

**ՊԵՏՏՆԳԷՐԵԱՆ ՔԱՐՏԷԶԻ
ԱՐՏԱՇԱՏ-ՍԱՏԱՂ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ
ԶՊԱՐԶԱԲԱՆՈՒԱԾ ՎԵՑ ԿԱՅԱՐԱՆՆԵՐԻ
ՏԵՂԱՆՈՒԱՆ ԵՒ ՏԵՂԱԴՐՄԱՆ ԽՂԴԻՐԸ**

ՅԱԿՈԲ ՅԱՐՈՒԹԻՆԵԱՆ

hakobinna@rambler.ru

ՄՈՒՏՔ

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

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՄԻԶԱԶԳԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԸ

Ըստ այս քարտեզի, Մեծ Հայքի տարածքով անցել են առնուազն հինգ զլխաւոր 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 Զինաստան եւ միանում «Մետաքսի» մեծ ճանապարհին, իսկ արեւմուտքում՝ Հռոմեական Գալստրութիւն, ուր տանում էին այդ ժամանակների աշխարհի բոլոր կարեւոր ճանապարհները¹:

Արտաշատ-Սատաղ (Artaxata-Satala) ճանապարհից գատ 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):

Գարեւոր 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 ճանապարհներին 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 ԴԱՆԱՊԱՐՀՈՒ

Արտաշատ-Սատաղ ճանապարհի ուսումնասիրութեան համար, ինչպէս արդէն նշուեց, մեր ձեռքի տակ է մի յուժ կարեւոր սկզբնաղբիւր՝ Պետիկեգերեան Քարտեզը, որը քննարկուելիք հարցերի պարզաբանման համար ունի ուղղակի կենսական նշանակութիւն: Այնտեղ, ի շարս այլոց, 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 Պետիկեգերեան Քարտեզը անփոխարինելի սկզբնաղբիւր է հին Հայաստանի գլխաւոր ճանապարհներն ուսումնասիրելու համար: Արտաշատ-Սատաղ ճանապարհի կայարաններն են. Artaxata 23, Paracata 33, Coloczia (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, Satala²: Դանապարհը, բնականաբար Սատաղում չի աւարտուել, քանզի այն փակուղի չէր, այլ ձգուել է դէպի արեւմուտք՝ Փոքր Ասիայի խորքը, անցնելով Նիկոպոլիսը, Մեքսատոպոլիսը...: Սատաղ-Արտաշատ ճանապարհի սկիզբ է համարուել Տրպիզոնի մօտ գտնուող Magnana բնակավայրը, որին յաջորդել են Giizenenica, Bylae, Frig(i)darim, Patara, Medocia, Solomenica եւ Domana կայարանները³: Դանապարհի այս վերջին հատուածը դուրս է մեր հետաքրքրութիւնից, քանզի գտնուել է Մեծ Հայքի տարածքից դուրս:

Իր Հայաստանի Գլխաւոր Դանապարհները Ըստ Պետիկեգերեան Քարտեզի աշխատութեան սկզբում, նշանաւոր պատմաբան Յակոբ Մանեղեանը նշում է, որ հռոմէական զօրքը Կորբուլոնի գլխաւորութեամբ Մեծ Հայքում անցել եւ յաղթահարել է համարեա անանցանելի լեռներ եւ այլ արգելքներ⁴: Այստեղ ուշագրաւ է պատմաբանի այս փաստարկը, քանզի, երբ ուշադիր նայում ենք քարտեզին, ապա Սատաղը գտնուում է ճիշտ 40^ի գուգահեռականի վրայ, իսկ Արտաշատ մայրաքաղաքը՝ այդ

նոյն գուգահեռականից, ընդամենը մի քանի ռոպէ 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 ասելի շուտ պէտք է համընկներ մակերեւոյթի կազմութեան «պահանջներին»: Մեծ Հայքից դէպի արեւմուտք տանող այս մայրուղին, որը Հայաստանը կապում էր Փոքր Ասիայի երկրների եւ Հռոմէական Հանրապետութեան ապա յետագայում՝ Բ.ա. Ա. դարի վերջերից նաեւ Կայսրութեան հետ, պէտք է անցներ այն վայրերով, որոնք կ'ապահովէին Հայաստանի մշտական տասնեակումսեայ կապը նրանց հետ:

Մանանդեանը այս ճանապարհը հիմնականում անցկացնում է լեռներով, եւ հաշուի չի առնում ամենակարեւորը՝ դրա մշտապէս գործելու հանգամանքը⁵: Այս սկզբունքը ցանկացած ճանապարհի կառուցման առաջին նախապայմանն է, որին յաջորդում է դրա հնարաւորինս կարճ լինելու պահանջը: Մեծ Հայքի պարագայում, որն ուներ խիստ արտայայտուած լեռնային մակերեւոյթ, ուղիղ ճանապարհի կառուցումն ուղղակի անհնարին էր: Արտաշատ-Սատաղ ուղու վրայ են գտնուում բազմաթիւ լեռնաշղթաներ, որոնցից են՝ Անահտական, Այծպտկունքի, Օիրանեաց, Սուկաւտի, Բարդղի: Գնալով ճանապարհը Սատաղից ձգուելով դէպի հիւսիս-արեւելք, մինչեւ Պետինգերեան Քարտզի Darucinte կայարանը (որոնց միջեւ է գտնուել Salmalesso վայրը) յետագայում չափազանց փոքր թերութեամբ, մշտապէս ընթացել է հիւսիս-արեւմուտքից՝ դէպի հարաւ-արեւելք ուղղութեամբ: Այն հասել է Գալլատու լճից հարաւ գտնուող Բագաւան քաղաքի տարածքը (ըստ Պետինգերեան Քարտզի 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-աշխարհագրագետների տեղեկութիւնները: Խօսքը, նախ եւ առաջ վերաբերում է Պլինիոս Աւագին եւ Կլաւդիոս Պտղոմէոսին, չնայած որ այս երկու մատենագիրների եւ, Պետինգերեան Քարտզի հեղինակ Կաստորիոսի միջեւ ընկած է ամենաքիչը 200 տարուայ ժամանակահատուած: Սրան պէտք է անելացնել, որ Քարտզի ամենահին ձեռագիր

տարբերակները, որոնք հասել են մեզ, վերաբերում են լաւագոյն դէպքում ԺԱ.-ԺԲ. դարերին⁶: 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 (կարելոք 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)sion է:

Պտղոմէոսը գրում է. «*Հայքի՝ Եփրատ, Կիւրոս եւ Արաքս գետերի միջեւ ընկած հատուածի գաւառներն են. Սոսրական լեռների մօտ Կատարգենէ, Բոքէր կոչեցեալներից վերեւ, Կիւրոս գետի մօտ՝ Տոսարենէ եւ Օտենէ, Արաքս գետի մօտ՝ Գոլթենէ, իսկ նրանից ներքեւ՝ Սոդոկենէ, Պարիաղրէս լեռան մօտ՝ Սիրակենէ եւ Սակապենէ: Այդ հատուածի քաղաքներն են Սալա՝ 73° 50', 44° 20' (ընդգծումը մերն է - 3.3.), 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°, Ագատա՝ 73° 15', 43° 15'...»⁷:*

Եթէ մենք նայինք չքննենք Պտղոմէոսի կողմից Մեն Հայքի վարչաքաղաքական բաժանման համակարգը, ապա այդ դէպքում եւս վերոյիշեալ հատուածում նշուած տեղանքը համընկնում է Salmalessoի այն տեղադրութեան հետ, որ նշուած է Պետինգերեան Քարտէզում: Մեր կարծիքով այստեղ երկու դէպքերում էլ խօսքը նոյն բնակավայրի մասին է: Պետք է միայն ենթադրել, որ Պտղոմէոսը տալիս է այդ տեղանունան համառոտագրուած, կրճատուած տարբերակը այն է՝ Սալա, իսկ Պետինգերեան Քարտէզում՝ ամբողջական անուանումն է՝ Սալմալեսսօ ձեւով:

AEGEA

Այժմ կանգ առնենք Aegea տեղանունան 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 - 3.3.): Հեղինակը նոյն շրջանում է տեղադրում նաեւ Արմաւիրա, Արտաքսատա, Նաքսուանա (կամ Նախիջեան) քաղաքները⁹: Այսպիսի հսկայա-

ծաւալ տարածքի ընդգրկման պարագան, ինչպիսին տուեալ դէպքում Պտղոմէոսի մօտ է, մեզ լիովին թոյլ է տալիս կարծելու, որ Aegean, 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 միջեւ՝ Անգիտենէ, 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 ստեղծում է այնպիսի տպաւորութիւն, որ այդ դաշտավայրերը ունեն ոչ միայն հատման ընդհանուր եզրագիծ, այլեւ որոշ չափով մէկը տարածում է միւսի տարածքում:

Աշխարհագրութեան պտղոմէոսեան ընկալումներին, այն է աստիճաններին եւ րոպէներին, անդրադարձել են ուսումնասիրողներից շատերը եւ, բոլորն էլ միաբերան գտնում են, որ դրանց պէտք չէ յատկացնել առանձնայատուկ վերաբերմունք, քանզի շատ տեղերում չեն համապատասխանում իրականութեանը¹¹: 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 րոպէները իրար շատ մօտ են՝ առաջինի մօտ 73° 20', 42° 45' իսկ միւս դէպքում՝ 72° 15', 40° 15': Սրանով Aegean խնդիրն աւարտուած չի կարելի համարել, քանզի այս հարցին «միջամտում» է նաեւ մեր կողմից յիշատակուած միւս պատմիչ-աշխարագրագէտը՝ Պլինիոս Աւագը: Մենք նայքի առնչութեամբ, խօսելով Էլեգիայի մասին, նա վկայում է. «*Դասկուսան գտնուում է Ջիմատայից 75 մղոն հեռավորութեան 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 Տարոս 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 Ջիմատան եւ Դասկուսան, այլեւ Ջենոկապի, Սարաի, Հիսպասի եւ Կիակկասի բնակավայրերը՝ հիւսիսից-հարաւ դասաւորուածութեամբ: Ֆիզիկա-աշխարհագրական տեսանկիւնից հեղինակի խօսքն ամբողջովին համընկնում է իրականութեանը, քանի որ, հասնելով Խարբերդի կամ Ալեւուս¹³ դաշ-

տավայրից հարաւ ընկած տարածքը, Եփրատն յետոյ իսկապէս ճեղքում է Հայկական Տաւրոսը, վերջինիս արեւմտեան փոքրիկ հատուածը տարանջատելով մնացեալ Տաւրոսից: Ստացում է այն տպաւորութիւնը, որ Հայկական Տաւրոսի այդ հատուածը աւելի մօտ է եւ, կարծես թէ, միաձուլուած է Ամանոսեան կամ Մեւ 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 նշում ընդհանրապէս: Բայց, եթէ Զիմարայից, որը Եփրատի մօտ է, շարժում ենք մի փոքր հիւսիս-արեւելք, ապա Մատաղին բաւականին մօտ, ընդամենը երեք կայարան անց, հանդիպում ենք Aegeahն (կամ Egea), որն ուղիղ գծով միացնելու դէպքում գտնուում է 120 կմ. հեռաւորութեան վրայ, իսկ ճանապարհի դէպքում, մօտ կրկնակի անգամ աւելի¹⁴:

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) նաւահանգիստը¹⁵: Աւելին, նոյն կերպ է անուանուել նաեւ Մակեդոնիայի առաջին կամ հին մայրաքաղաք Էգիւրը, ինչպէս նաեւ Փոքր Ասիայի հիւսիս-արեւմուտքում ընկած Միւսիա կամ Միսիա մարզի տարածքում գտնուող բնակավայրերից մէկը, որի հարեւանութեամբ էր գտնում նշանաւոր Գրանիկէն, ուր, ինչպէս յայտնի է Ք.ա. 334ին տեղի ունեցաւ առաջին ճակատամարտը Ալեքսանդր Մակեդոնացու եւ Աքեմենեան Դարեհ Գ. Կողոմանոսի (336-330) բանակների միջեւ: Էգիւրը յետագայում վերստացել է Էգեսսա (Egessa) անուանումը նոյնպէս¹⁶: 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 Եղեգին է, Էլեգերդայի հետ....:

AUTUSPARATE

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

մէկի՝ ներկայիս Ղարաւուի հետ: Այն անցնում է Կարինի սարահարթով, հարաւից Այծպտկունքի լեռներն են, իսկ մի փոքր արեւելք՝ Միրանաց: Կանգառը Autisparate ձեւով ճիշտ կը լինէր անուանել, եթէ գնում ես Սատաղ-Արտաշատ ուղղութեամբ, քանզի մինչեւ կայարանին հասնելը, արդէն գետանցն իրականացում է, որովհետեւ լատիներէնում aut նշանակում է միւս կողմից կամ եզրից¹⁷: Հակառակ ուղղութեամբ՝ Արտաշատից-Սատաղ գնալու պարագայում՝ կանգառը կարող էր եւ աւելի ստոյգ կը լինէր անուանել Parate կամ Tisparate¹⁸:

THARISDARATE

Թուով չորրորդ, չբացայայտուած կայարանն է Tharisdarateն, որի վերաբերեալ եւս կարելի է կատարել ենթադրութիւններ: Այս տեղանունն համաոտագրուած 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 չգգուշացնելով իր ընթերցողին: Նա վկայում է. «*Թասիէի (Thasie)* (ընդգծումը մերն է - Յ.Յ.) *եւ Թրիարիէի (Thiariie)* տարածքներն հասնում են մինչեւ Պարիհաղ-բեան լեռները, որից այն կողմ է գտնուում Կողքիսի անապատը: Նրա կողքին, կերտունացիների ուղղութեամբ բնակւում են արմենորալիւքները, եւ մոսխերի տարածքն է...»¹⁹: Չիօսելով այս ցեղերի մասին, որը չի առնչւում յօդուածում առաջադրուած խնդիրների հետ, տեղանքի նկարագրութեան կապակցութեամբ, պէտք է արձանագրել, որ այն չափա-գանց տարողունակ է, քանզի ընդգրկում է ոչ միայն Մեծ Հայքի հիւսիս-արեւմտեան եզրագիծը, այլեւ նրանից հիւսիս ընկած Վիրքի եւ Կողքիսի հարաւային շրջանները, իսկ արեւմուտքում՝ տարածուած 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 Datamisal, որը Արտաշատ-Սատաղ ճանապարհի մօտաւորապէս կենտրոնում է: Այս տեղանունն մի փոքր ձեւափոխուած տարբերակին մենք հանդիպում ենք կրկին Պտղոմէոսի շարադրանքում. «*Վերցրած հաստուածում, նշումածից ներքեւ, մինչեւ Եփրատի թերուելը ամենահիւսիսային գաւառներն են, սկսած արեւմուտքից՝ Բասիլիսենէ, Օբորդենէ, Արսիա, նրանից ներքեւ՝ Ակիլիսենէ, Աստատնիտիս եւ հենց կորութեան մօտ՝ Սոֆենէ: Այդ հաստածի 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 փաստօրեն նկարագրում է նաեւ Աշխարհացոյցեան Այրարատ եւ Բարձր Հայք նահանգները, որոնց հատման գծի վրայ՝ մի կողմից Աշխարհացոյցեան Բասեան, իսկ միւս կողմից՝ Կարին եւ Մանանդի գաւառներն են: Այստեղ էլ տեղակայուած են Այծպտկունքի լեռները, որտեղ էլ գտնուել է Պետինգերեան Datamisah, որն ամբողջովին համընկնում է պտղովմուսեան Դարանիսայի հետ²¹:

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 ի՞նչ վերջածանցը, իսկ, եթէ կան՝ ապա փոխառութիւններ են օտար լեզուներից: Բռնով կամ խուսով վերջածանց բառերը, ինչպէս օրինակ՝ Իլիոն, Սկիպիոն, Կոռնելիոս... վերաբերում, իսկ աւելի ստույգ պատկանում են հին յոյներին կամ էլ հռոմէացիներին: Սա թելադրում է, որ Colchion-Կոլչիոն տեղանունն ծագման արմատները պէտք է փնտռել այդ երկու լեզուներից որեւէ մէկում:

Colchionը գտնուել է Հայկական Պար լեռնաշղթայի հարաւային լանջերին, այնտեղ, որտեղ ձեւաւորում 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 գտնուում 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 caulaen ծագում է cavusից, որը նշանակում է դատարկութիւն, եւ նկատի է առնում անապատը, այն տեղանքը, ուր փչում է քամին, թարգմանւում է նաեւ որպէս ժայռ, իսկ cava via արտայայտութիւնը նշանակում է՝ ճանապարհ դէպի լեռնանցք²²: Colchionի տեղանքի գնումը 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 Tharsidarat կանգառը, մօտաւորապէս 150 կմ., բնական եւ ոչ մի արգելք չի խանգարել ճանապարհորդին²³:

Ահա այսպիսի բացատրութիւններ պէտք է փնտռել, մեր կարծիքով, Պետինգերեան Քարտեզի Արտաշատ-Մատաղ ճանապարհի վերոյիշեալ վեց կանգառ-կայարանների տեղադրութեան եւ անուանակոչումների չբացայայտուած խնդրիների կապակցութեամբ:

- ¹ X. Liu, *The Silk Road in World History*, New York-Oxford, 2010. Խաե՝ 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 Պեւտիկղեթեան Քարտեզի», *Երկեր, Հտր. Ե.*, Երեւան, ՀՍՍՀ ԳԱ Հրատ., 1984, էջ 85. Խաե՝ A.V. Podosinov, *Vostochnaya Evropa V Rimskey Kartograficheskoy Traditsii* (Արեւելեան Եւրոպան հռոմեական քարտեզագրութեան աւանդին մէջ), Մոսկուա, Ինդրիկ Հրատ., 2002, էջ 365: Թուերով նշուած են հեռաւորութիւնները կայանների միջեւ՝ հռոմեական մղոններով:
- ³ Podosinov, էջ 365. Խաե՝ G. Cumont, *Studia Pontica, II*, Bruxelles, 1906, էջ 343-351:
- ⁴ Մանանդեան, էջ 85-101. Խաե՝ *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. Խաե՝ 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 Խաե՝ Ս. Տերմեան, *Հայաստանը Ըստ «Աշխարհացոյց»-ի* քարտեզը, Է 8, Երեւան, ՀՍՍՌ ԳԱ Հրատ., 1963. Խաե՝ Ա. Ս. Ոսկանեան, *Հայկական Լեռնաշխարհը Եւ Հաբեան Հրջանները, Ուսումնական Ֆիզիկական Քարտեզը*, Երեւան, Երեւանի Համալսարանի Հրատ., 1976:
- ⁶ K. Miller, *Itineraria Romana, Romische Reisewege An Der Hund Der Tabula Peutingeriana*, Stuttgart, 1916, էջ XVII, XXIX-XXXVI:
- ⁷ *Ptolemaios Handbuch der Geographie*, Griechisch-Deutsch, 2 teil, buch 5-8, Basel, 2006, V, 13, 9-10, herausgegeben von A. Stuckelberger und G. Grabhoff:
- ⁸ *Ptolemaios*, V, 13, 12:
- ⁹ Նոյն:
- ¹⁰ Նոյն:
- ¹¹ Վերջերս այսպիսի եզրայանգման է եկել Խաե՝ նշանաւոր պատմաբան-աշխարհագրագէտ Ա. Բ. Պոդոսինովը (A.V. Podosinov, "Ptolemaios Handbuch die Geographie", Griechisch-deutsch. Einleitung, Text und uversetzung. Index 1-2, Basel, 2006, *Vestnik Drevney Istorii* (Լրաբեր Հին Դարերի պատմութեան), Մոսկուա, 2008 N. 1, էջ 219. Խաե՝ V.A. Bronshten, *Klavdii Ptolemey* (Կլաւդիոս Պտղոմէոս), Մոսկուա, 1988, էջ 138-152. Խաե՝ N. Fradkin, *Rojdenie Kartei* (Քարտեզների 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 Istoriya V Soroka Knigakh* (Ընդհանուր պատմութիւն 40 գրքով), VIII, 25, 1-5, perevod S Grech. F.G. Mishenko, t. II, Knigi VI-XXV, Մանկտ Պետերբուրգ, 1995, Nauka Հրատ., Yuventa. Խաե՝ Նիկողայոս Արոնց, *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. Խաե՛ Tacitus Cornelius, *Historiarum, Libri qui Supersunt*, Leipzig, 1872, XIII, 8. Խաե՛ Tatsit, *Sochineniya v 2-kh TT, Istoria* Izd. Podgot. G. S. Knabe I druj. (Տաղիտ [Տակիտոս] երկեր, երկու հատորով, պատմություն, հրատ. պատր. Գ. Ս. Կնաբե եւ ուրիշ.), Մոսկուա, 1969, XIII, 8: Վերոյիշեալի ոուսերէն հրատարակութիւնում այս քաղաքը թարգմանուած է Էգի ձեւով:
- ¹⁶ Justini M., *Eptoma Historiarum Philippicarum Pompeii Trogi, ex recens. Fr. Ruehl*, Lipsiae, 1915, XXXVII, 3:
- ¹⁷ I. Kh. Dvoretiskii, *Drevnegrechesko-Ruskii Slovar, T. 2* (Հին յունարէն-ռուսերէն բառարան, Հտր. 2), Մոսկուա, 1958, էջ 1631:
- ¹⁸ Ր՛ Խախաձանցի իմաստների կապակցութեամբ մանրամասն տե՛ս՝ Dvoretiskii, 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. Ս. Երեմեան, *Հայաստանը Հտտ «Աշխարհացոյց»-ի քարտէզը*:
- ²² I. Kh. Dvoretiskii, *Latinsko-Ruskii Slovar* (Լատիններէն-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.