

ТОРГОВЫЙ ПУТЬ АЙАС—ТАВРИЗ (XIII—XIV вв.)

А. У. МАРТИРОСЯН

В XIII—XIV вв. одним из главных путей караванной торговли между Европой и Азией был описанный флорентийским коммивояжером Франческо Балдуччи Пеголотти¹ путь Айас (Киликийская Армения)—Тавриз (Иран). Он соединял ряд городов—тогдашних центров ремесленничества и торговли Переднего Востока, где скрещивались торговые магистрали, ведущие от портов Средиземного и Черного морей через Армению и Иран в Среднюю Азию, Индию и Китай.

Карта—описание Пеголотти, составленная им в коммерческих целях, стала со временем ценным источником по истории торгово-экономических отношений стран и народов передневозвосточного региона. Ее исследованием занимались М. Киперт, Г. Юль, В. Гейд, Я. Манандян, Г. Микаелян, И. Петрушевский и др. Ими определены многие станционные пункты, узловыи центры и основные отрезки пути Айас—Тавриз. Однако эта карта все еще до конца не «прочтена». На ней остаются «белые пятна», некоторые станции не локализованы или локализованы ошибочно, нуждаются в уточнении отдельные, ранее определенные названия станционных пунктов и т. п.

Согласно Пеголотти, его путь начинался в Ajazzo (Айас, у Марко Поло—Лаяс) и пролегал на своем первом отрезке через станционные пункты Solidaga и Gandon в узловую станцию Casena. О том, что Casena была именно таковой, свидетельствует размер пошлины (7 асперов), которая была уплачена Пеголотти. Как явствует из его карты, размеры пошлины в других таких станциях (Себастья, Ерзнка, Эрзерум) колебались от 7 до 9 и более асперов, в то время как в промежуточных станционных пунктах—от 2 до 4 асперов.

В. Гейд отождествляет Solidaga с крепостью Копидара, которая у Г. Алишана обозначена под названием *Կոփիտար*². Из армянских источников известно, что Рубен, основатель княжества Рубенидов в Киликии, владел этой крепостью еще в конце XI в.³ Эти сведения позволили историкам локализовать Копитар в центральной части бассейна реки Сар (Сейхан), где первоначально и возникло княжество Рубена.

Исследователями пути Айас—Тавриз не установлены как название, так и местоположение станции Gandon. Между тем с этим связано определение дальнейшего направления пути из Киликийской Армении в центральные области Малой Азии.

Ясность в это дело могла внести идентификация следующей станции Casena. М. Киперт предполагает местоположение ее в горах области Казандаг, расположенной в восточной части Киликийского

¹ F. Pegolotti, *La pratica della mercatura*. Ed. by Evance, Cambridge, Mass., 1936; H. Yule, *Cathay and the Way Thither*, Vol. II, London, 1866.

² Գ. Ալիշան, *Սրբուհե, Վենետիկ, 1895*, էջ 157—158, 245.

³ См.: Սամուէլի ըսհանաի Անեցոց Հովարմոնթ պատմագրաց, Վաղարշապատ, 1893.

Тавра⁴, В. Гейд же отождествляет с Кокисоном (нын. Гексун)⁵. При этом каждый из них предлагает свой вариант пролегания пути Айас—Тавриз. М. Киперт видит направление этого пути из Киликийской Армении через Сис в горы Казандага с последующим выходом на север—в Сивас (Себастья). В. Гейд предлагает направить его через Кокисон, затем к р. Галис (Алис, нын. Қзыл-Ирмак) и вдоль нее к Сивасу. В подтверждение своей точки зрения он ссылается на грамоту киликийского армянского царя Левона II от 1201 г., из которой выясняется, что генуэзцы при переходе через р. Джахан (Пирам) выплачивали пошлину владельцу крепости Габан (Капан)⁶.

Я. Манандян расходится с ними во мнении. Наиболее веским аргументом у него является утверждение, что Сазепа тождественна Кесарии (Кайсери). Вместе с тем Я. Манандян склонен считать, что указанное В. Гейдом направление пути Айас—Тавриз на первоначальном этапе правильно. Ошибочно определено лишь его продолжение от Габана, которое, по мнению историка, должно было вести не на север, а на северо-запад, к Кесарии, через Шар, лежащий на месте древней Команы Капподокийской.

Солидаризуясь с мнением Я. Манандяна, Г. Микаелян приводит ряд доказательств в пользу этой точки зрения. При этом он ссылается на торговую привилегию от 1288 г., более близкий по времени к эпохе Пеголотти документ, согласно которому генуэзцы платили пошлины в Гуглаке, который, как известно, находился на западе Киликийской Армении⁷.

В подтверждение тому, что Сазепа действительно является Кесарией, можно сослаться на существование в те времена населенного пункта Касе, расположенного рядом с ней на пути в Себастию. Он обозначен на древних картах Малой Азии. По всей вероятности, Касе был пригородом Кесарии и там останавливались торговые караваны, подходившие с юга.

Итак, из Киликийской Армении на север—в Кесарию вывелись несколько дорог. Одна из них шла через Капан в Кокисон, другая—из Сиса в Коману Капподокийскую, третья—через Гуглак и киликийские ворота. Все они были кружными, особенно дорога через Капан. Между тем существовал другой, кратчайший путь в Кесарию. Он вел от Сиса непосредственно на север через Центральный Тавр (Киликийский Тавр состоит из Центрального Тавра и Антитавра) к южным и юго-восточным склонам г. Аргей (Аргеос, тюрк. Арджиас) по горному проходу, который образует р. Цамндав (нын. Зигана) в ее нижнем течении, до впадения в р. Сар. По В. Рамсею, эта дорога издавна использовалась в качестве средства коммуникации между Киликией и Кесарией⁸.

На вероятность использования этой дороги в изучаемый нами период указывает известный исторический факт. В 1296 г., в отсутствие киликийского армянского царя Хетума II, его брат Смбаг вен-

⁴ M. H. Kiepert Über Pego otli's vorderasiatisches Itinerar, Sitzungsberichte der philosophisch-historischen classe der Berliner Akademie, Berlin, 1881, S. 901.

⁵ W. Heyd, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter, Bd. II, Stuttgart, 1879, S. 114.

⁶ Я. А. Манандян, О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен, Ереван, 1954, с. 288—290.

⁷ См.: Г. Г. Микаелян, История Киликийского армянского государства, Ереван, 1952, с. 354—356.

⁸ W. M. Ramsay. The Historical Geography of Asia Minor, Vol. IV, London 1890, p. 311.

чался царем в Сисе. После поезда на остров Кипр и в Константинополь, Хетум направился к монгольскому правителю Газан-хану в надежде с его помощью вернуть себе престол. Но Смбат опередил его в этом и был признан Газан-ханом царем Киликийской Армении. Передавая подробности этого события, Самуел Анеци пишет в своей «Хронике», что по возвращении из ставки монголов Смбат по пути домой «встретил братьев (Хетума и Тороса — А. М.) около Кесарии, взял их под стражу и заключил в крепости Барцраберд»⁹.

Из этого повествования Самуела Анеци заслуживает внимания важная, на наш взгляд, деталь, что Смбат заключил братьев в крепости Барцраберд, которая располагалась в относительной близости от дороги из Кесарии в Сис, в 30—35 км, не досзжая до столицы Киликийской Армении.

Признание факта наличия действовавшей в конце XIII в. дороги из Киликийской Армении в Кесарию через Центральный Тавр позволяет идентифицировать и локализовать Colidaqa карты Пеголотти. Им, действительно, был Копидар, лежавший, как свидетельствуют памятные записи армянских рукописей, неподалеку от Барцраберда, а также Дразарка, который по утверждению одной из этих памятных записей, «берет свое название от предгорья великих гор Тавроса...»¹⁰.

На нахождение Копидара в горах Тавра указывает также на то, что, говоря о нем, Пеголотти представляет его читателю в качестве некоего рубежа, до которого, как он пишет, «простирается территория короля Армении»¹¹.

Признание, что выходом из Киликийской Армении в Кесарию во времена Пеголотти была именно эта дорога, делает возможным отождествить станцию Gandon с Габаданием (Kavadanek европейских источников, арм. *հավանանք*, лежащий в 3 км от нын. Девели)¹².

