

նաւ մը, և շատ մը Եսթրիմացիներ ալ ար-
ժաթագին բռներ են: Քանի մը Ամերի-
կացիք որ ուրիշ անգամ ալ գնացեր են
Կրէնլանտ, պիտի ընկերեն այս նաւ-
արկութեան իբր ծովասէրք: Իսկ հը-
մուտ գիտնականներ պիտի քննեն բե-
ւեռային կողմանց բնական ամեն պայ-
մանքը: Այս նաւորդները ճամբայ պի-
տի ելլեն առաջիկայ ապրիլի սկիզբը:

Մինչև հիմա բևեռայու նաւորդները
զլխաւորապէս ծովային գիւտերու ըզ-
բաղեր էին. իսկ Գերմանիա նաւուն
գիտնականներն, ինչպէս առաջ ըսինք,
արեւելեան Կրէնլանտի վրայ նոր և հե-
տաքրքրական քննութիւններ ըրին, և
այլ և այլ նշանաւոր տեղեկութեանց
հետ՝ նաև բևեռային կողմանց բուսոց
հաւաքումն մ'ալ մէկտեղ բերին: Այս
հաւաքման մէջ կան 89 տեսակ անօ-
թաւոր (vasculaire) բոյսք, 71 տեսակ
մամուռ (mousse), 52 տեսակ շիքէն,
17 տեսակ լու (algue), 18 տեսակ
սունկ (champignon), ընդ ամէնն 242
տեսակ, որ շատ բան ըսել է այնպիսի
ցուրտ երկրի մը համար, բևեռին ամե-
նամօտ, և մեծաւ մասամբ ընդարձակ
սառնարաններով ծածկուած:

Իսկ 'ի կենդանեաց կը գտնուին՝ յէն
եղջերուն և ճերմակ նապաստակը, որոնք
բնիկ են ամբողջ սառուցեալ դաւուրն

տակ, Գերմանացի նաւորդները տեսնը
են մէկահոտ եղինք երկայնամագ, յաղթ-
անդամ ու կարճահասակ, որ արդէն
անդղիացի ու ամերիկացի նաւորդք ալ
տեսած էին բևեռային Ամերիկոյ կրդ-
զեաց մէջ, Կայ նաև Լէնմիկ կենդա-
նին, որ բուսոց արմատներով կը սնա-
նի. գիշակեացմէ կը գտնուին սպի-
տակ աքիս և աղուէս: Այն կողմերը կը
բնակին շատ տեսակ սագ ու բաղ, նա-
պաստակոտն (lagopède) ըսուած գեղե-
ցիկ թռչունը, ձեան սարեակն՝ որուն ու-
րախական երգը թեթև կը հնչէ այն
տեղի զարնան ցրտութեանց ժամանակ-
քարադրը (pluvier) ու ծովային եղտիւ-
րիկը (vanneau) կը կենդանացունեն ա-
րօտները, ձիւնեղէն տաշտերը կամ ծո-
վափանց խորշերը, մինչդեռ բազէն ու
բուն՝ օդուն բարձրէն կը լրտեսեն զա-
նոնք: Ասոնցմէ զատ կան նաև բազ-
մաթիւ ծովային թռչունք, որոնք ծով-
ափանց վրայ աւելի առատ կերակուր
կը գտնեն, քան թէ ցամաքային թռ-
չունները. էյտէր, որոր (mouette), հո-
ղամաղ (plongeon), ծովային ծիծառն,
և ուրիշ շատ տեսակներ որ մէկտեղ
նոյն կլիմային տակ կ'ապրին, ճերմակ
արջուն, ծովու ձիւն և ծովու հոր-
թուն հետ:

ՀԱՆՐԱԶԳԱՅԻՆ ՎԱՃԱՌԱԿԱՆՈՒԹԵԱՆ ՄԵԾ ՃԱՄԲԱՆԵՐ

Հանրազգային վաճառականութեան
մեծ ճամբաները դարուց ընթացքին
մէջ շատ անգամ փոխուեր են երկու
կարգ պատճառաց համար: Ոմանք ա-
ռաջ կու գան բնութեան գործէն, այս-
ինքն այնպիսի իրողութիւններէ, որ
մինչև կէտ մը անկախ են մարդկեղէն
կամքէն. ոմանք ալ բարոյական կարգի
են, այսինքն իսկապէս կախումն ունին
մարդու գործեղէն: Առաջնոց կը վե-

րաբերին աշխարհագրական գիւտերը,
պատմական յեղաշրջութիւնք (catachys-
me), ազգաց մեծամեծ տեղափոխու-
թիւնքն. երկրորդներուն կը պատշաճին
գիտութեանց և ճարտարութեանց յա-
ռաջագիմութիւնները, հաղորդակցու-
թեան նորանոր միջոցները, աշխարհա-
կալութիւնք, գնահատութիւնք (tarif),
վաճառականական դրութիւնք:

Մեր բնական կիսագնացային աշխար-

հացոյց տախտակ մը աչքէ անցունելով՝
կը տեսնենք գիծ մը, գրեթէ անընդ-
հատ, գետեբու, ներքին լծեբու, սկը-
սեալ Զուիցերիէն մինչև գետաբերանքն
Գանգէսի։ Այս գծին վրայ մարդկային
յարատեւութիւնն յաջողեցաւ բանալու
վաճառականական առաջին մեծ ճամ-
բան. դէպ 'ի վեր ելլելով Գանգէսէն
կամ ինդոսէն, որոնց աղբերակունքն
իրարու շատ մօտաւոր են, կարելի էր
իջնել Հիմալայայ գիւրանցանելի կողմ-
րէն այն հսկայաձև պարուն միւս կող-
մը, ուր մէկէն ընդ առաջ կ'ելլէր Աբ-
սոս, արդեաց Ամուր-տէքեա գետը, որ
այն ժամանակ կը թափուէր Կասպիա-
կան ծով։ Կասպիականէն մինչև Սեաւ
ծով երկու գետը, որոնք այսօր գրեթէ
մոռցուած են, բայց բաւական էին հին
վաճառականութեանց, մեծ դիւրու-
թիւն կը մատուցանէին հաղորդակցու-
թեանը, եւորէն վեր ելլելով ու փա-
սիսէն վար իջնելով կը մտցուէր Եւքսի-
նեան Պոնտոս։ Ընդդիմակողմը Գանձուբ
կը բանար Արեւմտից դուռը, և Պրո-
պոնտոսը (Մարմարա) ցոյց կու տար
Յունաստանի և Հռոմայ ճանապարհը։

Ուրեմն ցամաքային վաճառականու-
թիւնը ծնաւ յառաջ քան զծովային
վաճառականութիւնը։ Այն ճանա-
պարհն, ինչպէս հնագոյն ուրիշ ամէն
ճանապարհները, որոնց հետեւեցան
հանրագգային վաճառականութիւնը,
անոնցմէ է՝ որ նուազ փոփոխութեանց
ենթակայ եղեր են։ Նինուէ, Եկբա-
տան, Բաբելոն, Պալմիրա, մանաւանդ
Բաւսորիա կը դիմէին բազմաթիւ կա-
րաւաններ Ափրիկէէն, Եգիպտոսէն,
և հեռաւոր Ասիայէն։ Հասարակօրէն
ամենէն յաճախեալ ճանապարհները
կրօնական ուխտատեղիներ կը հանէին։
Հնոց անուանի ուխտատեղիներն, ու-
րոնցմէ ոմանք անապատաց ուխտիսնե-
րուն մէջ կանգնուած էին, միշտ կա-
րաւանաց հանգիստ առնելու տեղուանք
էին, ուր ապահովութիւն կը գտնէին,
և անոնցմէ դուրս պէտք էին պաշտ-
պանուիլ թուով և զինուք։ Լիբէական
անապատին Ամին Արամազդայ ովա-

սիւր նոյն ժամանակները ճանչցուած
Ափրիկոյ քան զամենն աւելի յաճա-
խեալ ուխտատեղին էր. նոյնպիսի էր
նաև Աքսուս՝ Եթովպիոյ մէջ, Մակո-
րաբա՝ (Մէքքէ) Արաբիոյ մէջ, Պալմի-
րա՝ Սիրիոյ մէջ, Պոլիբակտրա՝ արդի
Պէնարէս սրբազան քաղաքը՝ Հնդկա-
ստանի մէջ։

Այս ճանապարհաց անծայր երկայ-
նութեանը, զանոնք կտրելու անցնելու
համար պէտք եղած անհուն ժամանա-
կը, հետեւաբար ծախուց ծանրութիւ-
նը, կը հարկադրէին որ վաճառակա-
նութիւնը բաւականանայ միայն թան-
կագին առարկաներ տեղափոխելու։
Ինչպէս որ ալ կը տեսնենք. այն ժա-
մանակի պատմաբաններն ուրիշ վա-
ճառք չեն յիշեր, բայց եթէ պատուա-
կան ակունք, փղոսկր, ագնիւ մետաղ-
ներ, սաթ, ծխանելիք և ձեռագոր-
ծաց մէջ կը յիշատակեն բեհեզներ, Դի-
պէզի բարակաման բրդեղէններ, և ա-
րուեստագործ առարկաներ, մանա-
ւանդ փղոսկրէ, որոնց համար չընդ-
կաստան խել մը ժամանակ նշանաւոր
եղաւ։ Իսկ առաջին կարևոր առարկա-
ներն հազիւ թէ մերձաւոր ազգք իրա-
րու հետ կը փոխանակէին։ Երբնոյն իսկ
Հռոմայ մէջ կամ 'ի Յունաստան հացը
կը պակսէր, և բնակիչները սովալրուկ
կը մեռնէին, նաւերն անպակաս կը բե-
րէին Տիրոսի ծիրանիներ, մետաքսեայ
գործածներ, պատուական ակունք և
ծխանելիք, սրով քերթողք իրաւունք
ունէին անիծելու այն անարգաւարելի
շահաւէսաձառք։

Առաջին ծովային վաճառականու-
թիւնըն սկսան զարգանալ Երթիքէոյ և
Եգէոյ ափանցը վրայ, 'ի սկզբան ափնէ
ափունք, ոչ դը կը համարձակէր մխիլ
դէպ 'ի խորերը։ Բայց եկաւ հասաւ
յանդեմութեան ժամանակը, մեծա-
մեծ եռակարգ ցականաւք փոխանակե-
ցին փոքրատար նաւուց, առադաստը
պարզուեցան, արուեստական նաւահան-
գիստը շինուեցան, փարոսներ կանդ-
նուեցան, և զրաւն հնարուեցաւ՝ դիւ-

ըրացունելու փոխանակութիւնները։ Կամաց կամաց յարեքական յանդուգն ցեղն մեծամեծ ձեռնարկութեանց մը խնցաւ, և կարելի է թէ չըլնաւեց Ափրիկայ ափունքն։ այս ստոյգ է թէ հասաւ 'ի վերջիկն թուրք, և հերակլեան արձաններէն շատ անդին՝ գտաւ ատլանդականին մէջ կորսուած կղզիներ, որոնք աւանդութենէ աւանդութիւն անցնելով՝ այլ և այլ նորատեսիլ ձև գգեցան, և աշխարհագրաց նիւթ եղան վիճմանց և բանակոռութեանց։

Հռոմէական պետութիւնն, որ Միջերկրականին ափանցը վրայ բնակող ժողովրդոց մէջ պարենից վաճառականութեամբ ծրագրեր էր տնտեսական միութիւն, կատարեց այս գործն, հաստատելով Հնդկաստանի հետ ուղղակի նաւարկութիւն, մէկ կողմէն Պարսկային ծոցը և Տիգրիս ու Եփրատն անցնելով, միւս կողմէն կարմիր ծովն ու Նեղոսը նաւարկելով։ Հռոմայեցիք հոս ալ տպաւորեցին իրենց հանճարոյն կնիքը, փանդամայն ամէն խնամք տանելով ծովայնայն օժանդակ ցամաքային ճամբուն, որ տրամանկունի ուղղութեամբ կը կտրէր զձերակղզին Արաբիոյ, Ալիւլաթէն մինչև Ճիւրա, ծովով երթալու 'ի Սալմուս։ Բայց աւելի յաճախեալ Նեղոսի ճամբան էր, ուստի դէպ 'ի վեր կ'ըլլէին տարուէ տարի երկու հարիւր նաւք մինչև Կոպտոս։ Կը բառնային գինի, մետաղ, գէնք, հիւսուածք, հասգուստ, զորոնք ետքէն ցամաքով կը տանէին Խերիւնիկէ, անկէ ալ ուրիշ նաւուց վրայ բարձած կը հասնէին մինչև Կոթիանէ և Տարսուսանա (Սէլան)։ Այս հեռաւոր վաճառանոցներէն ճամբայ կ'ըլլէր նոյն նաւախումբը բեռնաւորուած մարդարոտնք, պատուական ակունք, մետաքս, պղպեղ, մարմար, գերի, կանացի հագուստք, դմուռն, փողակը, ոսկեփռի։ Միւս նաւախումբն Նեղոսի գետաբերանները կը սպասէր ընդունելու այս թանկագին վաճառքն, և անկէ կը սփռէր Կադէս (Գաւիէ), Մաաիլիս (Մարսէյլ), Ռատիա, Կարթագոն։

Մեծն Կոստանդինոս տեղափոխելով հռոմէական կայսերութեան կեդրոնը, փոխեց նաև այն ճամբաներէն շատերը, իր նորակառոյց շահատանը գուցէ կ'ըլլար վաճառականական կեդրոն մը աւելի յարմար քան զհինն հռոմ, եթէ ժողովրդոց գաղթութիւնը, որոնք մէկզմէկ մղելով, և ներքին պատերազմներն որ իրարու դէմ կուտային ուղեւոր մնայուն բնակութիւն հաստատել, խռոված չըլլային կամ լաւ ևս՝ չեղծանէին ամեն վաճառականութիւն։ Այս երկար մրկէն ետև ամենայն ինչ փոխուած կը տեսնուի, այլ և այլ աշխարհաց պայմաններ, հարստութեան և քաղաքական զօրութեան բաշխումն, ժողովրդոց ախորժակը, վաճառականական մեծամեծ ճամբաները բազմալեզու ասպատակներով պաշարուած էին, և փոխանակ վաճառուց հեղեղի մը, աւազակաց հեղեղ մը կ'իջնէր Հռոմայ վրայ։

Քանի մը դար դժուարին է աշխարհացոյց տախտակաց վրայ հեռեւել վաճառականութեան փոխուած ճամբաներուն ընթացիցը, վասն զի ընդոստեն, անորոյ և անստոյգ, Բայց քանի մը ժամանակ ետքը երբ բարբարոսութեան խաւարը փարատեցաւ ու նոր լոյս ծագեցաւ, կը տեսնենք որ կը բացուին ծովու ճամբաները, աղստ առաջի քաղաքացի և արիացելոց։ Արինէ ափունք նաւարկութեան անձուկ ասպարիդէն և անոնց համահամափակ չըլնալատէն կամաց կամաց դուրս կ'ըլլէ վաճառականութիւնը, և կը մղուի ծովուն խորքը, կը կենդանացունէ ֆինիկեցւոց և Կարթագենացւոց յիշատակները, կը գերազանցէ զանոնք, և անդու յառաջագիւթութեամբ վերջապէս կը տիրէ բոլոր ուկէնտու։

Երամածու վաճառականութեան կը փոխանակուի ուղղագիծ վաճառականութիւնը, կողմնացոյցն օգնութեան կը հասնի յանդգնացելոց։ Արգէն հնութեան վերջին ժամանակները զարդաւորնքի առարկայից վրայ աւելցնր էին աղն ու ցորենը, հիմա ալ աւելցան

բուրգ, կաշի, վուշ, կանեփ, շինու-
թեան փայտք, արջառք, գունաւորիչ
փայտք, Հաստ բրդեղէնք բազմութեան
համար, և խոշոր կտաւք կանանց հա-
մար՝ աւելի կը փնտռուին քան մետա-
քանայ դիպակները, գորգերը, թանկա-
գին բեհեզները, հասարակ իւղերը,
ճարպ, հարաւակողմանց գինիները ա-
ւելի կը փնտռուին քան թէ անուշա-
հոտ իւղերը: Հանրազգային վաճառա-
կանութեան զարգացումը դիւրացնե-
լու կ'օգնեն դրամագեղջ և փոխատու
սեղանաւորք: Կը կանգնին ընկերու-
թիւնք վաճառակցութեան (en comman-
dite) և ապահովագրութիւնք, կը հաս-
տատուին գործատուներ (factories), կը
դրկուին հիւպատոսք, կը վճռուին ու-
տիկանութեան խիստ օրէնք դաղթեցող
տեղափոխութեան համար, և նախա-
դգուշութիւնք տարափոխիկ հիւանդու-
թեանց համար: Ծովային վաճառակա-
նութիւնը նախամեծար կը համարուի
քան թէ ցամաքայինը, ուր պէտքն ու
պիտոյքը, ընչաքաղցութիւնը, նախան-
ձը՝ շատ մը սակ ու տուրք ստեղծե-
րէն, զորոնք հարկ էր հատուցանել
գրեթէ ամէն քայլափոխի: Բաց ասոնց-
մէ, հռոմէական գեղեցիկ ու հանգիստ
ճամբաներէն շատերը գրեթէ անհե-
տացեր էին այն խառնակութեան դա-
րուց մէջ, և մնաքածները կամ վերջէն
շինուածները թէ և սակաւաթիւ՝ ամէն
քաղաքէ մաքսուած էին, կամ ամէն
բերդատէրէ ասպատակուած: Տօնա-
վաճառներով, ազատ արուարձաննե-
րով, հարկերը վերցունելով՝ փորձ փոր-
ձուեցաւ սանձ գնելու այս շարեաց:
սակայն 'ի վերայ այսր ամենայնի ծան-
րութիւնը և վաճառք աւելի շատ էին
ցամաքի վրայ քան թէ ծովու ճամ-
բով:

Պատմական ուրիշ երկու մեծ դէպք
ձեռքնառու եղան խախտելու հանրազ-
գային փոխանակութեանց մեծամեծ
ճամբաները և փոխելու ազգաց վաճա-
ռականական սովորոյթքը այն խաւա-
րային ժամանակաց մէջ, այս է արա-
բական աշխարհակալութիւնքն և Մո-

ղոլաց արշաւանքն: Արաբական աշ-
խարհակալութիւնքն հանրազգային փո-
խանակութեանց մէջ մտուցին խոռվա-
րար տարր մը մինչև նոյն ժամանակն
անծանօթ, կրօնական աստելութիւն: 'ի
սկզբան հետեղք մարգարէին խաւա-
ղութեամբ ապրեցան քրիստոնեայ աշ-
խարհին հետ: Բայց յետոյ աճելով զօ-
րութեամբ յարուցին դարական կռիւ,
որ վերջացաւ Խաչակրօք, որոնք շատ
ազդեցութիւն տուին վաճառականու-
թեանց զարգացմանը արեւելից ընդ ա-
րեմուտս:

Ետքէն վրայ հասան Մողոլները, ու-
րոնք իբրև թշնամի թրքաց և Արաբա-
ցուց, 'ի սկզբան նպաստաւոր ընդու-
նելութիւն գտան 'ի քրիստոնէից: այն-
չափ որ բարեկամական յարաբերու-
թիւնք կապուեցան: 'ի շնորհս որոնց
Մարգոյ-Բոլոյ վենետիկեցին կրցաւ պը-
տտիկ արեւելեան Ասիա, ուր տեղուանք
արդի ճանապարհորդ մը գեռ ևս չէ
կրցած շրջիլ:

Այն ժամանակներն Հալէպ էր Ասիոյ
վաճառականութեանց կեդրոնը, և վե-
նետիկեցիք հօն կը տրէին վաճառակա-
նութեամբ: Այն տեղն իրենց վաճառ-
քը կը փոխանակէին Հնդկաց և Չինաց
վաճառուցն հետ: Հալէպէն ճամբայ մը
կ'եկէր դէպ 'ի հիւսիսային արեւելք
մինչև 'ի Տաւրիա և 'ի Պարսկաստան:
ուրիշ ճամբայ մըն ալ կը հասնէր մինչև
Էրզրում՝ 'ի Բարձր Հայս: Երրորդ ճամ-
բայ մըն ալ կ'երթար 'ի Տրապիզոն:
չորրորդ մ'ալ ինչուան Պրուսա 'ի փո-
քըր Ասիա: Միջերկրականին վրայ Հա-
լէպ կը հաղորդակցէր Սիւրիոյ բազմա-
թիւ և ծաղկեալ ճամբարանոցներուն
հետ, դէպ 'ի հարաւ: Արաբիոյ հետ
միջնորդութեամբ Դամասկոսի, ուր կու-
գային կարուանք երկու հազարէն երեք
հազար բեռնաբարձ ուղտուն: Դէպ 'ի
արեւելք Հալէպ կը կապուէր Պաղտա-
տու միջնորդութեամբ Հնդկաստանի
հին ճամբուն հետ: Բայց Հնդկաստան
երթալու աւելի դիւրին ճամբան էր
Պարսկային ծոցը, որուն ծայրը կու գա-
լին մինչև անգամ Չինք, և կարմիր

ծոցն՝ ուր արդէն կը ծաղկէին արաբական երկու մեծամեծ համաբարանոցներն՝ Մէքքէ և Ալեքսանդրիա :

Դէպ 'ի արեմուտք այն ճամբան , որ ցամաքային ջրերէն օգուտ կը քաղէր՝ Գանգեսէն երթալով մինչև Դանուբ , քիչ մ'ուղղուէրենէն խոտորեցաւ : Խաւիանեցաւ Կասպիականէն մինչև Եւքսինեան Պոնտոս երթալը փասիսի և Կուրի վրայէն . ընկաւ հինն Կողքիս , նաև պատճառաւ Ռքսոսի գետաբերանաց աւազով լեցուելուն , և իր ընթացքը փոխելուն , զոր ոմանք պատերազմի կու տան : Չին երթալու ճամբան կը սկսի Սարայէն՝ Վոլկայի վրայ , յարեմուտս Աժտէրխանայ , և կը շարունակէ Կասպիականն ինչուան Ուրալ գետը , ուստի դէպ 'ի վեր կ'ենլէ քիչ մը , ետքը կարաւաններով կը հասնի Օրխունձ , ուսկէ 35 օրուան մէջ կ'երթայ կը գտնէ Ողբար՝ Սիհունի վրայ : Ուրիչ 45 աւուրց մէջ ալ կ'երթայ Ալմալէք 'ի Թուրքաստան . և այս երկրորդ ճամբուն վրայ ջրի կը գործածուի : Բաւական էին այլ ևս 70 աւուրք հասնելու 'ի Գամէքսու : Չինաց սահմանագլխուն վրայ , և 34 օր ալ՝ անոնց մայրաքաղաքը մտնելու . այսպէս ութ ամսուան մէջ կը կատարուէր երթ և դարձը : Քանի մը օժանդակ ճամբաներ ալ կ'երթային Աժտէրխանէն մինչև Ազոֆ , անցնելու համար 'ի Գանուբ , 'ի Տներբեր և 'ի Կոստանդնուպոլիս , մինչդեռ միւս կողմանէ կը տանէին մինչև Հնդկաստան : Ներքին ճամբաները միայն Մողոլք գիտէին , որոնցմով մեծ շահ կը քաղէին :

Բայց միշին դարն 'ի մայրը մտաւ , մարդկային միտքը խզեց իր կապանքը , պարզեց թեւերը , նոր կեանք զգացաւ , սկսաւ երազել հեռաւոր աշխարհներ : Գանաբեանց արեւմտադոյն հըրուանդանին վրայ երեւակայութեան առջև պղնձէ ձիաւոր արձան մը տեսնուեցաւ հսկայաձև , որ մատուցն անձամբ աշխարհք մը կը ցուցնէր դէպ 'ի արեմուտք : Ուստի՜ կու գան մարդարիտք , մետաքս , համեմունք , և այն ազնիւ բերքերը խորհրդաւոր քաղա-

քականութեան մը : Որո՞նք են այն երկիրներն ուր արեւն այնչափ զօրաւոր է որ կը խանձոտէ զմարդիկ , և կը բուսցնէ պղպեղն ու համեմունք :

Այն ժամանակն ոտք ելաւ նորատե սիլ խաչակրութիւն մը , և հետզհետէ երկրագնդիս աշխարհացոյցը շինուեցաւ : Վաստայ Կամայ չըլապատելով զԳլուխն Բարեյուսոյ , Կոլոմպոս յայտնելով զԱմերիկա , չէին գիտեր թէ վաճառականութեան երկու մեծ յեղափոխիչներն են : Կ'ուզէին գտնել ոսկոյ հանքը , գիտնալ թէ ուստի կու գային համեմունք , մէկ կողմանէ նոր աշխարհքը գտան , միւս կողմանէ Մեխիկոյի միեւրոպացիները վաճառուք լցուած տեսան , զորս վենետիկ և Եգիպտոսի Սուլտանը հոն կը տանէին փոխանակելու ուրիշ վաճառուք հետ , որոնց Եւրոպա մեծապէս պէտք կը զգար : Գալիգուգ տեսնուեցան կերպասունք Լուզգայի , ասուեղէնք Միլանու , գինիք Կրեաէի , և ամենուն ձեռքը կը քալէին վենետկոյ ճեգգին և ճենովայի տոնգաղ : Մալագա նորեկ բողոքողէները ձեռք տուին հենկ Արաբացուց . Մոլուգգա կղզիներէն ստացան համեմունքն առաջին ձեռքէ : Մագաղայ տրուեցաւ վերջին հարուածը ցամաքային ճանապարհորդութեանց , որ վենետիկեցուց ու ճենովացուց միայն բաժինն էր :

Անկէ ետքը վաճառականական աշխարհին տիրապետութիւնն ուրիշներու ձեռքն անցաւ . սակայն վենետիկ , գոնէ վաճառականութեան մէջ , գիտեցաւ Հոլանդացուց նման մեռնել : Նթէ Թուրքերն , որ առ ոչինչ կը համարէին ամեն վաճառականութիւն և որոնց միայն վենետիկ ընդգրկմացաւ , տիրած չըլլային ցամաքային ճամբաներուն , դեռ ևս բողոքողին պարապ չէին ելեր վենետիկեցուց ջանքն յԱրեւելս ճարտար հիւպատոսներ զրկելով , գիւրագին վաճառք հանելով և աւելի համառօտ ճամբաներ բանալով : Կամայի գիւտէն կէս դար ետքն ալ , Հիւրմիւլ և Սոգոս դորա այնչափ ծաղկած համաբարանոցներ էին վենետիկեցուց , որ արժանի

դատուեցան կործանելու, առ որ դատապարտեց զանոնք լուսիտանացւոց նախանձարեկութիւնը :

Այսպէս Միջերկրականը, որ նախաժամար ճամբայ սեպուած էր Արեւելից բերքը մտցունելու յԵւրոպա, ոչ միայն կորսընցուց իրեն այս առաւելութիւնը, այլ նաև դժուարագնալի եղաւ ծովաւապատական պատճառաւ, որով տեղական վաճառականութիւնն ալ ետք մընաց, ապահով չըլլալով քան ինչ որ էր հին ժամանակը ցամաքի վրայ :

Ճնշովա աւելի շուտ ընկաւ. բայց ոչ այնչափ վար քան զՎենետիկ . դրիւքը վերին իտալիոյ բնական նաւահանգիստն էր . և միջին Եւրոպայի շատ բերքերն Ալպեանք անցնելով կու գային անոր նաւահանգիստը կիջնէին :

Ասիոյ և Ամերիկոյ նորագիւտ ճամբաներէն 'ի սկզբան միայն ծանրագին վաճառք անցան . մետաքս, համեմունք, ծխանելիք, փղոսկր, մարգարիտ, բուստ, որդան կարմիր, լեղակ, աղնիւ մետաղք, գերիք . բայց վերջէն ասոնց վրայ աւելցան ուրիշ գիրադան վաճառք, որոնց օգտակարութիւնը աւելի հասարակաց է . զագռու, չաքար, խահուէ, ծխախոտ, գունաւորիչ փայտ . և ասոնց գործածութիւնն երթալով միշտ աճեցաւ . իսկ ետքէն սկսան գալ նաև հասարակ մետաղներ, ինչպէս պղինձ, և այլն . և երկրի սովորական բերք, ինչպէս բրինձ, շինութեան փայտ . խաղախած մորթի վաճառականութիւնն ալ սկսաւ ծաղկիլ, և պակասութեան տարիներն ուր որ պէտք կար՝ սկսան հեռունքէն բերուիլ նաև ցորենեղէնք : Եւրոպայի մէջ յաշուութիւն գտան առարկայք առաջին կարեւորութեան . բաց 'ի բրդէ ու ցորենէ և աղէ, աւելցան՝ կտաւ, կարածիւթ, ծծումբ, մոմ, կանեփ, երկաթ, ուտելի և բնական կենդանիք, աղած ձկունք, գինի, օդի, հանքածուխ : Զեռնարուեցաւ ալ ինտելեցին աւելի ընդարձակ սպառումն . յախճապակիք, ճամկաւոր դիպակք, թաւիչք, բարակաման բլրք, գետնայք անդի տուին, դիւրագին հաս-

տաթել բրդեայք, բամպակեղինաց և հասարակ խեցեղէն անօթիք :

Շրջալիյն վաճառականութեան մեծամեծ ճամբաները դիւրացան հաստատաշէն նաւերով, ապահով նաւահանգիստներով, փարոսներով, նաւաղլական աշխարհացոյց տախտակներով, կեղանաւոր ելան, ամէն տեսակ ընկերութիւնք կազմուեցան, նաւերն ու ապրանքներն ապահովագրուեցան : Հին ճամբաներն առաջնորդեցին աւելի մեծ համալսանոցներ երթալու : Պոզէր, Գաղղիոյ մէջ, ամէն տարի արեւմտից արդիւնքը կը փոխանակուին արեւելից արդեանքն հետ . Նիժնի-Նովոկորոտ, Ռուսիոյ մէջ, Եւրոպային վաճառքը կը փոխանակուին Ասիոյ վաճառուց հետ . ոչինչ նուազ մեծ տնայաւաճառք կ'ըլլան տարուէ տարի նաև Դերուա՝ Գաղղիոյ մէջ, Սինիկալիա՝ Իտալիոյ մէջ, Ֆրանսիոյ մէջ, Մայնայ ալ Լիբիա՝ Գերմանիոյ մէջ և Մետինա՝ Սպանիոյ մէջ :

Բայց ընչաքաց և խորագէտ աշխարհավարութիւնն այս ճամբաներու վրայ հետզհետէ աճեցուն ազդեցութիւն մը կը ներգործէ : Ամէն ազգ կ'ուզէ որ ինքն ըլլայ անոնց կապալառուն, միայն իր ապրանքը վաճառուին, և լոկ ինքը դնէ հեռաւոր երկիրներու վաճառքը, խաղախել վաճառականութեան կշիռը . երանգ մըն է, որուն համար զոհուեցան հարկաւար տնտեսներ և վազեցին ճապարիք արեան : Գաղթականական դրութիւնն երկարատեւ և մարդածախ պատերազմներու կը տանի, ուստի կը ծնանի փշալից ծաղիկն պաշտպանողականութեան (protectionisme) : Զէր կըրնար վաճառականութիւնն հետեւել բնական ճամբաներուն, և ոչ աւելի դիւրին ու հանգիստ ճամբաներուն, այլ պէտք էր հետեւել այն ճամբաներուն որ վճռեր էին չահաղէտ տնտեսաբանք, որոնք դժբաղդաբար յաշուրէր էին պետութեանց սանձը ձեռք առնուի :

Այսպէս պատրաստուեցաւ ժամանակն, տարօրինակ և անբանաւոր, բռնադատ վաճառականութեանց : Ար-

քունի մեծագոյնն ճամբան , որ է ծովը , գրեթէ գոցուեցաւ ամէն ազգաց առջև . վաճառականութիւնն ընկաւ աւելի պայտպանողներուն քան թէ թշնամեացը ձեռքով : Այն ատենն եղաւ , որ վաճառականութիւնը զուրկ օրինաւոր ձեռնարկութենէ , սրեց հանճարն ապօրինիաւորը գտնել . նոր ճամբաներ փնտռեց ծովու և ցամաքի վրայ , ուրիշ մարդիկ գործածեց : Այսպէս պատրաստուեցաւ ապագային զարգացումը . վասն զի այն գիւտերն ու առ հարկի փնտռուած հնարքներն արգասաւոր եղան բարեօք , նաև երբ սկսաւ այս հարկը դադարիլ :

Կէս դարէ 'ի վեր' վաճառականութիւնը կերպարանափոխ եղաւ , և զբժուարին է գուշակել թէ ո՛ր պիտի յանգի : Երկաթուղիք և հեռագիրք , ընկերակցութեան ոգւոյն զարգացումը , վաճառականութեան ազատութիւնը , գործառնութեանց ասպարիզին տարածութիւնը , գործնէութեան ընդհանուր աճումն , հաւասար և աւելի զօրութիւն ունեցան քան աշխարհադրական ամեն մեծ գիւտերը :

Բանաստեղծները կ'առասպելաբանէին թէ հսկաները կամ Տիտանեանք աստուածոց դէմ պատերազմելու համար Ոստ լեռը Պելիոն լեռան վրայ , և Ողիմպոս լեռն ալ Ոսսային վրայ շալկեցին գրին . ուստի վիրգիլիոս է'երգէր

Որ եղին երեցսս դուռն կանգնել զՈստա'ի Պելիոն
Եւ յՈստա զանտառախիառն թառալել զՈղիմպոս :

ՄԵԾԱԿԱՆՔ

Բանաստեղծից երազած Տիտանեանք գերի են արդի քաղաքականութեան , կրակէ չունչ ունին և պողպատէ թևեր . ցամաքներ կը պատռեն , լեռներ կը ծակեն , ահաւոր ծովեր կ'անցնին առանց հովու և առանց առագաստի , և դեռ ևս սղայ ենք : Մինչև հիմա կ'ապրին որոնք կը'յիշեն որ Նաբուլէն , այն մեծ հանճարը , յիմար կը կոչէր զՖիլպոսն՝ շոգեմալ հնարողը . շատերը չեն մոռցած թէ ինչ ընդդիմութիւն ու հալածանք կրեցին 'ի սկզբ

բան երկաթուղիք . ուրիշ շատերն ալ , թէ և հիմա չեն համարձակիր ըսելու , սաստիկ ծաղր կ'ընէին երբ կը լսէին թէ կարելի է խօսակցել . հակառակեայ հետ , իբր թէ երկրիս տրամագիծն արդեւք մը լլայր : Այսօր ինն աւուրց մէջ Ատլան , դականին մէկէն միւս ավուռքը կը հառնուի , չորս օրուան մէջ Կ . Պօլսէն Բեզը պուրկ կ'երթըցուի , հինգ վայրկեանից մէջ Աւստրալիոյ նորալուրքը կը գիտցուի : Հին զարմանքն և ոչ ժամանակ կ'ունենայ տեղի տալու նորին : Հրաշալեաց շալայարութիւն մըն է որ կը պարզուի դիմացինս . երկու ծով միացան , քիչ ժամանակէն ալ երկու ովկէանոս ուղղակի պիտի միանան . Մոն-Սընին ծակուեցաւ , քիչ ժամանակէն Ս . կողքարտոսն ալ պիտի ծակուի . մի և նոյն ժամանակ կը կը պատրաստուինք անցնելու Մա . նիգան ընդ լցամաք , իբր հին Խարայե . լացիք ընդ երիտրեան ծով : Հաւատք , նոյնպէս հաւատք յաստուածապարզ և գիտութիւնս , փոխեն զլերինս :

Նաբոլէոնի հանճարն ու գիտութիւնը բացեր էին Սիմբոնի և Մոն-Սընիի վրայ վաճառականութեան հանգիստ ճամբայ ընդ մէջ Գաղղիոյ և Իտալիոյ . ետքը կու գան Մալթիոյ , Սբիւռէն , Ս . Բեռնարդինոս , Ս . կողքարտոս լեռանց ճամբաները . երկրորդական շրջութաներուն վրայ ալ զիւրազնալի ճամբաներ բացուեցան . Ապենինեանց , կարպաթեանց , Ժիւրայի : Գետազնաց ճամբաներն ալ բարւոյնեցան . Գաղղիոյ հարաւակողմն , կոթիա՝ 'ի Շուետս , Մէնչըսքըր : յՄէնչըկիս : Մեծագումար գրաւք ծախուեցան նաւահանգիստներու , փարոսներու , և այն ամէն բարե . նորոգութեանց որ կը պահանջէր աճեցական նաւարկութիւնը :

Եւրոպական վաճառականութեանց գործառնութեան ասպարէզը չափէ դուրս ընդարձակեցաւ : Սեւ ծովն որ թուրքերը նախ փակեցին , ետքը բացին միայն Ռուսիոյ , վերջէն մատչելի եղաւ ամէն զրօշուց : վաճառական ժողովրդ . դոց կարգը մտաւ նաև ամերիկեան դաշնակցութիւնն , որ երբ յամին 1816

նաւահանգիստները բացուեցան՝ առաջին անգամ բերաւ յերոպա 52 1/2 միլիոն տոլարի վաճառք։ Կեդրոնական և հարաւային Ամերիկոյ երկիրներն ալ, որոնք յառաջ քան իրենց յեղափոխութիւնքն ու անկախութեան պատերազմունքը, միայն մայր հայրենեաց գաւառներուն հետ վաճառականութիւն կ'ընէին, հետզհետէ բացին իրենց նաւահանգիստներն օտար ազգաց առջիկ։

Բայց վաճառականութեան մեծ յեղափոխութիւնն սկսաւ, երբ չոզին թէ ցամաքի և թէ ծովու ճամբաներուն վրայ ելաւ։ Թամին 1830 ընդ ամենն 300 քիլոմէդր երկաթուղի միայն կար։ Տասը տարի նաքը 8600 քիլոմէդր կաւին, 1850 թուին՝ 38000 քիլոմէդր, 1856 թուին՝ նախընթացին կրկնապատիկը, ետքն աճելով 15 միլիւն 19 հազար քիլոմէդր իւրաքանչիւր տարի, 1860 թուին՝ 107000 քիլոմէդր կաւին, 1870 թուին՝ 222000 քիլոմէդր, 1874 թուին՝ 270000 քիլոմէդր, և վերջապէս 1875 թուին՝ 283072 քիլոմէդր։ Ասոնցմէ Ասիա ունի 11130 քիլոմէդր, Ափրիկէ՝ 2345 քիլոմէդր, Ովկիանիա՝ 2613 քիլոմէդր, Եւրոպա՝ 436298 քիլոմէդր և Ամերիկա՝ 130685 քիլոմէդր։ Եւրոպայի մէջ Մեծն Բրիտանիա ունի 26478 քիլոմէդր, Գերմանիա՝ 25772 քիլոմէդր, Գաղղիա՝ 20771 քիլոմէդր, Ռուսիա 17933 քիլոմէդր, Աւստրիա՝ 16238 քիլոմէդր, Իտալիա՝ 7372 քիլոմէդր, և Թուրքիա՝ 1356 քիլոմէդր։ Ամերիկոյ մէջ միայն Միացեալ-Նահանգք 116874 քիլոմէդր երկաթուղի ունին։

Ծովուց վրայ ընդհատաբայլ առաջատարաց փոխանակեցին երազընթաց չողենաք. և այն ճամբաներն անհնարին, կամ դժուարին կը կարծուէին երկարութեանց կամ փոթորկաց և կամ անշարժ օդոց պատճառաւ, դիւրին ու քնալի եղան։ Այսօր ծովուց ու լիճերու վրայ աւելի քան բիւր մը չողենաք կ'երթեկեն, որոնց բոլորական ընդունակութիւնն հինգ միլիոն տակաւաւափը կ'անցնի. այս անխիւ

նաւատորմին գրեթէ կէսն Անգղիացոց է, քառորդն Ամերիկացոց։ Այս երկու հսկայից ետեւէն կու գան չողենաւուց բազմութեամբ՝ Իտալացիք, Շուեդք, Գաղղիացիք, Գերմանացիք, Սպանիացիք, Նորուեկիացիք, Ռուսք. իսկ ընդունակութեամբ տակաւաւափուց՝ կու գան Գաղղիացիք, Գերմանացիք, Սպանիացիք, Ռուսք և Հոլանտացիք։

Շոգւոյն գործը լրացաւ երկտորակաւ նութեամբ։ Այսօր կը պատէ զերկրագունտս երկու միլիոն քիլոմէդրէն աւելի հեռագրական թել։ Որուն վրայ կ'երթեկեն տարին ութսունամէկ միլիոն ու աւելի հեռագրալուրք. այս և միանգամայն տարեկան 3600 միլիոն նամակք կրնան դադափար մը տալ հիմակուան առից և արոց զարգացմանը, համեմատութեամբ այն ժամանակաց՝ երբ նամակները թղթատարով կ'երթային ու կու գային։

Բայց աւելի քան զչոզին, աւելի քան զերկտորակաւութիւնը՝ վաճառականութեան օգտեց փոխանակութեանց ազատութիւնը, որ վերջին քսանհինգ տարիներուն մէջ հրատարակուեցաւ։ Բաղդատելով ասկէ քսանհինգ տարի առաջուան և այժմսն վաճառականութեան թուանշանքը՝ մարդ կ'ապշի կը մնայ։ Վաճառականութեան ծաւալիլ ուժը տապալեց ամէն արուեստակեալ թումբեր. ազգաց մէկմէկու վրայ ունեցած բուռն և ատեցող նախանձը փոխուեցաւ միջանաց։ Շոզին այնպէս ըրաւ որ ժամով ու վայրկեանով կը չափուի ինչ որ առաջները ամիսով ու օրով կը չափուէր. առից և արոց ազատութիւնը յաղթութիւն արւաւ. մտացի աշխատութեան, և հարիւրաւոր միլիոնները փոխեց հազարաւոր միլիոններու։ Ամերիկան մեծապէս ձեռնտու եղաւ այս բանիս՝ գաղթականութեանց զօրաւոր հոսանքն մը օգտուելով. յետոյ, ափիսնի պատերազմէն վերջը, բացուեցան Չինաց նաւահանգիստները, նախ Անգղիոյ առջև և ետքն ամեն ազգաց առջև. նոյնպէս Աւստրալիոյ վաճառականութիւնն ալ

հետզհետէ ընդարձակութիւն առաւ : Նոյն իսկ վաճառականութիւնն ռամկապետական եղաւ . սովորական և հասարակաց օգտուէտ առարկայք հիմն կազմեցին փոխանակութեանց . նոր վաճառք աւելցան առաջնոց վրայ , որոնք արդէն կը սնուցանէին վաճառականական մեծատարած հոսանքը : Բաւական է յիշել ցորենեղէնները , կոշուկոյ պարարտութիւնն որ թուչնաց ծիրտ է , սառոյցն , և այլն :

Երազ և յաճախեալ առընչութիւնք բռնադատեցին մտածել մեծագոյն պարզութիւն . աստիճանական միակերպութիւն դրամոց , կշռոց , չափուց , զնահատութեանց (tariff) , և գլխաւոր զրգիւ եղան դաղափարաց անդադար փոխանակութեան , ազգաժողովոց (conference) , դաշնագրութեանց , որ այնչափ օգնեցին մօտեցնելու ազգերն իրարու , արուեստակեալ պատուարները բառնալու , որոնք խափանարար արգելք էին վաճառականութեան զարգացմանը :

Մեծն Բրիտանիա 1848 թուին կ'արտահանէր 1322 միլիոն ֆունդի վաճառք , 1853 թուին՝ աւելի քան երկու հազար միլիոնի , 1857 թուին՝ աւելի քան երեք հազար միլիոնի . և 1848 թուին կը ներքսարեիէր երեք հազար միլիոն ֆունդի վաճառք , 1853 թուին՝ երեք ու կէս հազար միլիոնի , 1857 թուին՝ 4694 միլիոնի : իսկ 1873 թուին՝ արտահանեց վեց ու կէս հազար միլիոն ֆունդի վաճառք , և ներքսարեիէր ինն ու կէս հազար միլիոն ֆունդի վաճառք : Գաղղիա 1834 թուին կը ներքսարեիէր 764 միլիոն ֆունդի վաճառք և կ'արտահանէր 834 միլիոն ֆունդի վաճառք . 1855 թուին կը ներքսարեիէր 1952 միլիոն ֆունդի և կ'արտահանէր 2027 միլիոն ֆունդի վաճառք . 1875 թուին՝ ներքսարեից 3672 միլիոն ֆունդի և արտահանեց 4022 միլիոն ֆունդի վաճառք : Այս թուանշանները բաւական ըլլան ցըցունելու անսահման աճումն առից և տրոց : Որուն մեծապէս ձեռքնտու եղան ար-

դեաց հրաշակառոյց շինուածները , Սիււէզի պարանոցին բացումը , Մոն-Սընթիին ծակուիլը , խաղաղականին և Անտառայց երկաթուղիները , որոնք աճեցունելով յանդգնութիւն և յալողուածոց ակնկալութիւն , կը յորդորեն մը խելու սկսուած կամ սկսուելիք անոնց հաւասար կամ ալ աւելի մեծ ձեռնարկութեանց : Բանամայի Վոսիփորը , Ս. Կողղարտոսի ծակուիլը , Հնդկաստան ու Չին երթալու երկաթուղիքը , կամ կը հաւատարմացունեն մեծագունից կարելիութիւնը , ինչպէս Մանիգայի ծովուն տակ դըմնէլ բանայը , Սահարայի անապատները ծովացնելը , և կամ՝ ով գիտէ , գուցէ փոխանակել ծանրակէլու շոգեկառաց ու դանդաղաքայլ շոգեհաւուց՝ օդապար նաւեր , որով վազել 'ի թեւ հողմոց :

Երբ ձենովա 'ի մահ վիրաւորեալ Բորդուգէններուն նոր ճամբայ գտնելով՝ մօտ էր մեռնելու , իր քաղաքացիներէն մէկը , Չէնգուրիոնի անունով , Մոսկովոյ Միք Դքսին առաջարկեց երթալ Արեւելից ծայրը՝ Վոլկան և Կազրիական ծովն ու Սթեփը բռնելով . բայց Ռուսիա նոյն ժամանակները կը մտածէր աւելի եւրոպացի ըլլալ և ոչ թէ՛ նորէն միտուի Ասիոյ բարբարոսութեանց մէջ , Վերլէն ուրիշ տէրութիւն մը մեծապէս փոյթ ունեցաւ գտնելու կարճագոյն ճամբայ մը Հնդկաստան երթալու . և բնական էր : Դեռ հազիւ երեսուն տարի կայ , որ Լոնտրա լուր առնելու համար Կալկաթայէն՝ ամիսներ պէտք էր սպասել : Անցեալ դարուն վերջերը անգղիացի մարգիպն Ուէլլըլի (Wellslay) մտածեց էր Հնդկաստանի թըղթակցութիւնը Միխագետէն անցունել , անոր համար հաստատար էր երկամիկայ կանանաւոր թղթատարութիւն՝ նաւով Պոմպոյէն մինչև Պասար Պարսկային ծոցին վրայ , անկէ ալ ուղտերով մինչև Հալէպ , ետքն ալ քաքաւններով մինչև Կոստանդնուպոլիս :

Վերջն 1829 թուին , ուրիշ անգղիացի մը , Չէզնի անունով (cap. Cesney) , կտրեց անցաւ Եգիպտոսն ու Արա-

բիւն, իշաւ Եփրատը, և հասաւ Անգղիա՝ Պարսկաստանի և Թուրքիոյ վրայէն: Եղին Չէզնի 1857 թուին, խնդրեց շնորհումն երկաթուղւոյ մը, Որոնդէսի բերնէն՝ Միջերկրականին վրայ՝ մինչև Պարսկային ծոցը: Ոչինչ նուազ յանդուգն և անխոնջ էր Չէզնի՝ նման Լէսէբսի, բայց բաղդը յայնորդեցաւ, և իր ըրած հրատարակութիւնն ի պաշտպանութիւն այն առաջարկութեանց՝ քիչ ժամանակէն իրեն նախանձորդներ յարուցին:

Երկու կարգ իրողութեանց պատրաստեցին միտքերը նպաստաւոր կանգնելու երկաթուղւոյ այսպիսի գծից: Մէյմը Եւրոպայի Թուրքիոյ երկաթուղեաց լըրումը, որով քիչ ժամանակէն կարելի պիտի ըլլայ թուշեւով հասնիլ մինչև Կոստանդնուպոլիս, մէյմ՝ ալ Խաղաղականին երկաթուղւոյն լմընալը և Արճնի դինեան պաւսպայից ու Բերուի Անտայց երկաթուղիները:

Առաջնոյն կը մնայ կապուիլ Աւստրիոյ հետ, որ արդէն որոշուած է և կարճ ժամանակի գործ: Հիմակունէ Գերմանիա հաշիւ կ'ընէ որ միայն ճանապարհորդաց անցուղարձէն նոր շահ պիտի ունենայ 5,620,000 ֆունդ. և Աւստրիա ալ նոյնպիսի շահ ունենալ կը համարի: Իրաւ կարելի է թէ չափազանց ըլլան այս հաշիւները, սակայն կը ցուցնեն որ ասկէ մէկ երկու տարիէն Կոստանդնուպոլիս պիտի ըլլայ եւրոպական երկաթուղեաց անշարժ դրուի, որ դէպ ի արևելք դարձած իբր թէ իրեն կը հրաւիրէ ասիական երկաթուղիները:

Այն զարմանալիքն որ Ամերիկացիք կատարեցին իրենց վիթխարի երկաթուղեան, որ Նոր-Իոթքէն հանգիստ ճանապարհորդութեամբ ութ օրուան մէջ կը տանի Սան-Ֆրանչիսկոյ, գործադրելի ըրին աւելի նորապրանչ հրաշալիքն արեւնդինեան և անտեան երկաթուղեաց, որ առաջ յանդգնութիւն կը սեպուէր մտածելն անգամ: Անտեպք և Ապառաժուս ըստած լերինը գնալի եղան, անծայր սառանները և պաւ,

պանները կտրուեցան անցուեցան. շիկամբ թերուն ու սևամբ թերուն մէջ մտնելէն ետքն, ինչու կարելի պիտի չըլլայ անցնել հնդկային Կովկասէն, ճամբայ կտրել սքեպներուն մէջ և հասնիլ Թիւրքմէններուն ու Ֆիղաններուն:

Տասն կամ տասուերկու առաջարկութիւնք կան ասիական երկաթուղեաց. կարելի է բաժնել այս առաջարկութիւններն երկու խումբ. մէկը կ'ուզէ անցնիլ Փոքր Ասիայէն և Եփրատայ հովտէն հասնիլ Պարսկային ծոցը. միւսը կ'ուզէ կտրել Թուրքաստանը, անցնիլ Հինտիքուշ լեռներէն և իջնել Փէշաւէր: Առաջին խմբին նպաստաւոր է Անգղիա, երկրորդին Ռուսիա: Եւ յայտնի կը տեսնուի համատարած աշխարհացուցի մը վրայ նայելով. առաջին խումբը ճամբայ կ'ելլէ Լոնտրայէն ու անցնելով Վեննա և Դանուբի հովիտը կը հասնի Կոստանդնուպոլիս և կ'երթայ Հնդկաստան, ամենևին ոտք չկոխելով Ռուսիոյ հողը. իսկ երկրորդ խումբը կը կտրէ կ'անցնի Ռուսիան անոր մեծագոյն լայնութեանը վրայէն, և Ասիա հասնելով միշտ կը ճանապարհորդէ Ռուսիոյ հպատակ կամ անոր ազդեցութեան տակ եզող երկիրներուն մէջէն:

Վերոյիշեալ Չէզնի առաջին ճամբան ընտրել էր, իրեն հետեւեցան, ի մէջ այլոց, Ռաուլիստըն և Լէյարտ: Ժամանակ եղաւ, յամին 1855, որ կարծուեցաւ թէ այս երկաթուղւոյն շինութեան միւլիոնները գտնուել էին և անկող-դաղդիական ընկերութիւն մը կազմուել էր երկարածագելու զայն ինչուան Պարսկային ծոցը:

Ի սկզբան խնդիրն էր հետեւել հիներուն ճամբուն. այսինքն երկարածագել հնդկային նաւարկութիւնն ինչուան Պարսկային ծոցը, Եփրատէն դէպ ի վեր ելլելով գալ Պաղտատ, և անկէ երկաթուղեան Հալէպի վրայէն հասնիլ Միջերկրականին արևելազոյն ծոցը: Ասով հարկ կ'ըլլար Պաղտատ փոխադուիլ նաւէն ցամաք, ետքը Միջերկրականին վրայ դարձեալ նաւ փոխադուիլ, վերջէն ուղղել դուին արևմը:

տեան Եւրոպիոյ մտաագոյն գծերուն. դանդաղ և բազմամասն գործողութիւնք, որոնց հիմա ալ չմտածուիր, քանի որ Սիւեզը բացուեցաւ:

Միջերկրականին վրայ նաւ փոխադրուիլը զանց առնելու համար առաջարկուեցաւ երկարաձգել երկաթուղին Հալէպէն դէպ 'ի փոքր Ասիա, և անցնելով Գոնեսայէն հասնիլ մինչև Իսկիւտար, դէմ յանդիման կոստանդնուպօլսի: Բայց այս գիծն, 2450 քիլոմէտր, հարկադրուած է անցնիլ փոքր Ասիոյ բարձրատափերէն և լեռանց շղթաներէն, որոնք երեքկարգեան պարիսպներ են երեք և անելի հազար մէտր բարձր:

Ուրիշ գծեր ալ Տիգրիսէն դէպ 'ի վեր կ'ըլլէին ու աւելի երկայն չըլանով կը հասնէին Սև ծով կամ Իսկիւտար. բայց անոնք ալ պէտք էին յաղթել նոյնպիսի դժուարութեանց: Այս հետոց վրայ ձգելով Հնդկա-Եւրոպական մեծամեծ գծերը, պէտք էին ամենքն ալ երկու տեղ ընդհատել, մէյմը ընդ մէջ Պասալայի ու Պոմպայի, մէյմ'ալ Վոսփորի վրայ: Հարկ էր ուրիշ կողմն դառնալ ու շարունակ դիժ մը փնտռել, Ուստի մտածուեցաւ կամուրջ մը ձգել Վոսփորի վրայ. հիմա դուցէ մտածուի գետնափոր ճամբայ մը բանալ Վոսփորի տակը, և երկայնիկ երկաթուղի մը դէպ 'ի Պարսկաստան ու Աֆղանիստան:

Այն երկու գծերէն առաջինը Իսկիւտարէն ճամբայ կ'ըլլէր դէպ 'ի Ամասիա, Էրզրում, Դավրէթ, Դէհրան, Շէհրէզուր, Հերադ, Գանտահար, և կը միանար հնդկային երկաթուղեաց հետ 'ի Չիքասթուր: Իսկիւտարէն մինչև Դէհրան 2283 քիլոմէտր է, որ զրեթէ կէս ճամբուն վրայ կ'ընկնայ: Գլխաւոր դժուարութիւնքն 'ի փոքր Ասիա ընդ առաջ կ'ըլլեն, մասնաւորապէս Էրզրում. մէն դէպ 'ի Դավրէթ, Երասխայ և Եփրատայ չորաբաժնից երկայնութեամբը և Վորպէճանի լեռնաւոր բարձրատափին վրայ: Բայց այս դժուարութիւնքն այն պիտի չեն որոնց ասիւ գիտութիւնը ետ քաշուի:

Երկրորդ գիծն, որուն պաշտպան է

Ռաուլինսոն, կ'ըլլէ Իսկիւտարէն և անցնելով փոքր Ասիան կը հասնի Տիարպէքիր, Ետքէն Մուսուլ, ուր կը թողու նախընթաց գծերը ու կ'ուղէ ընթացքը դէպ 'ի արևելք մինչև Դավրէթ: Կրմանշահին ու Համաստանի վրա, քսան քիլոմէտր և քանի մը միլիոն նուազ ծախուք քան զառաջին գիծը:

Իսկ երկրորդ խմբին առաջարկած գծերը քիչ դժուարութիւն ունին, և բոլորովին ցամաքի վրայ են, և ասոնց մէջ առաջին տեղին ունի Լէսէրսին առաջարկածը:

Երբ կոստանդնուպօլսէն դէպ 'ի Արիանուպօլիս զնացող երկաթուղին լմնցաւ, բացման հանդիսին Լէսէրս ալ հրաւիրուեցաւ, ուր էր նաև Գոդգար (Cottard) անունով գաղղիացին, որ իրեն երկաթուղոյ առաջարկութիւն մը բացատրեց, Հնդկաստանէն մինչև յԵւրոպա: Այն առթիւ Լէսէրս խօսեցաւ Իկնադիէֆի, Բարիզու աշխարհագրական ընկերութեան, Լոնտրայի դրամատեարոց, Ռուսիոյ կառավարութեան, և ամէն տեղ քաջալերութիւն գտաւ: Այն գծին ծայրը կը սկսէր Օրէնպուրկէն, որ է վերջին կէտ այն երկաթուղեաց որոնք առանց ընդհատութեան կու գան մինչև 'ի սահմանագլուխ Եւրոպիոյ, անկէ կ'անցնէր Սըմըրլանտ, կ'իջնէր զուգահեռաբար առ 680 արևելեան երկայնութեան մինչև Ոքսոս, և կ'անցնէր անոր վրայէն Բալխի մօտ: Ետքն ելլելով այս գետոյն ուղղութիւնն 'ի վեր և անոր օժանդակ ֆունտուզի հովտէն անցնելով կը գտնէր Հինտիքուշի դիւրագոյն լեռնանցքը Գապուլդէստոյն վրայ հասնելու համար, և անկէ ալ փեշաւէր, որ Սնկլոյ-հընդկային երկաթուղեաց գլուխն է:

Ուրիշներն առաջարկեցին երկու այլևայլ ճամբաներ ընդ մէջ Կասպիականին և Սրալի: Ուրիշ մըն ալ, որ նախ ընթացից առաջարկածն համառօտեց ու սրբագրեց, Ռոսդովէն կ'ըլլէր և կ'երթար դէպ 'ի Երթթիւրիսկրատ, և կը հասնէր Կասպիականին արևելեան ծովափուկը: Կը շարունակէր ճամբան այս

ծովափանց վրայէն, անցնելով ընդ Բեդրովիչ, Պամ, Ռէշդ և կ'երթար կը խառնուէր Գէհրան՝ Ռաուլինսոնի գծին հետ: Այս գիծը կ'ընթանայ ասիական հողուն վրայ 3714 քիլոմէտր, որուն 928 քիլոմէտրը Ռուսիոյ հողուն վրայ է:

Մէյմը որ այս երկաթուղիքը գործադրուին, Եւրոպիոյ վաճառականութիւնը մեծաւ մասամբ իրենց պիտի քաշեն. Սիւէդ, Մոն-Սընի, Ս. Կոզգարտոս, երկրորդական դռներ պիտի բլլան. անկէ ետքն ազգաց հեղեղն անոնցմէ այլ պիտի չանցնի:

Սակայն ստոյգն ըսելով այս առաջարկութիւնները շատ դժուարութիւններ ալ ունին և երկար ժամանակի կարօտ են, վասն զի ընդ առաջ կ'իյնն այնպիսի անցք լեւանց, որ շատ դժուարագնայի են նոյն իսկ կարաւանաց: Չեն բաղդատուիր Ամերիկոյ Ապառաժուտ լեւանց գիւրին ու տափարակ անցիցն հետ, և ոչ իսկ Ալպեայց լեռնանցիցն հետ, որոնց վրայէն յառաջ քան երկաթուղիքն արդէն քաղաքականութիւնը կը ճանապարհորդէր:

Ուստի մահմետականքն որ այն լեւանց մէկ կողմը կը բնակին, և Ռֆլանք որ միւս կողմը կ'ասպատակեն, շատ աւելի երկիւղալի են քան Ամերիկոյ դաշտաց սևամորթերը, որոնք ըսպիտակամորթերուն տեղութենէն կը փախչին: Պէտք է ճնշել կամ քաղաքականացունելամբողջ ժողովուրդներ:

Մինչև հիմա և ոչ իսկ կարելի եղած է լրտեսելու այն երկիրները, բայց եթէ դադտադողի Բնչպէս կրնան հօն գաղթել բազմութիւն ճարտարապետաց, գործաւորաց, և տանել լեւան պէս նիւթ շինութեան:

Բաւական է յիշել թէ ինչ դժուարութիւն քաջեցին յանձնառու ընկերութիւնք Թուրքիոյ համառօտ երկաթուղիները շինելու ժամանակ. օրինակի համար, Ադրիանուպօլսէն մինչև Կոստանդնուպօլիս. և որչափ նեղութիւն կը կրեն զանոնք պահպանելու համար: Նոյն իսկ շինողները կը վկայեն թէ այս երկաթուղին ճեպընթացութե չի ծառայեր. վասն զի չէնք շատ ամուր չէ, յաճախ կոր գծեր ունի, և քիչ անգամ կարճագոյն գծերն ընտրեր են, դժուարութիւն և ծախք խնայելու համար: Ո՛վ որ կարգայ այն տեղեկագիրն որ Եւրոպական Յանձնաժողովը տուեր է Ադրիանուպօլսէն մինչև Կոստանդնուպօլիս շինուած երկաթուղոյն վրայ, և մտածէ թէ դեռ Եւրոպայի մէջ ենք, չորս կողմը կէս քաղաքակա նացեալ ժողովուրդներ, համեմատութեամբ աւելի գիւրին հողու վրայ, մեծամեծ կեդրոններէն քիչ հեռու, դիւրաւ կրնայ ըմբռնել որ լէսէքսի առաջ արկութիւնքն այնպիսի չեն որ հարաւային Եւրոպիոյ մօտալուտ վտանգ ըսպառնան:

