ՊԵՒՏԻՆԳԷՐԵԱՆ ՔԱՐՏԷԶԻ ԱՐՏԱՇԱՏ-ՍԱՏԱՂ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ ՉՊԱՐԶԱԲԱՆՈՒԱԾ ՎԵՑ ԿԱՅԱՐԱՆՆԵՐԻ ՏԵՂԱՆՈՒԱՆ ԵՒ ՏԵՂԱԴՐՄԱՆ ԽՆԴԻՐԸ

ՅԱԿՈԲ ՅԱՐՈՒԹԻՒՆԵԱՆ
hakobinna@rambler.ru

ՄՈՒՏՔ

Հին եւ աւելի ուշ ժամանակաշրջանների Հայաստանի պատմութեան ուսումնասիրութեան համար կարեւոր նշանակութիւն ունեն նաեւ ճանապարհային քարտէզները: Քարտէզի քննութիւնը ունի յուժ կարեւոր արժէք նաեւ ներկայումս, երբ Հայաստանի անկախ պետականութիւնը արեւելքից եւ արեւմուտքից անօրինականօրէն շրջափակուել է իր հարեւանների կողմից: Հին քարտէզների քննութիւնը մէկ անգամ եւս ապացուցում է, որ Հայաստանի աշխարհագրական դիրքը եղել եւ մնում է միջազգային-միջպետական փոխյարաբերութիւնների կարեւորագոյն գործօններից՝ քաղաքակրթական ասպարէզում նրա ունեցած դերակատարութեան կողքին: Ահա այս հանգամանքներն են առաջին հերթին դրդապատճառ հանդիսացել մեր կողմից մէկ անգամ եւս անդրադառնալու Պեւտինգէրեան քարտէզի (Tabula Peutingeriana) ուղիներից մէկի (Արտաշատ-Սատաղ) վրայ գտնուած ցարդ բաւարար կերպով չլուսաբանուած վեց կայարանների հարցի քննարկմանը:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԸ

Ըստ այս քարտէզի, Մեծ Հայքի տարածքով անցել են առնուազն հինգ գլխաւոր ճանապարհներ: Այս թիւը այն ժամանակների համար, եթէ չասենք մեծ, ապա գոնէ փոքր թիւ չէր հանդիսանում: Հայաստանը, ըստ էութեան, գտնուում էր արեւելքն արեւմուտքին «միացնող շղթայի» ճիշտ կենտրոնում: Արեւելքում այդ ճանապարհները հասնում էին մինչեւ Չինաստան եւ միանում «Մետաքսի» մեծ ճանապարհին, իսկ արեւմուտքում՝ Հռոմէական Կայսրութիւն, ուր տանում էին այդ ժամանակների աշխարհի բոլոր կարեւոր ճանապարհները[1]:

Արտաշատ-Սատաղ (Artaxata-Satala) ճանապարհից զատ Մեծ Հայքի տարածքով են ձգուել-անցել նաեւ հետեւեալ ուղիները՝ Արտաշատ-Տիգրանակերտ (Artaxata-Tigranocerta), Արտաշատ-Սեբաստուպոլիս կամ Սեբաստոպոլիս (Artaxata-Sebastopolis կամ Sevastolis), Արտաշատ-Համադան (Artaxata-Ecbatanis) եւ Արտաշատ-Արմաստիկա (Artaxata-Armastica):

Կարեւոր է խօսել մէկ այլ փաստի մասին եւս: Ճանապարհները Արտաշատից հասնելով Սատաղ, Տիգրանակերտ, Սեբաստուպոլիս, Հա-

մադան եւ Արմաստիկա՝ չեն աւարտուել, այլ ունեցել են իրենց «օրգանական» շարունակութիւնը: Այլ կերպ ասած, այս ճանապարհներից եւ ոչ մէկը չի ընդհատուել Հայաստանում, որը եւս մէկ անգամ վերահաստատում է մեր այն պնդումը, որ Մեծ Հայքը դեռ Ք.ա. Զ.-Ե. դդ. սահմանագլխին (երբ Դարեհ Ա.ը կառուցեց իր արքայական մայրուղին, եւ նրա մի հատուածը անցնում էր Հայաստանով), եղել է միջազգային քաղաքական, տնտեսական եւ քաղաքակրթական յարաբերութիւնների կարեւոր դերակատարներից մէկը:

ԱՐՏԱՇԱՏ-ՍԱՏԱՂ ՃԱՆԱՊԱՐՀԸ

Արտաշատ-Սատաղ ճանապարհի ուսումնասիրութեան համար, ինչպէս արդէն նշուեց, մեր ձեռքի տակ է մի յուժ կարեւոր սկզբնաղբիւր՝ Պեւտինգէրեան Քարտէզը, որը քննարկուելիք հարցերի պարզաբանման համար ունի ուղղակի կենսական նշանակութիւն: Այնտեղ, ի շարս այ-լոց, տրուած են նաեւ Արտաշատ-Սատաղ ճանապարհի կայարանները: Չնայած այն փաստին, որ այստեղ թուարկուած շատ տեղանուններ ունեն մի շարք աղճատումներ, որում մենք կը համոզուենք շարադրանքի ընթացքում: Փորձենք կանգ առնել հիմնախնդրի առաւել կնճռոտ եւ լուսաբանման կարօտ հարցերի մէկնաբանմանը:

Իր բոլոր թերութիւններով հանդերձ Պեւտինգէրեան Քարտէզը անփոխարինելի սկզբնաղբիւր է հին Հայաստանի գլխաւոր ճանապարհներն ուսումնասիրելու համար: Արտաշատ-Սատաղ ճանապարհի կայարաններն են. Artaxata 23, Paracata 33, Coloceia (Zotozeta) 14, Hariza 24, Raugona (Ragauna) 24, Colchion 24, Chadas 17, Armanas 12, Andaga (Andacas)12, Barantea 30, Adconfluentes 10, Catamisa 20, Tharisdarate 15, Autisparate 12, Calcidava (Chaichdara) 15, Sinara 22, Lucus Basaro 15, Aegea (Egea) 20, Daruciate 20, Salmalasso 20, Satala[2]: Ճանապարհը, բնականաբար Սատաղում չի աւարտուել, քանզի այն փակուղի չէր, այլ ձգուել է դէպի արեւմուտք՝ Փոքր Ասիայի խորքը, անցնելով Նիկոպոլիսը, Սեբաստոպոլիսը...: Սատաղ-Արտաշատ ճանապարհի սկիզբ է համարուել Տրապիզոնի մօտ գտնուող Magnana բնակավայրը, որին յաջորդել են Gizenenica, Bylae, Frig(i)darim, Patara, Medocia, Solomenica եւ Domana կայարանները[3]: Ճանապարհի այս վերջին հատուածը դուրս է մեր հետաքրքրութիւնից, քանզի գտնուել է Մեծ Հայքի տարածքից դուրս:

Իր՝ *Հայաստանի Գլխաւոր Ճանապարհները Ըստ Պեւտինգէրեան Քարտէզի* աշխատութեան սկզբում, նշանաւոր պատմաբան Յակոբ Մանանդեանը նշում է, որ հռոմէական զօրքը Կորբուլոնի գլխաւորութեամբ Մեծ Հայքում անցել եւ յաղթահարել է համարեա անանցանելի լեռներ եւ այլ արգելքներ[4]: Այստեղ ուշագրաւ է պատմաբանի այս փաստարկը, քանզի, երբ ուշադիր նայում ենք քարտէզին, ապա Սատաղը գտնուում է ճիշտ 40°ի զուգահեռականի վրայ, իսկ Արտաշատ մայրաքաղաքը՝ այդ

նոյն զուգահեռականից, ընդամէնը մի քանի րոպէ կամ վայրկեան հարաւ ընկած տեղանքում (երեւի տարբերութիւնը չի կազմում նոյնիսկ 1-2 աստիճան): Մենք չենք ուզում ասել, որ զօրավար Կորբուլոնի ընթացքը պէտք է լիովին համապատասխանէր ուղիղ գծին, այլ աւելի շուտ պէտք է համընկնէր մակերեւոյթի կազմութեան «պահանջներին»: Մեծ Հայքից դէպի արեւմուտք տանող այս մայրուղին, որը Հայաստանը կապում էր Փոքր Ասիայի երկրների եւ Հռոմէական Հանրապետութեան ապա յետագայում՝ Ք.ա. Ա. դարի վերջերից նաեւ Կայսրութեան հետ, պէտք է անցնէր այն վայրերով, որոնք կ'ապահովէին Հայաստանի մշտական տասներկուամսեայ կապը նրանց հետ:

Մանանդեանը այս ճանապարհը հիմնականում անցկացնում է լեռներով, եւ հաշուի չի առնում ամենակարեւորը՝ դրա մշտապէս գործելու հանգամանքը[5]: Այս սկզբունքը ցանկացած ճանապարհի կառուցման առաջին նախապայմանն է, որին յաջորդում է դրա հնարաւորինս կարճ լինելու պահանջը: Մեծ Հայքի պարագայում, որն ունէր խիստ արտայայտուած լեռնային մակերեւոյթ, ուղիղ ճանապարհի կառուցումն ուղղակի անհնարին էր: Արտաշատ-Սատաղ ուղու վրայ են գտնուում բազմաթիւ լեռնաշղթաներ, որոնցից են՝ Անահտական, Այծպտկունքի, Ծիրանեաց, Սուկաւէտի, Բարդողի: Ճանապարհը Սատաղից ձգուելով դէպի հիւսիս-արեւելք, մինչեւ Պեւտինգէրեան Քարտէզի Darucinte կայարանը (որոնց միջեւ է գտնուել Salmalesso վայրը) յետագայում չափազանց փոքր թեքուածութեամբ, մշտապէս ընթացել է հիւսիս-արեւմուտքից՝ դէպի հարաւ-արեւելք ուղղութեամբ: Այն հասել է Գայլատու լճից հարաւ գտնուող Բագաւան քաղաքի տարածքը (ըստ Պեւտինգէրեան Քարտէզի Raugonia), այս ընթացքում՝ «յաջողութեամբ» շրջանցելով մի շարք լեռներ եւ լեռնանցքներ: Այստեղից այն դուրս էր գալիս հարթավայրային տարածք, բայց այս եզրափակիչ հատուածում էլ շրջանցում էր Հայկական Պարը: Վերջինիս եւ Մասիսների միջեւ գտնուող լեռնանցքով, Արարատեան դաշտավայրով ճանապարհը հասնում էր իր վերջնագծին՝ Արտաշատին: Մանանդեանը անհնարին եւ անորոշ էր համարում պարզաբանել ճանապարհի վրայ գտնուող կայարաններից վեցի տեղադրութեան եւ անուանակոչութեան հարցերը, որոնք են՝ Salmalesso, Aegea, Autisparate, Tharisdarate, Datamisa, Colchion:

Այժմ անդրադառնանք այդ վեց կայարանների խնդրին: Այս հարցում անվիճելի է, որ մեզ առաջնահերթ օգնութիւն են ցուցաբերելու անտիկ պատմիչ-աշխարհագրագէտների տեղեկութիւնները: Խօսքը, նախ եւ առաջ վերաբերում է Պլինիոս Աւագին եւ Կլաւդիոս Պտղոմէոսին, չնայած որ այս երկու մատենագիրների եւ, Պեւտինգէրեան Քարտէզի հեղինակ Կաստորիոսի միջեւ ընկած է ամենաքիչը 200 տարուայ ժամանակահատուած: Սրան պէտք է աւելացնել, որ Քարտէզի ամենահին ձեռագիր

տարբերակները, որոնք հասել են մեզ, վերաբերում են լաւագոյն դէպքում ԺԱ.-ԺԲ. դարերին[6]: Սա խօսում է այն մասին, որ Պլինիոս-Պտղոմէոսից մինչեւ Կաստորիոս, եւ ապա, մինչեւ ԺԱ.-ԺԲ. դարեր անուանումներում կարող էին կատարուել բազմաթիւ փոփոխութիւններ եւ աղճատումներ:

SALMALE(I)SIO

Իր շարադրանքում Մանանդեանը հետամուտ է լինում մի սկզբունքի, որը միշտ չէ որ կարող է լինել արդարացի. նա փորձում էր տեսնել կամ գտնել որեւէ կապ քարտէզում նշուած կայարանի եւ այդ տեղանքում կամ տարածքում գոյութիւն ունեցած անցեալի կամ էլ ներկայի որեւէ բնակավայրի հետ (կարեւոր չէ քաղաքի, թէ գիւղի): Սա միշտ չէ, որ կարող է տալ դրական արդիւնք, ինչպէս եւ այս դէպքում է: Նրա կողմից չբացայայտուած առաջին կայարանը՝ Salmale(i)sioն է:

Պտղոմէոսը գրում է. «*Հայքի՝ Եփրատ, Կիւրոս եւ Արաքս գետերի միջեւ ընկած հատուածի գաւառներն են. Մոսքական լեռների մօտ Կատարզենէ, Բոքէր կոչեցեալներից վերեւ, Կիւրոս գետի մօտ՝ Տոսարենէ եւ Օտենէ, Արաքս գետի մօտ՝ Կոլթենէ, իսկ նրանից ներքեւ՝ Սոդուկենէ, Պարիւադրէս լեռան մօտ՝ Միրակենէ եւ Սակապենէ: Այդ հատուածի քաղաքներն են* ***Սալա՝ 73° 50´, 44° 20´*** (ընդգծումը մերն է - Յ.Յ.), *Ասկուրա՝ 74°, 44° 10´, Բարազա՝ 75° 20´, 44° 10´, Լալա՝ 76°, 10° 44´, Սանտուտա՝ 77° 20´, 44° 20´, Սատափարա՝ 78°, 44° 20´, Տոգա (կամ Օտա)՝ 78° 50´, 44°, Վարութա (կամ Վաթուրա)՝ 73°, 43°, Ազատա՝ 73° 15´, 43° 15´...*»[7]:

Եթէ մենք նոյնիսկ չքննենք Պտղոմէոսի կողմից Մեծ Հայքի վարչաքաղաքական բաժանման համակարգը, ապա այդ դէպքում եւս վերոյիշեալ հատուածում նշուած տեղանքը համընկնում է Salmalessoի այն տեղադրութեան հետ, որ նշուած է Պեւտինգէրեան Քարտէզում: Մեր կարծիքով այստեղ երկու դէպքերում էլ խօսքը նոյն բնակավայրի մասին է: Պէտք է միայն ենթադրել, որ Պտղոմէոսը տալիս է այդ տեղանուան համառօտագրուած, կրճատուած տարբերակը այն է՝ Սալա, իսկ Պեւտինգէրեան Քարտէզում՝ ամբողջական անուանումն է՝ Սալմալեսսо ձեւով:

AEGEA

Այժմ կանգ առնենք Aegea տեղանուան պարզաբանմանը: Պտղոմէոսը մեր կողմից օգտագործուած վերոյիշեալ հատուածի շարունակութեան մէջ նշում է. «*Եփրատ գետի մօտ եղած քաղաքներն են. Բրեզոս՝ 72° 15´, 42° 45´,* ***Էլեգիա՝ 73° 20´, 42° 45****...*»[8] (ընդգծումը մերն է - Յ.Յ.): Հեղինակը նոյն շրջանում է տեղադրում նաեւ Արմաւիրա, Արտաքսատա, Նաքսուանա (կամ Նախիջեւան) քաղաքները[9]: Այսպիսի հսկայա-

ծաւալ տարածքի ընդգրկման պարագան, ինչպիսին տուեալ դէպքում Պտղոմէոսի մօտ է, մեզ լիովին թոյլ է տալիս կարծելու, որ Aegeaն, նոյն Էլեգիան է, չնայած այստեղ կայ մի փոքրիկ հակասութիւն նաեւ Պտղոմէոսի մօտ: Նշուած հատուածից մի փոքր ներքեւ նա կրկին վկայում է. «*Մնացած հարաւային մասում, Եփրատի եւ Տիգրիսի ակունքների մի-ջեւ՝ Անզիտենէ, նրանից ներքեւ՝ Թոսպիտիս, յետոյ Կորայա (Կորտա-յա): Այդ հատուածի քաղաքներն են* ***Էլեգերդա (կամ Կլեգերդա)՝ 72° 15՛, 40° 15՛*** (ընդգծումը մերն է - Յ.Յ.), *Մազարա՝ 71° 20՛, 39° 50՛, Արսա-մոսատա՝ 71°, 38° 20՛, Կորրա՝ 74° 30՛, 38° 40՛*»[10]: Եթէ այս տարածքը համեմատենք նախորդ հատուածում թուարկուած տարածքների հետ, ապա ստեղծւում է այնպիսի տպաւորութիւն, որ այդ դաշտավայրերը ու-նեն ոչ միայն հատման ընդհանուր եզրագիծ, այլեւ որոշ չափով մէկը տարածւում է միւսի տարածքում:

Աշխարհագրութեան պտղոմէոսեան ընկալումներին, այն է աստիճաններին եւ բոպէներին, անդրադարձել են ուսումնասիրողներից շատերը եւ, բոլորն էլ միաբերան գտնում են, որ դրանց պէտք չէ յատկացնել առանձնայատուկ վերաբերմունք, քանզի շատ տեղերում չեն համապատասխանում իրականութեանը[11]: Ի՞նչ է յուշում այսպիսի եզրայանգումը: Դա նշանակում է, որ չպէտք է իրար հետ շփոթել նախորդ հատուածում յիշատակուած Էլեգիան, եւ վերջին հատուածում նշուած Էլեգերդան, չնայած որ նրանց տեղադրման առաջին հատուածի աստիճաններն ու բոպէները իրար շատ մօտ են՝ առաջինի մօտ 73° 20՛, 42° 45°՛ իսկ միւս դէպքում՝ 72° 15՛, 40° 15՛: Սրանով Aegeaի խնդիրն աւարտուած չի կարելի համարել, քանզի այս հարցին «միջամտում» է նաեւ մեր կողմից յիշատակուած միւս պատմիչ-աշխարագրագէտը՝ Պլինիոս Աւագը: Մեծ Հայքի առնչութեամբ, խօսելով Էլեգիայի մասին, նա վկայում է. «*Դասկուսան գտնւում է Զիմառայից 75 մղոն հեռաւորութեան վրայ: Այստեղից գետը նաւարկելի է մինչեւ Սարտոնա, որ կազմում է 50 մղոն, մինչեւ Կապադովկիայի Մելիտենէն՝ 24 մղոն, Հայքի Էլեգիան՝ 10 մղոն, իր մէջ ընդունելով Լիւկոս, Արսանիաս, Արսանա գետերը: Էլեգիայի մօտ այն հանդիպում է Տաւրոս լեռանը, որը սակայն չի խանգարում նրա ընթացքին, չնայած 12 մղոն լայնութեամբ մի հզօր արգելքով կանգնած է նրա առջեւ: Այն մասում, որտեղ այն գրոհում է լեռը, կոչւում է Օմիրաս, իսկ արգելքն յաղթահարելուց յետոյ՝ Եփրատ..*»[12]: Ակնյայտ է, որ պատմիչն այս հատուածում խօսում է Սատաղ-Մելիտենէ ճանապարհի մասին. Սատաղի եւ Մելիտենէի միջեւ են գտնուել ոչ միայն Զիմառան եւ Դասկուսան, այլեւ Զենոկապի, Սարաի, Հիսպասի եւ Կիակկասի բնակավայրերը՝ հիւսիսից-հարաւ դասաւորուածութեամբ: Ֆիզիկա-աշխարհագրական տեսանկիւնից հեղինակի խօսքն ամբողջովին համընկնում է իրականութեանը, քանի որ, հասնելով Խարբերդի կամ Ալելուա[13] դաշ-

