այնուհետև Ալաշկերտի դաշտով և Արամանա կոչված գյուղով շարժվելով՝ հատում էր Հայկական պարից արևմուտք գտնվող Ջրաբաշխ լեռները՝ Բագրևանդ գետի վերին հոսանքից դեպի արևմուտք և Բասենում միանում Դվին-Տրապիզոն ճանապարհին⁶³: Վերջինիս օգտին է խոսում նաև Արծնիի ճակատամարտի նախօրեին տեղի ունեցող իրադարձությունների նկարագրությունը Ղևոնդի կողմից: Կարնո քաղաքը պաշարած Մուշեղ Մամիկոնյանի գնդերն արաբներին ընդառաջ՝ դեպի Արծնի են գալիս Բասենով ու հասնում Բագրևանդ⁶⁴:

Ճանապարհն այնուհետև հասնում էր Խաղտոյառիճ, որտեղ երկփեղկվում էր: Մի ուղեգծով այն ընթանում էր հյուսիս-արևմուտք՝ դեպի Տրապիզոն, իսկ այնտեղից ծովափով դեպի Կոստանդնուպոլիս, իսկ մյուսով՝ դեպի արևմուտք՝ Սատաղ-Կողոնիա-Կոստանդնուպոլիս երթուղով⁶⁵:

Պետք է նշել, որ Տրապիզոնն արաբական աղբյուրներում հիշատակվում է որպես հայ վաճառականների համար կարևոր առևտրական կենտրոն:

⁵⁷ Ղևոնդ, էջ 147-148:

⁵⁸ Նույն տեղում, էջ 148:

⁵⁹ Տե՛ս նույն տեղը:

⁶⁰ Տե՛ս «Հայ ժողովրդի պատմություն», Հայկական ՍՍՀ ԳԱ հրատ., հ. II, էջ 381:

⁶¹ Տե՛ս Զ. Մանանդյան, Հին Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները..., էջ 46:

⁶² Հետաքրքիր է այն, որ Զ. Մանանդյանն իր աշխատությանը կից «Bagauna-Artaxata ուղեգիծը» քարտեզում ճանապարհը երկփեղկել է ոչ թե Բագավանում, ինչպես նշում է Պետրոսյանի քարտեզը, այլ նրանից դեպի արևմուտք՝ այնտեղ, ուր պետք է գտնվեր Արծնին (տե՛ս Զ. Մանանդյան, Հին Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները..., էջ 47, նաև՝ Դ. Ավիզան, Այրարատ, Վենետիկ, Ս. Ղազար, 1890, էջ 525):

⁶³ Տե՛ս Զ. Մանանդյան, Հին Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները..., էջ 48-62:

⁶⁴ Տե՛ս Ղևոնդ, էջ 147-148:

⁶⁵ Տե՛ս Զ. Մանանդյան, Հին Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները..., էջ 62-82:

րոն: Արաբ պատմիչները հաղորդում են, որ Սմբատ Ա-ի թագավորությունը տարածվում էր Պարտավից մինչև Կարնո քաղաք և Ջազիրայից ու Ատրպատականից մինչև Տրապիզոն⁶⁶: Դեռևս Ա. Գրեները հանգել էր այն եզրակացության, որ հայ Բագրատունիների տերության սահմանը հասնում էր Տրապիզոն⁶⁷: Ամենայն հավանականությամբ, Սմբատ Ա-ի օրոք, երբ 893 թ. կնքվեց հայ-բյուզանդական պայմանագիրը, Տրապիզոնը հայ-բյուզանդական հարաբերություններում վերածվեց կարևոր առևտրական կենտրոնի: Ըստ ալ-Իսթախրիի՝ «նրանք (իմա՝ հայերը-Ա. Ե.) Ռումի երկիրը (իմա՝ Բյուզանդական կայսրություն-Ա. Ե.) մտնելու համար ունեն մի նավահանգիստ, որ հայտնի է Տարաբազունդահ (իմա՝ Տրապիզոն-Ա. Ե.) անունով, որտեղ հավաքվում են վաճառականները և [այնտեղից] մուտք գործում Ռումի երկիրը»⁶⁸: Իբն Չաուկալը Տրապիզոնը համարում է Չայոց թագավորության մեջ մտնող դուռ կամ մուտք դեպի Բյուզանդիա⁶⁹: Պետք է նշել, որ Տրապիզոնի՝ Բագրատունիների տերության մեջ մտնելու հարցը քննության առնելը դժվար է, քանի որ հայկական և բյուզանդական սկզբնաղբյուրները նման տեղեկություններ չեն պահպանել: Սակայն, քանի որ արաբական աղբյուրներում կա նման հիշատակություն, այն շրջանցել չի կարելի: Կարծում ենք, որ Տրապիզոնը հայերի համար Բյուզանդիայի հետ առևտրական հարաբերություններում ձեռք էր բերել խիստ կարևոր նշանակություն և, գտնվելով Չայոց տերությունից Բյուզանդիա ընթացող մայրուղու վրա, բառի բուն իմաստով դուռ էր դեպի կայսրության խորքերը:

Նշենք նաև, որ Կարսից Դվին-Տրապիզոն ճանապարհը ճյուղ էր տալիս դեպի Արտանուջ, իսկ այնտեղից էլ՝ ընթանում դեպի Սև ծովի ափերը: Ըստ Թ. Չակոբյանի՝ Արտանուջից ճանապարհը ձգվում էր Սև ծովի ափերն ու հասնում Խուվիթա, որտեղից էլ մի ճյուղով ընթանում էր դեպի Տրապիզոն և դեպի Փուլթ, իսկ մյուսով՝ դեպի Սեբաստուպոլիս⁷⁰:

Ինչպես վկայում են դրամական գանձերի հետազոտության տվյալները, հայ Բագրատունիների տերությունը առևտրական հարաբերություններ ուներ եվրոպական պետությունների, օրինակ՝ Ֆինլանդիայի, Շվեդիայի, Լեհաստանի, Գոտլանդ կղզու, Դանիայի և Գերմանիայի հետ:

Առևտուրը Եվրոպայի հետ կատարվում էր հիմնականում երկու ուղղություններով: Առաջին ուղղությունը Չայաստանից ձգվում էր Չյուսիսային Կովկաս և անցնում Եվրոպա:

Երկրորդ ուղղությունն Արևելքից գալով՝ Չայաստանի տարածքով շարժվում էր դեպի Փոքր Ասիա, որտեղից ընթանում էր դեպի Կոստանդնուպոլիս, իսկ այնտեղից՝ Եվրոպա⁷¹:

Այսպիսով, IX դ. վերջից հայ Բագրատունիների տերությունը հիմնական միջնորդն էր Արևելքի և Արևմուտքի միջև առևտրում և շփումներում՝

⁶⁶ Տե՛ս **al-Istakhri**, էջ 188, **Ibn Haukal**, էջ 344: Դեռևս Ա. Գրեները հանգել էր այն եզրակացության, որ հայ Բագրատունիների տերության սահմանը հասնում էր Տրապիզոն (տե՛ս **Грен А.** Династия Багратидов в Армении // “Журнал министерства народного просвещения”. Часть ССХС. С.-Петербург, 1893, № 80, ноябрь, էջ 78):

⁶⁷ Տե՛ս **Грен А.**, նշվ. հոդվածը, էջ 78:

⁶⁸ **al-Istakhri**, էջ 188:

⁶⁹ Տե՛ս **Ibn Haukal**, էջ 344:

⁷⁰ Տե՛ս **Թ. Չակոբյան**, Չայաստանի պատմական աշխարհագրություն, Եր., 2007, էջ 279:

⁷¹ Տե՛ս **Խ. Մուշեղյան**, Արևելյան դրամների գանձերը և Չայաստանի տնտեսական կապերի հիմնական ուղղությունները VIII-X դարերում, «ՊԲՀ», 1978, թիվ 3, էջ 231-233:

ընդհանրապես: Բագրատունի թագավորներին հաջողվեց Հայոց տերությունը դարձնել չեզոք երկիր՝ հնարավորություն ընձեռելով Արևելքին և Արևմուտքին վերսկսելու նաև քաղաքակրթական շփումները: Այդ իրողության մեջ արտացոլվում է նաև Հայաստանի քաղաքակրթական ներդրումը պետությունների և ժողովուրդների զարգացման և միջազգային երկխոսության վերականգնման գործում: Վերաարժևորվում է նաև Հայաստանի քաղաքակրթական ավանդին ինչպես դարաշրջանի գերտերությունների՝ Արաբական խալիֆայության և Բյուզանդական կայսրության, այնպես էլ հարևան ու հեռավոր թագավորությունների ու ժողովուրդների զարգացման գործում:

АРМАН ЕГИАЗАРЯН – Шёлковый путь и Армянское царство в конце IX и в начале X вв. (анализ дорожных коммуникации). – В результате длительных войн между Арабским халифатом и Византийской империей (VII–X вв.) Шёлковый путь, соединявший Восток и Запад, потерял своё значение. Армения и другие страны Закавказья, завоёванные арабами и объединённые в границах административной области Армения, поддерживали торговые отношения только со странами халифата.