В. Рамзей, основываясь на сведениях древних авторов, указывает на существование в тех местах равнины под названием Багадаония. Он, в частности, пишет: «Багадаония описывается Страбоном (с. 539) в качестве равнины на самом юге Каппадокии, под самой тенью Тавроса... Стефанос указывает Багадаонию как наиболее южную часть Каппадокии»¹³. По всей вероятности, название этой равнины передалось населенному пункту Габадания. Расположение древней Габадания в 40 км от Кесарии, т. е. дня пути каравана¹⁴, укрепляет нас в этом мнении.

Следует отметить, что локализация некоторыми авторами *հավանանք*—Хаватанека по дороге из Кесарии к Киликийским воротам и Гуглаку (как это сделано, например, на картах в Армянской Советской Энциклопедии (т. 5, с. 424—425), не является, на наш взгляд, правильным решением. Как видно из исторических сведений о Хаватанеке, он относился к бассейну р. Цамндав и был в XIII в. по-

⁹ Սամուէլի քահանայի նկնդրոց Հավաքմանք պատմագրաց, էջ 154:

¹⁰ Յուրազ հայերեն ձեռագրաց Զմեռոյ վանքի մատենադարանին, Վիեննա, 1964, էջ 256, 494:

¹¹ Н. Yule, указ. соч., с. 299.

¹² Ա. Ալպոյաճյան, Պատմագրութեան հայ Կեսարիո, հ. I—II, Կահիրե, 1937, հ. I, էջ 338, 433:

¹³ W. Ramsay, указ. соч., с. 349.

¹⁴ Как отмечено в дорожниках—итинерариях древних авторов, а также арабских географов, день пути каравана обычно равнялся приблизительно 40 км. В соответствии с этим и станции располагались примерно на таком же расстоянии одна от другой в зависимости, конечно, от профиля и условий пути.

граничным городом между Киликийской Арменией и Иконийским (Румским) султанатом¹⁵, подвластным Хулагидскому государству. Нам представляется, что именно это имеет в виду Пеголотти, когда рассматривает Gandon в качестве пункта, «где вы въезжаете в земли Бонсаета (Бусаид, Абу-Саид хан.—А. М.), т. е. повелителя татар»¹⁶. Известно, что в 60-х гг. XIII в. граница государства Хулагидов установилась по южным склонам г. Аргей и далее на запад, северо-запад от нее к р. Галис.

Таким образом, первый отрезок пути Айас—Тавриз, начинаясь в порту на Средиземном море и пересекая Киликийскую Армению с юга на север, продолжался от Копидара через Габаданию в Кессарию.

Путь Айас—Тавриз, его второй отрезок, вел из Кесарии в Salvastio (Ссбастия, нын. Сивас, у Марко Поло—Севасте). На карте Пеголотти в издании Пагнини после Кесарии обозначена станция Gavasera dell' Amiraglio, название которой передано у различных исследователей по-разному. Г. Юль дает этой станции в английском переводе (и в английском стиле) название—Караван-сарай Адмирала (The Caravanseeral of the Admiral), пояснив, правда, в сноске к тексту своего труда, что Gavasera dell' Amiraglio должно означать—Караван-сарай ал-Амир.¹⁷

Один из издателей сочинения Пеголотти Эванс, изданием которого мы оперируем, находит, что в издании Пагнини этого сочинения пропущено наименование станции Gavisera della Soldano (Караван-сарай Султана). Основываясь на сведениях о существовании на северо-восток от Кесарии развалин древнего караван-сарая, он указывает на возможность отождествить его с Gavasera della Soldano. Из замечаний Эванса заслуживает внимания то, что эта станция лежала в 40 км от Кесарии¹⁸.

Существование этой станции по дороге из Кесарии в Сивас подтверждают и армянские источники. Они упоминают расположенный на ней населенный пункт Султан Хане¹⁹.

Сведения Эванса и армянских источников позволяют не только локализовать первую после Кесарии станцию Караван-сарай Султана, но и определить следующую за ней станцию. Дело облегчается тем, что обнаружение станции Караван-сарай Султана увеличивает количество станций на отрезке Кесария—Сивас до четырех, что в целом соответствует его общей протяженности—180 км.

Второй станцией должен быть Караван-сарай Амира. Она и по названию, и по местоположению (приблизительно в 80 км от Кесарии) соответствует населенному пункту Гамира (арм. Гамирк). Этим именем источники, как известно, называли древнюю Каппадокию. Надо полагать, что заключенный в этом слове слог «амир» и был обыгран Пеголотти.