տավայրից հարաւ ընկած տարածքը, Եփրատն յետոյ իսկապէս ճեղքում է Հայկական Տաւրոսը, վերջինիս արեւմտեան փոքրիկ հատուածը տարանջատելով մնացեալ Տաւրոսից: Ստացւում է այն տպաւորութիւնը, որ Հայկական Տաւրոսի այդ հատուածը աւելի մօտ է եւ, կարծես թէ, միաձուլուած է Ամանոսեան կամ Սեւ Լեռների հետ եւ չունի ոչ մի օրգանական կապ մնացեալ Տաւրոսի հետ: Այս նկարագրութիւնում միակ խոցելի պահը կապւում է Էլեգիայի հետ, քանզի այսպիսի բնակավայր այդ տարածքում չկայ եւ չի նշւում ընդհանրապէս: Բայց, եթէ Զիմառայից, որը Եփրատի մօտ է, շարժւում ենք մի փոքր հիւսիս-արեւելք, ապա Սատաղին բաւականին մօտ, ընդամէնը երեք կայարան անց, հանդիպում ենք Aegeaին (կամ Egea), որն ուղիղ գծով միացնելու դէպքում գտնւում է 120 կմ. հեռաւորութեան վրայ, իսկ ճանապարհի դէպքում, մօտ կրկնակի անգամ աւելի[14]:

Պլինիոսի մօտ փաստօրէն առկայ է հակասութիւն, որը, երեւի կարելի է բացատրել հետեւեալ կերպ: Նա, ինչպէս եւ Տակիտոսը, յիշատակում են նաեւ Կիլիկիայում գտնուած Aegae (կամ Aegēae) նաւահանգիստը[15]: Աւելին, նոյն կերպ է անուանուել նաեւ Մակեդոնիայի առաջին կամ հին մայրաքաղաք Էգինը, ինչպէս նաեւ Փոքր Ասիայի հիւսիս-արեւմուտքում ընկած Միւսիա կամ Միսիա մարզի տարածքում գտնուող բնակավայրերից մէկը, որի հարեւանութեամբ էր գտնւում նշանաւոր Գրանիկէն, ուր, ինչպէս յայտնի է Ք.ա. 334ին տեղի ունեցաւ առաջին ճակատամարտը Ալեքսանդր Մակեդոնացու եւ Աքեմէնեան Դարեհ Գ. Կոդոմանոսի (336-330) բանակների միջեւ: Էգինը յետագայում վերստացել է Էգեսսա (Egessa) անուանումը նոյնպէս[16]: Այս ողջ խառնաշփոթը խօսում է միայն մէկ, չափից աւելի պարզ հանգամանքի օգտին. իրար չափազանց մօտ տեղանունների նմանօրինակ բազմազանութեան պարագայում եւս, ե՛ւ Պտղոմէոսը, ե՛ւ Պլինիոս Աւագը ցուցաբերել են զարմանալի հմտութիւն եւ չեն շփոթել իրար հետ Aegea-Էլեգիան, որը նոյն Եղէգին է, Էլեգերդայի հետ...:

AUTUSPARATE

Անցնենք յաջորդ, առայժմ չպարզաբանուած կայարանի՝ Autusparateի խնդրին: Այս տեղանուան հիմքում ընկած է լատիներէն parate (paratus) բայը, որը թարգմանաբար նշանակում է նախապատրաստուել կամ պատրաստուել: Ի՞նչ կարող է նշանակել այս: Երբ զննում ենք քարտէզը, ապա տեսնում ենք, որ այդ կայարանը գտնուել է բաւականին բարդ տեղանքում, ուստի եւ տեղանունն արդէն նախազգուշացնում է ճանապարհորդին, որ նա նախապատրաստուի: Autisparateն գտնուել է ամենադժուարին հատուածներից մէկում, քանզի այստեղից մի փոքր արեւմուտք ճանապարհը հատուել է Արեւմտեան Եփրատի վտակներից

մէկի՝ ներկայիս Ղարասուի հետ: Այն անցնում է Կարինի սարահարթով, հարաւից Այծպտկունքի լեռներն են, իսկ մի փոքր արեւելք՝ Ծիրանաց: Կանգառը Autisparate ձեւով ճիշտ կը լինէր անուանել, եթէ գնում ես Սատաղ-Արտաշատ ուղղութեամբ, քանզի մինչեւ կայարանին հասնելը, արդէն գետանցն իրականացուած է, որովհետեւ լատիներէնում aut նշանակում է միւս կողմից կամ եզրից[17]: Հակառակ ուղղութեամբ՝ Արտաշատից-Սատաղ գնալու պարագայում՝ կանգառը կարող էր եւ աւելի ստոյգ կը լինէր անուանել Parate կամ Tisparate[18]:

THARISDARATE

Թուով չորրորդ, չբացայայտուած կայարանն է Tharisdarateն, որի վերաբերեալ եւս կարելի է կատարել ենթադրութիւններ: Այս տեղանուան համառօտագրուած տաբերակին մենք հանդիպում ենք Պլինիոս Աւագի մօտ: Կովկասեան Աղուանքի եւ Իբերիայի նկարագրութիւններից յետոյ, պատմիչն անմիջապէս անցնում է Մեծ Հայքի հիւսիս-արեւմտեան շրջաններին, այդ կապակցութեամբ նախապէս ոչինչ չզգուշացնելով իր ընթերցողին: Նա վկայում է. «***Թասիէի (Thasie)*** (ընդգծումը մերն է - Յ.Յ.) *եւ Թրիարիէի (Thriarie) տարածքներն հասնում են մինչեւ Պարիհադ-բեան լեռները, որից այն կողմ է գտնւում Կողքիսի անապատը: Նրա կողքին, կերաւնացիների ուղղութեամբ բնակւում են արմենոքալիբնե-բը, եւ մոսիների տարածքն է...*»[19]: Չխօսելով այս ցեղերի մասին, որը չի առնչւում յօդուածում առաջադրուած խնդիրների հետ, տեղանքի նկա-բագրութեան կապակցութեամբ, պէտք է արձանագրել, որ այն չափա-զանց տարողունակ է, քանզի ընդգրկում է ոչ միայն Մեծ Հայքի հիւսիս-արեւմտեան եզրագիծը, այլեւ նրանից հիւսիս ընկած Վիրքի եւ Կողքիսի հարաւային շրջանները, իսկ արեւմուտքում՝ տարածւում մինչեւ Փոքր Հայք եւ Պոնտոս: Այս շարադրանքից կարելի է կատարել միայն մէկ եզրայանգում, այն է՝ Tharsidarateն Thasieի կրճատուած եւ ձեւափոխուած տարբերակն է հանդիսանում:

DATAMISA

Հինգերորդ չպարզաբանուած կանգառ-կայարանն է Datamisaն, որը Արտաշատ-Սատաղ ճանապարհի մօտաւորապէս կենտրոնում է: Այս տեղանուան մի փոքր ձեւափոխուած տարբերակին մենք հանդիպում ենք կրկին Պտղոմէոսի շարադրանքում. «*Վերցրած հատուածում, նշուածից ներքեւ, մինչեւ Եփրատի թեքուելը ամենահիւսիսային գաւառներն են, սկսած արեւմուտքից՝ Բասիլիսենէ, Օբորդենէ, Արսիա, նրանից ներքեւ՝ Ակիլիսենէ, Աստաունիտիս եւ հենց կորութեան մօտ՝ Սոֆենէ: Այդ հատուածի քաղաքներն են. Արսուա (կամ Զաթուա) 74° 30´, 42° 30´, Տինիսսա՝ 73° 10´, 42° 10´, Զորիդա՝ 71° 30´, 42°, Սանա՝ 73° 50´, 42°,*

Բրիզակա՝ 74° 50՛, 42° 30՛, Դարանիսա՝ 76°, 42° 10՛...»[20] (ընդգծումը մերն է - Յ.Յ.): Պատմիչը փաստօրէն նկարագրում է նաեւ *Աշխարհացոյց*եան Այրարատ եւ Բարձր Հայք նահանգները, որոնց հատման գծի վրայ՝ մի կողմից *Աշխարհացոյց*եան Բասեան, իսկ միւս կողմից՝ Կարին եւ Մանանաղի գաւառներն են: Այստեղ էլ տեղակայուած են Այծպտկունքի լեռները, որտեղ էլ գտնուել է Պեւտինգէրեան Datamisaն, որն ամբողջովին համընկնում է պտղոմէոսեան Դարանիսայի հետ[21]:

COLCHION

Վերջին՝ վեցերորդ չբացայայտուած կայարանի՝ Colchionի, անուանումը միանշանակ ցոյց է տալիս, որ այն ունի ոչ-հայկական ծագում: Հայերէնում եւ ոչ մի բառ, իսկ առաւել եւս անձնանուն կամ տեղանուն, երբեք չունի իոն վերջածանցը, իսկ, եթէ կան՝ ապա փոխառութիւններ են օտար լեզուներից: *Իոն*ով կամ *իուս*ով վերջածանց բառերը, ինչպէս օրինակ՝ Իլիոն, Սկիպիոն, Կոռնելիոս... վերաբերում, իսկ աւելի ստոյգ պատկանում են հին յոյներին կամ էլ հռոմէացիներին: Սա թելադրում է, որ Colchion-Կոլչիոն տեղանուան ծագման արմատները պէտք է փնտռել այդ երկու լեզուներից որեւէ մէկում:

Colchionը գտնուել է Հայկական Պար լեռնաշղթայի հարաւային լանջերին, այնտեղ, որտեղ ձեւաւորւում է լեռնանցք՝ նրա երկու մասեր հանդիսացող լեռնաշղթաներից, այն է արեւմուտքից՝ Սուկաւէտի, եւ արեւելքից՝ Շատիկի լեռների միջեւ: Ճանապարհը Colchionից ձգւում է դէպի հիւսիս-արեւմուտք՝ հասնելով Chadas կայարանին, որն արդէն գտնւում է Սուկաւէտի հիւսիսային կողմում: Սա բերում է այն եզրայանգմանը, որ այս տեղանունը caulae (կամ caullae) բառի ձեւափոխուած տարբերակն է, որը նշանակում է անցում, ճեղք, անցք, իսկ աւելի ուշ ստացել է նաեւ պատնէշ, պարիսպ, ցանկապատ իմաստները: Բայց այսքանով չէ, որ պէտք է եզրայանգում կատարել, քանզի caulaeն ծագում է cavusից, որը նշանակում է դատարկութիւն, եւ նկատի է առնւում անապատը, այն տեղանքը, ուր փչում է քամին, թարգմանւում է նաեւ որպէս ժայռ, իսկ cava via արտայայտութիւնը նշանակում է՝ ճանապարհ դէպի լեռնանցք[22]: Colchionի տեղանքի զննումը ցոյց է տալիս, որ այն լիովին համապատասխանում է այս բնորոշումներին: Լեռնանցքից դուրս գալուց յետոյ ճանապարհն այնուհետեւ անցել է հարթավայրային տարածքով՝ Բասէնի դաշտի միջով եւ, մինչեւ Tharsidarate կանգառը, մօտաւորապէս 150 կմ., բնական եւ ոչ մի արգելք չի խանգարել ճանապարհորդին[23]:

Ահա այսպիսի բացատրութիւններ պէտք է փնտռել, մեր կարծիքով, Պեւտինգէրեան Քարտէզի Արտաշատ-Սատաղ ճանապարհի վերոյիշեալ վեց կանգառ-կայարանների տեղադրութեան եւ անուանակոչումների չբացայայտուած խնդրիների կապակցութեամբ:

ԾԱՆՕԹԱԳՐՈՒԹԻՒՆՆԵՐ

[1] X. Liu, *The Silk Road in World History*, New York-Oxford, 2010. նաեւ՝ J.H. Benthley, *Old World Encounters: Cross Cultural Contacts and Exchanges in Pre-Modern Times*, New York-Oxford, 1993.

[2] Յակոբ Մանանդեան, «Հին Հայաստանի Գլխաւոր Ճանապարհները Ըստ Պեւտինգէրեան Քարտէզի», *Երկեր, Հտր. Ե.*, Երեւան, ՀՍՍՀ ԳԱ Հրատ., 1984, էջ 85. նաեւ՝ A.V. Podosinov, *Vostochnaya Evropa V Rimskoy Kartograficheskoy Traditsii* (Արեւելեան Եւրոպան հռոմէական քարտէզագրութեան աւանդին մէջ), Մոսկուա, Ինդրիկ Հրատ., 2002, էջ 365: Թուերով նշուած են հեռաւորութիւնները կայանների միջեւ՝ հռոմէական մղոններով:

[3] Podosinov, էջ 365. նաեւ՝ G. Cumont, *Studia Pontica, II*, Bruxelles, 1906, էջ 343-351:

[4] Մանանդեան, էջ 85-101. նաեւ՝ *Cambridge Ancient History, Vol. XI, The High Empire A.D. 70-192*, ed. by A.K. Bowman, Cambridge, 2008, էջ 308 եւ յաջորդները:

[5] Մանանդեան, էջ 90 եւ յաջորդները. նաեւ՝ R.H. Hewsen, "Ptolemy's Chapter on Armenia: An Investigation of his Toponyms," *Revue des Etudes Armeniennes*, nouvelle serie, Paris, 1982, t. XVI, էջ 134: Տեղանքի կապակցութեամբ տե՛ս նաեւ՝ Ս. Տ. Երեմեան, *Հայաստանը Ըստ «Աշխարհացոյց»-ի* քարտէզը, E 8, Երեւան, ՀՍՍՌ ԳԱ Հրատ., 1963. նաեւ՝ Ա. Մ. Ոսկանեան, *Հայկական Լեռնաշխարհը Եւ Հարեւան Շրջանները, Ուսումնական Ֆիզիկական Քարտէզը*, Երեւան, Երեւանի Համալսարանի Հրատ., 1976:

[6] K. Miller, *Itineraria Romana, Romische Reisewege An Der Hund Der Tabula Peutingerianna*, Stuttgart, 1916, էջ XVII, XXIX-XXXVI:

[7] *Ptolemaios Handbuch der Geographie*, Griechisch-Deutch, 2 teil, buch 5-8, Basel, 2006, V, 13, 9-10, herausgegeben von A. Stuckelberger und G. Grabhoft:

[8] *Ptolemaios*, V, 13, 12:

[9] Նոյն:

[10] Նոյն:

[11] Վերջերս այսպիսի եզրայանգման է եկել նաեւ նշանաւոր պատմաբան-աշխարհագրագէտ Ա. Ի. Պոդոսինովը (A.V. Podosinov, "Ptolemaios Handbuch die Geographie", Griechis-deutch. Einleitung, Text und uversetrung. Index 1-2, Basel, 2006, *Vestnik Drevney Istorii* (Լրաբեր Հին Դարերի պատմութեան), Մոսկուա, 2008 N. 1, էջ 219. նաեւ՝ V.A. Bronshten, *Klavdii Ptolemey* (Կլաւդիոս Պտղոմէոս), Մոսկուա, 1988, էջ 138-152. նաեւ՝ N. Fradkin, *Rojdenie Kartei* (Քարտէզների ծնունդը), Մոսկուա, 1959, էջ 15 եւ յաջորդները):

[12] *Plinii Secundii Naturalis Historiae*, v. 2, Cambridge, 1957, book III-VII, V, XX, 84 (LCL):

[13] Տե՛ս՝ Polibii, *Vseobshaya Istorya V Soroka Knigakh* (Ընդհանուր պատմութիւն 40 գրքով), *VIII*, 25, 1-5, perevod S Grech. F.G. Mishenko, т. II, Knigi VI-XXV, Սանկտ Պետերբուրգ, 1995, Nauka Հրատ., Yuventa. նաեւ՝ Նիկողայոս Ադոնց, *Հայաստանը Յուստինիանոսի Դարաշրջանում: Քաղաքական Կացութիւնը Ըստ Նախարարական Կարգերի*, թարգ. Ա.Թ. Խոնդկարեան եւ Է.Հ. Խոնդկարեան, Երեւան, Հայաստան Հրատ., 1987, էջ 44-46:

[14] Մանանդեան, էջ 85-88, 120, 128 եւ յաջորդները:

[15] Plini, V, XX, 84. նաեւ՝ Tacitus Cornelius, *Historiarum, Libri qui Supersunt*, Leipzig, 1872, XIII, 8. նաեւ՝ *Tatsit, Sochineniya v 2-kh TT, Istoria* Izd. Podgot. G. S. Knabe I druj. (Տացիտ [Տակիտոս] երկեր, երկու հատորով, պատմութիւն, հրատ. պատր. Գ. Ս. Կնաբէ եւ ուրիշն.), Մոսկուա, 1969, XIII, 8: Վերոյիշեալի ռուսերէն հրատարակութիւնում այս քաղաքը թարգմանուած է Էգի ձեւով:

[16] Justini M., *Epitoma Historiarum Philippicarum Pompeii Trogi*, ex recens. Fr. Ruehl, Lipsiae, 1915, XXXVII, 3:

[17] I. Kh. Dvoretskii, *Drevnegrechesko-Ruskii Slovar, T. 2* (Հին յունարէն-ռուսերէն բառարան, Հտր. 2), Մոսկուա, 1958, էջ 1631:

[18] Տե՛ս նախածանցի իմաստների կապակցութեամբ մանրամասն տե՛ս՝ Dvoretskii, էջ 1631:

[19] Plinii, VI,XI,29:

[20] Ptol., V,13,13-14:

[21] R.H. Hewsen, "Introduction to Armenian Historical Geography," *Revue des Etudes Armeniennes*, nouvelle serie, Paris, t. XIII, էջ 88-89: Այս տեղանքի լեռնագրութիւնը տե՛ս՝ Ս. Տ. Երեմեան, *Հայաստանը Ըստ «Աշխարհացոյց»-ի* քարտէզը:

[22] I. Kh. Dvoretskii, *Latinsko-Ruskii Slovar* (Լատիներէն-ռուսերէն բառարան), Մոսկուա, 1976, էջ 165-166:

[23] Մանրամասն տե՛ս՝ Podosinov, էջ 360-361, եւ 362-364ի քարտէզները, R.J.A. Talbert, "Trade in Roman World," էջ 124-125 եւ "The Roman Empire in A.D. 60," էջ 128-129 քարտէզները՝ *Barrington Atlas of the Greek and Roman World*, Princeton, 2000:

THE LOCATION OF SIX STATIONS ON THE **ARTASHAT-SATALA** ROAD ACCORDING TO *TABULA PEUTINGERIANA*

(SUMMARY)

HAKOB G. HARUTYUNYAN
hakobinna@rambler.ru

In his extensive research of early Armenian history, the renowned scholar and historian Hakob Manadyan has left unresolved several issues and details including aspects of the international trade routes of Armenia.

Basing his research on the givens and data of the irreplaceable *Tabula Peutingeriana,* the author tries to specify the location of the six stations on the Artashat-Satala route, namely Salmalesso, Aegea, Autisparate, Tharisdarate, Datamisa, Colchion, which remained unexplained by Manadyan. He determined their location through historical-geographical and linguistic studies.