После восстановления политической независимости Армении открылись торговые дороги из царства Багратидов на север и запад. Но войны между халифатом и Византией продолжались, и по-прежнему существовала зона пограничных укреплений от побережья Киликии до города Камаха. Соответственно в конце IX в. торговые дороги с востока на запад проходили только через Армянское царство. Таким образом, оно стало главным посредником в отношениях между Востоком и Западом.

Договор между Армянским царством и Византийской империей (893 г.) восстановил Шёлковый путь. Несомненно, что до возникновения Двинского эмирата (первая половина X в.) он пролегал через столицу Армении Двин, главный торговый перекрёсток того времени. В отличие от других городов страны, Двин развивался и в пору господства арабов.

Шёлковый путь пересекал Армению тремя маршрутами: из Атрпатакана через города Байлакан, Партав и Двин, с юга через Маранд, Нахчаван и Двин и, наконец, вблизи крепостей Даруйнк и Арцап, через мост Таперакан на реке Ерасх (Аракс) и до Двина. В статье обосновывается мнение, что наиболее эффективный из маршрутов проходил долинными областями через Маранд и Нахчаван. Именно на нём начали развиваться и в первой половине X в. превратились в крупные города Ани, Карс и Арцн.

ARMAN YEGHIAZARYAN – The Silk Road and the Armenian Kingdom at the End of IX and at the Beginning of X Centuries (analysis of road routes). – During VII-X centuries as a result of lasting wars between the Arabian Caliphate and the Byzantine Empire the Silk Road connecting the East and the West lost its significance, while Armenia and Transcaucasian countries, which had been conquered by the Arabs and united in the administrative region of the Arabian Caliphate Armenia, had trade relations only with the countries of Caliphate.

After restoration of political independence of Armenia the trade roads conducting

from the Kingdom of Armenian Bagratunies to the North and the West were opened. But wars between Caliphate and Byzantium were continuing, as a result of which the zone of boundary strengthening from the Cilician coast of the Mediterranean Sea up to the city Kamakh continued to exist. During lasting wars there were no conditions for trade roads to exist in that zone. Accordingly, at the end of IX century trade roads leading from the East to the West were passing only through the Kingdom of Armenian Bagratunies, which included also the Transcaucasian countries.

Thus from the end of IX century the main intermediary country for trade relations (and for relations in general) between the East and the West had become the Kingdom of Armenian Bagratunies. It provided a possibility for both the East and the West to reestablish civilization relations as well. The Armenian Kingdom had very important role for development of countries and people and for reestablishment of international dialogues. Thus the civilization contribution of Armenia either for Byzantine and Caliphate or for adjacent and far kingdoms and people were to be estimated.

The Silk Road, which was passing through Armenia to the West, was restored in 893 by the agreement between the Armenian Kingdom and Byzantine Empire.

Dvin, the ancient capital of Armenia, was the main crossroad of the trade roads in the Kingdom of Armenian Bagratunies. During Arabian domination as opposed to other cities of Armenia Dvin was developing. From Dvin the roads were moving to all sides. Undoubtedly the Silk Road passed through Dvin until the Emirate of Dvin was created (the first half of X century).

The Silk Road was entering the Armenian Kingdom by 3 routes and had some subroutes there. The first, entering into Armenia from Atrpatakan, was passing through the cities of Bailakan, Partav and Dvin. The second was entering the country from the South and was passing through the cities of Marand, Nakhchavan and Dvin. Another one, entering through Parskahaik, was passing near fortresses of Daryunk and Artsaph, Taperakan Bridge on Yeraskh (Araks) river and reaching Dvin.

The main route of Silk Road in Armenia was passing through the cities of Ani, Kars, Artsn up to the boundary of Armenian Kingdom, then through the city of Kolonia (or through the city of Trapizund) was moving to Constantinople. Another route was passing from Dvin through the city of Artashat and Taperakan Bridge, the city of Bagavan, then the mountain ridge of Djabashkh and was united to the first route in Basen district.

We consider that the route passing through Marand and Nakhchavan was the main route of the Silk Road. It was moving through the valley regions and thus was very efficient. Ani, Kars and Artsn started to develop on this route and turned to large cities in the first half of X century.