Две следующие станции—Gidue и Gavasera di casa Jacomi не поддаются идентификации. Их можно предположить на месте или вблизи соответственно поселений Шар-Кишла и Кая-Дибби (Койя-Дибби).

¹⁵ И. Цицципашджишян, указ. соч., т. I, с. 80—82.

¹⁶ П. Юль, указ. соч., кн. II, с. 299.

¹⁷ Там же.

¹⁸ F. Pegolotti, указ. соч., с. 389.

¹⁹ И. Цицципашджишян, указ. соч., т. I, с. 349, т. II, с. 1368.

Третий по счету отрезок пути Аяс—Тавриз: Dudriaga, Greboso, Mughisar, Arşinca (арм. Ерэнка, Ерэнган, тюрк. Арзинджан). В. Гейд, основываясь на сведениях М. Кнперта, уподобляет Dudriaga селу Тодурга²⁰, лежащему неподалеку от одноименного озера. Тодурга—это переименованное название армянского села Тодорак (Քլիկ-ըրակ), располагавшегося в 40 км на северо-восток от Сиваса по дороге к древней Заре. Исследователи подразумевают под Greboso Агребосе, а под Mughisar—село Мухар²¹.

М. Юль склоняется к тому, чтобы признать Dudriaga за Дивриг (арм. Теврик, Тефрика византийских источников). Однако это предположение не может быть приемлемым, так как Дивриг отстоит от Сиваса по меньшей мере на 90 км.

Станции на четвертом отрезке пути, кроме Arzerone (Эрзерум), не установлены. По всему видно, что слово шоплазпа в названии станции Gavazega sulla Montagna (Караван-сарай на холме) воспринято исследователями как сугубо ландшафтное понятие. В действительности же оно должно соответствовать названию села Блур (по-арм. «холм»), находившегося в 40 км на северо-восток от Ерэнка и в 30 км на запад от Байбурта. Дорога от села Блур (в турецкой транскрипции-Пулур) пролегает поначалу в восточном направлении, а затем круто сворачивает на юг к правому берегу р. Евфрат. Как отмечают В. Штреккер и Я. Манандян, на этом участке правобережья Евфрата некогда проходила «главная караванная дорога»²². Продвигаясь по ней в сторону Эрзерума, караваны выходили к мосту Котер (Котур) у крепости Калдарич (древ. Халдой-арич), неподалеку от Ашкала. Он и есть Ponte (Мост) на карте Пеголотти. Местоположение и название предшествовавшей ей станции Ligurti и следующей за ней станции Gavazega fuori d' Arzerone («Караван-сарай вне Эрзерума») не установлены. Последний мог быть Хан Карабах, расположенный на левом берегу Евфрата по дороге к Эрзеруму.

Banipi d' Arzerone—это, несомненно, древ. Элегия, арм. Ехегис и Джермук (в смысле «целебный источник»), нын. Илиджа, где бьют минеральные воды, которыми богата местность вокруг Эрзерума и область Басен. Илиджа лежит в 12 км западнее Эрзерума. Там издавна существовали ванны (бани)-лечебницы.

У исследователей пути Аяс—Тавриз нет четкого представления о станции Banipi d' Arzerone verso Tortus (Бани Эрзерума в сторону Тавриза). Изучение дорог, отходивших от Эрзерума, показывает, что искомой для нас должна быть дорога на север, северо-восток, ведущая в Тортум. На ней, в 5—6 км от Эрзерума, лежит населенный пункт Соуджермук (Холодный источник). По всей вероятности, это и есть Бани Эрзерума в сторону Тавриза.

Названия и местоположение большинства станций на следующем отрезке пути, который В. Гейд доводит до Tre chiese (Багаван), подлежат уточнению. За станцией Бани Эрзерума в сторону Тавриза в 40 км на северо-восток находится Болберд (арм. Բոլբերդ)²³, который следует отождествить с Pologbecsch. От нее дорога далее ведет на юг и подходит к Хасан-кале—Sermessa calo у Пеголотти.

²⁰ W. Heyd, *указ. соч.*, кн. II, с. 112

²¹ Я. А. Манандян, *указ. соч.*, с. 291.

²² Там же, с. 142—143.

²³ Н. Адонц, *Армения в эпоху Юстиниана*, Ереван, 1971, с. 24—25; *U. S. G. R. E. J. A. N. S. Հայաստանի քաղաքացիությունը-ի, Երևան, 1963, էջ 45.*

Локализация станции Болберд и Хасан-кале дает возможность упорядочить их последовательность в соответствии с той, которая приведена у Пеголотти. Эта последовательность нарушалась предположением В. Гейда, поддержанным Я. Манандяном, что Pologbesch—это Pologabagh (арм. Քոլոգբեշի, нын. Кеприкей)²⁴, расположенный в 10—12 км на восток от Хасан-кале.

Станцией Aggia, как правильно определяет ее И. Петрушевский, был Хаджи-Халил²⁵, или Хаджи-ага, расположенный в 40—45 км на восток от Хасан-кале.

Г. Юль удачно расшифровывает названия двух последующих станций—Calacgest: (Каракилса—Черная церковь, нын. Каракосе) и Tre chiese (Три церкви—Уч. Килиса)²⁶, тюркское название монастыря св. Ованнеса в Багаване, сооруженного в 631—639 гг.

Часть пути Аяс—Тавриз на восток от Багавана является наиболее неизученной. По замечанию В. Гейда, отсутствие лучших карт Азербайджана (Иранского Азербайджана) не позволило ему определить направление дорог, пролегавших из Малой Азии в Иран.

Исследователями пути Аяс—Тавриз весьма четко раскрывается название следующей за Багаваном станции sotto Lagcapoe—Под Ноевым ковчегом. Однако местоположение ее точно не установлено ими. Г. Юль предполагает ее в Баязете, а В. Гейд—в Диадие. Нам представляется, что этой станцией мог быть или Баязет, или же лежащая между ним и Диадином развилка дорог, одна из которых ведет в Баязет, а другая—отходит в южном направлении²⁷.

Вслед за Под Ноевым ковчегом, по Пеголотти, идет станция Scagacanti. Я. Манандян отождествляет ее с Каракендом²⁸. Однако Каракенд расположен по дороге, отходящей от пути Аяс—Тавриз (от указанной развилки) в южном, юго-западном направлении, в то время как путь на Тавриз продолжается в юго-восточном направлении. По дороге на юго-восток находится поселение Килисакенди, которое мы склонны считать Scagacanti.

Обращает на себя внимание то, что участок пути от развилки на юго-восток отмечен в некоторых описаниях европейских путешественников как «главная караванная дорога»²⁹.

Следующая обозначенная на карте Пеголотти станция—Locche. По мнению М. Киперта, она должна была находиться где-то неподалеку от Маку. На наш взгляд, Лоссе не что иное, как Маку. Она находится в 37 км от Килисакенди. Возможно, что Лоссе—это искажение названия Маку (Locche—Mocche)³⁰.

Пеголотти указывает затем станцию Piana de Falconier (Равнина Сокольников). Есть основание предположить ее в Маргяне.

²⁴ W. Heyd, указ. соч., т. II, с. 113—115; Я. А. Манандян, указ. соч., с. 293.

²⁵ И. П. Петрушевский, Хамдаллах Казвини как источник по социально-экономической истории восточного Закавказья (Изв. АН СССР, отд. обществ. наук, 1937, № 4, с. 914).

²⁶ H. Yule, указ. соч., кн. II, с. 300—301.

²⁷ Հ. Հ. Մարտիրոսյան, Այս-Քարթլի անտրապոլիտի մարտիկ-հայտնությունը (XIII—XIV դդ.) (Պատմա-բանասիրական հանդես, 1985, № 2, էջ 130)։

²⁸ Я. А. Манандян, О торговле и городах..., с. 234.

²⁹ J. B. Fraser, A Winter's Journey from Constantinople to Tehran, Volumes I and II, New York, 1973, p. 283.

³⁰ Հ. Հ. Մարտիրոսյան, указ. соч., с. 131—133.

Название этого поселения, отстоящего от Маку на 40 км, означает «птичье поле», и, возможно, в этих местах во времена Пеголотти велась соколиная охота. Название и местоположение следующей станции—li Samizopi—тоже не выяснены. Нам представляется, что ею могли быть или Карзиадин или одноименное поселение на горном перевале Хамзиан, расположенные по дороге в Хой³¹.

