

ՀՄԱՅԱԿ ՄԱՐՏԻՐՈՍՅԱՆԻ «ПУТИ АРТАШАТ—ТИГРАНАКЕРТ И АРТАШАТ—МИХЕТА НА КАРТЕ ПЕЙТИНГЕРА» ՀՈԴՎԱԾԻ ԱՌԹԻՎ

Հայաստանի պատմական աշխարհագրության հարցերի լուսարանումը կարևոր նշանակություն ունի հայագիտության համար: Այդ առումով կարևոր է Հայաստանի ճանապարհների երթուղիների ուսումնասիրությունը, որ կարևոր խորհուրդ ունի սոցիալ-տնտեսական զարգացման պատմության քննության գործում: Պետինգերյան կամ Կաստորիուսի քարտեզի ուսումնասիրությամբ զբաղվել են շատերը, սակայն այն զեռուս շատ գաղտնիքներ ունի, որոնք սպասում են իրենց հետազոտողին: Այդ առումով, անշուշտ, ուղղունելի է Հ. Մարտիրոսյանի հիշյալ հոդվածի հանդես գալը, որը լուսարանում է Արտաշատ—Տիգրանակերտ և Արտաշատ—Մոսկովյան երթուղիները, ինչպես նաև Արտաշատ—Sarora—Teleda—Անանուն կայարան—Lazo—Sanora—Արտաշատ շրջանում ուղին: Հեղինակը կատարել է նշանակալից աշխատանք, սակայն որոշ հարցեր կարող են հստակ փաստարկման, իսկ երբեմն էլ՝ վերանայման:

Հայտնի է, որ Արտաշատ—Տիգրանակերտ մայրուղին Կ. Միլլերը անցկացնում էր Վանայի հարավային ափագծով, պատճառաբանելով նման երթուղին Vastana կայարանի և Ոստան բնակավայրի նույնությամբ: Ուսումնասիրողների մեծ մասը մերժել է այս երթուղին. չնայած եռել են Միլլերի տեսակետն ընդունող գիտնականներ: Հ. Մանանդյանը, օրինակ, գրտնում էր, որ Պետինգերյան քարտեզի վրա կրկնվող Catispi, Sorue, Anteba և Nasabi կայարանների անունները արտագրվել են սխալմամբ կրկու անգամ:

Հ. Մարտիրոսյանը հակված է կարծելու, որ դրանք իրականում Մեծ Մետաքսի ճանապարհի մի հատվածն էին, որը ձգվում էր Եկրատունայից Արտաշատ: Նա Nasabi-ն նույնացնում է Պտղոմեոսի Naxuana-ին կամ Նախճավանին, Anteba-ն Ագնարիդին, Sorue-ն՝ Շարուրին, իսկ Catispi-ն Ուրծածորի Սադրսերիդին: Բոլորովին էլ չկամենալով շատ հսկողովի հեղինակին, անհրաժեշտ ենք համարում նրա ուշադրությունը բեռնի հետևյալ խնդիրների վրա: Եթե ընդունենք, որ Nasabi-ն Նախճավանն է, իսկ Sorue-ն Շարուրը, ապա շատ տարօրինակ պետք է լինեն ճանապարհի անցումը Ագնարիդ

դով, որը մայրուղուց դուրս էր և ճանապարհների առումով բավականին անմատչելի: Կա մի հանգամանք ևս, հեղինակը համարյա թե հաշվի չի առնում կայարանների միջև եղած հեռավորությունները: Catispi-ից Sorue 27 հոտմեական մղոն է, Sorue-ից Anteba՝ 24, Anteba-ից Nasabi՝ 24, Nasabi-ից Isumbo (հեղինակը նույնացնում է Դարաշամբի Սբ. Ստեփանոս Նախավկայի վանքին)՝ 17: Նշված ճանապարհահատվածը կազմում է 92 հոտմեական մղոն կամ շուրջ 137 կմ, որն ավելի մեծ է հեղինակի մատենաշած վայրերի միջև ընկած ընդհանուր հեռավորությունից: Դրան պետք է ավելացնել նաև այն իրողությունը, որ Դարաշամբի վրայով անցնող ճանապարհը երբեք էլ աչքի չի ընկել իր կարևորությամբ: Բավականին կասկածելի է այդ պատճառով երկու աշտարակով պատկերված Isumbo-ն Շամբի կամ Դարաշամբի հետ նույնացնելը: Ըստ էության ոչնչով փաստարկված չէ երկու աշտարակների գոյությունը այս կամ այն կայարանում համարելի եղեցու առկայության արտահայտություն: Ուշագիշտ բնությունից պարզ կդառնա, որ երկու աշտարակներ չունեցող որոշ կայարաններ, ամենայն հավանականությամբ, ունեցել են հեղինակները: Կարծում եմ, որ Միլլերի և Մարկ-ժարտի տեսակետն այդ հարցում առավել տրամաբանական է:

Բոլորովին չեն համոզում Դազնեվանա—Ջարհավան, Molchia—Օսի, Պատանասանա—Դատվան և հետագա կայարանների տեղադրությունները: Վանա լճի հարավային ափագիծը բանուկ ճանապարհների համար հարմար շրջան չէ, ուստի անկախ այն հանգամանքից, թե Vastana-ն հիշեցնում է Ոստան բաղաբի անունը, ոչ մի կերպ չի կարելի համաձայնել այն տեսակետի հետ, թե Արտաշատ—Տիգրանակերտ ճանապարհը կարող էր անցնել նշված երթուղով: Ու մի ճանապարհաշինարար հայոց երկու մայրաքաղաքները իրար չէր կապի ռազմավարական ոչ մի նշանակություն չունեցող և անսովոր մեծ երկար ճանապարհով: Արտաշատ—Տիգրանակերտ ճանապարհը իրականում մեծ ուսումնարանական նշանակություն ուներ և բոլորու-

վին էլ ոչ պատահական կոչվում էր «Արքունի պողոտան»:

Կայարանների տեղադրության համար կարևոր նշանակություն ունի նրանց ծայրակետային կայարանների որոշակի տեղորոշումը: Այդ առումով, եթե Արտաշատի տեղադրությունը որոշակի է, ապա Տիգրանակերտի ճշգրիտ տեղը հայտնի չէ: Նփրկերտ—Ֆարկին—Տիգրանակերտ նույնացումը, որ այսօր, ցավոք, բազմաթիվություն է ստացել պատմագիտության մեջ, ընդհանրապես քննադատության չի դիմանում: Տիգրանակերտը պետք է գտնվեր Ֆարկինից անհամեմատ արևելք. թեկուզև որոշակի տեղահայտնի չէ, և բոլոր հիմքերը կան գտնելու, որ «Արքունի պողոտան» անցել է Ձորասյահակ լեռնանցքով և Արածանի դեպի ավազանով: Անշուշտ, ևս չեմ կամենում հեղինակին պարտազրել իմ տեղադրությունները, սակայն մի բան պարզ է, որ Տիգրանակերտը դեպի արևելք տեսնելու դեպքում բոլոր կայարանների տեղադրությունը փոփոխվում է: Այս ելակետն ունենալու դեպքում այլևս անհնարին են Gilzanu—Dizanas—Քղեղխ, Cymisa—Փղիմար, Zancerio—Սանասնա և այլ նույնությունները:

Հեղինակը քննության է առնում Արտաշատ—Sanora—Teleda—Անանուն կայարան—Lazo—Sarora—Արտաշատ ուղին: Հարկ է նշել, որ այս բաժնում ևս մի շարք տեղադրություններ լսելի կասկածներ և տարակուսանք են ծնում: Կրկին քիչ են օգտագործվում միջկայարանային

հեռավորությունները: Բոլորովին հավանական չեն Tegamia-ի նույնացումը Արամոնք—Արամուխն, Sarora-ինը՝ Սոլակին, Teleda-ինը՝ Թելավին և այլն: Իհարկև, զուտ տեսականորեն կարելի է Sarala-ն նույնացնել Ջելթին, Belalus-ը՝ Բոլնիսին և այլն, սակայն լավ կլիներ, որ հեղինակը փորձեր այդ ցույց սուլ քարտեզի վրա և տեսներ, թե որքանով է հնարավոր նման երթուղու անցկացումը: Ոչ մի հիմք չկա Lazo—Օձուն նույնացման համար: Չշարունակելով այլևս մանրամասների մեջ մտնել, կարծում եմ, որ հողվածը կարիք ունի որոշ վերանշակման, առավել հիմնավոր փաստարկման: Շատ կարևոր է, որ հեղինակը ուշադրություն դարձնի Հայկական լեռնաշխարհի լեռնագրությանը, որը պարզապես պարտադրում է ճանապարհների ուղղությունները: Այլ խոսքով, ճանապարհների ուղղությունները վերջին մի քանի հազարամյակում գործնականում չեն փոփոխվել և չէին էլ կարող փոփոխվել: Եթե ելակետ ունենանք այս ոչ դժվարին ճամբարությունը, ապա կայարանների տեղադրությունը անհամեմատ կհեշտանա: Այսուհանդերձ, Պետինգերյան քարտեզի ճանապարհների կայարանների տեղադրումը քնամ էլ հեշտ գործ չէ և կպահանջի շատ ուսումնասիրողների կողմից լուրջ ջանքեր և ժամանակի վատնում:

Պատմ. գիտ. դոկտոր
ԲԱՐԿԵՆ ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