Г. Юль и В. Гейд предлагают искать следующую станцию—Rio de: riu e rosso (Долина реки красной)—у берегов р. Аракс, уподобляя арабскую транскрипцию ее названия al Ras с итальянским словом rosso³². Однако Долина реки красной—это, как верно определяет М. Киперт, долина р. Котур, правого притока р. Аракс. Река Котур в ее среднем и нижнем течении носила в древности армянское название Кармир-гет (Красная река). Ее тюркское название Кзыл-чай имеет тот же смысл³³.

Последняя станция этого отрезка пути—Condgo, что, по мнению К. Миллера, И. Маркварта и др., соответствует Gohdi, на карте Пейтингера Gohdi расшифровывается И. Марквартом как Chod или Choj, г. е. Хой³⁴.

От Хоя до Тавриза пролегал последний отрезок пути Аяс—Тавриз. Единственную станцию между ними—Sandoddi исследователи локализируют двояко. Одни уподобляют ее Маранду, другие—Тасвиджу. Мы отдаем предпочтение первому предложению. В данном случае, напрашивается сопоставление слов San (Sant) и Mag, что в переводе означает одно понятие—«святой». Что касается Маранда, то он считался «святым» городом, так как, по преданию, в нем похоронена жена библейского Ноя Ноемзар. Примечательно, что на Пейтингеровой карте Маранд значится под названием Philadelphia (Филадельфия).

В свое время В. Гейд разделил путь Аяс—Тавриз на четыре отрезка, начиная свой отсчет станций на нем от Сиваса. Основываясь на новых сведениях, Г. Микаелян увеличил число отрезков до шести: Аяс—Кесария, Кесария—Сивас, Сивас—Ерзнка, Ерзнка—Эрзерум, Эрзерум—Хой, Хой—Тавриз. Однако число отрезков пути следовало бы довести до семи, разделив отрезок Эрзерум—Хой на Эрзерум—Багаван и Багаван—Хой.

Пеголотти прошел по пути Аяс—Тавриз где-то в 20-х или первой половине 30-х гг., когда служил в качестве торгового агента во флорентийской фирме Барди на острове Кипр. Из карты Пеголотти явствует что его путешествие было предпринято в правление монгольского хана Абу-Саида (1316—1336)³⁵.

Уточнение направления пути Аяс—Тавриз и локализация станций на нем помогут пролить дополнительный свет на проблемы внутренних и внешних связей между Киликийской Арменией, некоторыми малоазийскими областями, коренной Арменией и Ираном, участия местного населения в тогдашнем международном обмене.

³¹ Там же, с. 133—134.

³² Н. Юль, указ. соч., гл. II, с. 301; W. Heud, указ. соч., кн. II, с. 117.

³³ Н. Адонц, указ. соч., с. 317; Я. А. Манандян, указ. соч., с. 295.

³⁴ I. Markwart, *Silbernen und die Higrisquellen*, Wien, 1930, S. 209; Я. А. Манандян, указ. соч., с. 168.

³⁵ Н. Юль, указ. соч., с. 299.

ԱՅԱՍ—ԹԱՎՐԻՉ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՄԱՅՐՈՒՂԻՆ
(XIII—XIV դդ.)

Է. Է. ՄԱՐՏԻՐՈՍՅԱՆ

Ա մ փ ո փ ու մ

Այաս—Թավրիչ մայրուղու՝ Ֆրանչեսկո Պեգոլոտտիի թողած նկարագրու-
թյան ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ այն անցել է Մերձավոր արևելյ-
քի մի շարք քաղաքներով ու բնակավայրերով՝ այն ժամանակվա արհեստա-
գործության և առևտրի կենտրոններով, ուր խաչաձևվում էին դեպի Միջերկ-
րական և Սև ծովերի նավահանգիստները տանող, Հայաստանը և Իրանը Չի-
նաստանի, Հնդկաստանի ու Միջին Ասիայի հետ կապող առևտրական ճա-
նապարհները: Մայրուղին ուներ յոթ հատված՝ Այաս—Կեսարիա, Կեսարիա—
Սվաղ, Սվաղ—Երզնկա, Երզնկա—Էրզրում, Էրզրում—Բագավան, Բագավան—
Խոյ, Խոյ—Թավրիչ: Այս ճանապարհները միմյանց էին կապում Կիլիկյան
Հայաստանս. որոշ փոքրասիական շրջաններ, բռն Հայաստանն ու Իրանը: