

անատամ բարբաջանքները առաջադիմութեան և լուսաւորութեան դէմ—Մեր հասարակութեան համար սրանք բոլորովին անպէտք են, վնասակար են: Միայն էջմիածնի երկու ջուխտ ու մի կէնտ աստուածաբանների հացը կարող է փոքր ինչ իւզոտ դառնալ այդ ձրի զրպարտութիւններից: Հասկանում ենք պատճառը. երկխոսներին անգամ յայտնի է դարձել որ առաջադիմութիւնը կենսի է. և միայն վարդապետներն են, որ զոյում են թէ առաջադիմութիւնը մահ է իրանց համար, ուստի ուզում են մեռելութիւն և անշարժութիւն դնել աշխարհում, այնպէս որ նորից, ինչպէս հին ժամանակներում, վնասը միայն համարուի փրկութիւն: Լաւ երազներ են, և թէ միայն կատարուեն: Վիկտոր Հիւգոն ասում էր. առաջադիմութիւնը չէ կարող կանգ առնել, ինչպէս կանգ առնել չէ կարող աշխարհը:

Ահա թէ որքան անընդունակ են էջմիածնի վարիչները: Ահա թէ ինչ տեսակ մտաւոր պաշար կարող են նրանք տալ: Մտօր իր պտուղից է ճանաչում. սրա վրայ ոչինչ աւելացնել չէ կարելի:

Մնում է յիշատակել այստեղ մի հանդամանք: Գրքի արդիւնքը յատկացրած է ճիշդացրական օգնութեան: Բայց այդ համակրելի նպատակը չէ կարող բռնել մեր ձեռքը և ծածկել այն պարզ իրողութիւնը, որ այդ գիրքը մի անօգուտ, վնասակար հրատարակութիւն է: Նա անպէտք է իբրեւ քարոզութիւն, անպէտք է և իբրեւ զեղարուեստական գրուածք:

Լ.

(3) Dr. Paul Rohrbach: „Die Bagdad bahn“, mit einer Karte, Berlin 1902. (դ-ր պ. Բորբախ «Բաղդադի երկաթուղին». 1 քարտէզով):

Արեան միջով է բարձրացել սուլթան Աբդուլ Համիդը իր կայսերական դահլը, արեան միջով է ընթացել նրա երկարատեւ թագաւորութիւնը: Սակայն միայն արիւնն ու աւերածութիւնը չեն այդ թագաւորութեան բնորոշ կողմերը: Ոչ. Սուլթան Համիդը աշխատել է և այլ ուղղութեամբ: Նա, իբրեւ իսլամի կրօնի, ձգտել է ազդեցութիւն ձեռք բերել ամբողջ մահմեդական աշխարհում. բացի դրանից նա աշխատել է իր երկրի հազարդակցութեան միջոցները բարւոքել: Եւ այս վերջինը կատարուել է գլխաւորապէս եւրոպացիների ձեռքով, այն ևս չափազանց փոքր և դանդաղ քայլերով:

Այդ տեսակի ձեռնարկութիւնների շարքում «գլուխ դործոց» կարող է համարուել Բաղդադի շինուելիք երկաթուղին, որի մասին այնքան խօսուեց ու գրուեց և դեռ խօսուում ու գրուում է եւրոպական մամուլում: Տնտեսական աշխարհում դա ամենահրատապ հարցերից մէկն է դարձել: Պատճառը հասկանալի է: Երկաթուղու այդ գիծը միջագային մի նոր ճանապարհ պիտի բաց անէ դէպի Հնդկաստան: Շահագրգռուած են բոլոր եւրոպական պետութիւնները, բայց ամենից շատ Գերմանիան, որովհետեւ նրա ձեռքով պիտի իրականանայ այդ հակայական գործը:

Դ-ր Ռօբբախ իր ներկայ գրուածքով աշխատում է պարզել, թէ գերմանացիների համար որքան ձեռնտու է այդ երկաթուղին չինելու Նա երկու անգամ ճանապարհորդել է Թիւրքիայում—(1898 թ. և 1900/1901 թ.)—և դեռ անցեալ տարի ղետեղել էր «Preussische Jahrbücher» ամսագրում իր ճանապարհորդական տպաւորութիւններն ու գիտողութիւնները: «Die Bagdadbahn» գրքուկը այդ յօդուածների համառոտութիւնն է, բայց այնու ամենայնիւ բաւականաչափ լուսարմուում է չօշափած ինչդիրները:

Առաջին գլխում, որ կրում է «Քաղաքական տեսակէտ» վերնագիրը, հեղինակը խօսում է առհասարակ Ռուսաստանի զինուորական ոյժի և քաղաքական ձգտումների մասին—Թիւրքիայի վերաբերմամբ: Նրա կարծիքով Բօսֆօրը թէ՛ւ ունի մի քանի ամբուլթիւններ, բայց ոչ այն չափով, որ կարողանայ Ռուսաստանի ուժեղ յարձակմանը դիմադրել: Վերջինիս նաւատորմը Սև ծովում բաւական ուժեղ է և կարող է 24—30 ժամուայ ընթացքում յանկարծակի հասնել Բօսֆօրի ջրերին և միանգամայն անսպասելի կերպով ամրակոծել նրա ամբուլթիւնները: Դրանից յետոյ մնում է զարմանալ որ Թիւրքիան մինչև օրս հարկաւոր չափով չի ամրացնում Բօսֆօրի մուտքը:

Այդ տեսակէտից ոչ պակաս աննախանձելի պտտիկը են ներկայացնում Փոքր-Ասիայի հիւսիսային ափերի ամբուլթիւնները: Մնում է ցամաքային գիծը. սակայն այստեղ էլ Ռուսաստանի համար մեծ դժուարութիւններ չը կան: Թիւրքական սահմանապահութեամբ նա ունի Ղարսի նման մի ամառիկ բերդ, որը երկաթուղու ցանցով միացած է ամբողջ Ռուսաստանի հետ: Բաւական է մի քանի օր, որպէս զի հարիւր հազարաւոր սօղաւաններ ու կօզակներ թափուեն Ղարս և այնտեղից արշաւեն դէպի Հայաստանի խորքը: Ինչ կարող է անել այդ դէպքում Թիւրքիան: Ղարսի հանդէպ նա ունի էրզրումը, որը գրեթէ բոլորովին զուրկ է ռազմական նշանակութիւնից, որովհետեւ չու-

նի համապատասխան ամբողջիւններ, երկրի խորքից մինչեւ պատերազմի դաշտը զօրք հասցնելու համար նրան հարկաւոր են ոչ թէ օրեր, այլ շաբաթներ ու ամիսներ...

Այսպէս ուրեմն Ռուսաստանը հեշտութեամբ կարող է տիրել Բոսֆօրն ու հիւսիսային Փոքր-Ասիան, եւ ինչ կը լինի այն ժամանակ Բաղդադի երկաթուղու վիճակը, Նա կը մնայ պատերազմի դաշտից հեռու և ռուսների համար միանգամայն անձեռնմխելի, Հետեւապէս քաղաքական տեսակէտից գերմանացիների համար ոչ մի երկիր չը կայ, որովհետեւ նոյն իսկ ամենածայրայեղ դէպքում նրանց շահերը կը մնան անխախտ ու անշեղատ, եւ գուցէ Ռուսաստանը երբէք չուզենայ մի այդպիսի մեծ արշաւանք գործել Թիւրքիայի դէմ:

Բայց այստեղ մի ուրիշ հարց է առաջ գալիս, Գերմանացիների համար ձեռնտու է արդեօք, որ Թիւրքիան մնայ «հիւանդ մարդու» գրութեան մէջ, որ նա խաղալիք լինի մեծ պետութիւնների ձեռքում—մ'չ, պատասխանում է պ. Բօրբախը Բաղդադի երկաթուղին շինելու համար գերմանացիները պիտի ծախսեն ամենաքիչը 480,000,000 մարկ, երկաթուղու շրջակայ գաւառներում նոր կուլտուրա, տնտեսական նոր բարեփոխումներ մտցնելու համար պիտի տան նորից հարիւրաւոր միլիոններ, իսկ այդպիսի խոշոր գումարներ դնել մի այնպիսի երկրի ծոցը, որ իր թոյլ կազմութեամբով խաղալիք է օտարների ձեռքում—դա աւելի քան անմտութիւն է: Ուրեմն Գերմանիայի շահերի տեսակէտից Թիւրքիան ուժեղ պիտի լինի... Թոյլ Թիւրքիայի համար—ոչ մի սյնեկից, իսկ ուժեղ Թիւրքիայի նամար—որքան որ ուզենայ (ևր. 16):

Այս հարցում էլ չափազանց լուստես է պ. Բօրբախը, Նա կարծում է, որ Բաղդադի երկաթուղին կը նպաստէ ոչ թէ Թիւրքիայի բաժանմանը, ինչպէս ենթադրում են բարձրաստիճան թիւրքերից շատերը, այլ ընդհակառակը՝ նա կ'ուժեղացնէ նրան և զրանով կ'ապահովէ նրա գոյութիւնը: Հինց այդ պատճառով էլ նա նպատակադրմար է համարում նաեւ միւս պետութիւնների մասնակցութիւնը թէ Բաղդադի երկաթուղու գործում և թէ առհասարակ այդպիսի խոշոր ձեռնարկութիւնների մէջ—Թիւրքիայում:

Դժբախտաբար հեղինակը այստեղ առողջ դատողութիւնը զոհ է բերում իր լուստես հայեցակէտին: Եւ իսկապէս, միթէ մի երկաթուղու դիժ—որքան էլ որ մեծ լինի նա—կարող է ոյժ ներշնչել մի այնպիսի պետութեան, որը քաջբայութեամբ է տնտեսապէս, որ հազիւ շունչ է քաշում արհեստական կերպով: Յայտնի է, որ իւրաքանչիւր պետութեան ոյժը նրա ազգաբնա-

կութիւնն է, որ իւրաքանչիւր երկրի արդիւնաբերական ոյժը նրա ժողովրդի ձեռքումն է: Իսկ Թիւրքիայի ազդարնակութիւնը միանգամայն կազմալուծուած է և նրա արդիւնաբերական ոյժը—ցամաքած, որովհետեւ չը կայ կենսքի և գոյքի ապահովութիւն, չը կան արտադրող աշխատանքին նպաստող պայմաններ: Մէկը աշխատուած է, իսկ միւսը թալանուած: մէկը արդիւնաբերուած է, իսկ միւսը—աւերուած: Եւ պետութիւնը իր ընթացքով նպաստում է չարիքի զարգանալուն: Այժմ մի այդպիսի երկրի միջով պիտի անցնի Բաղդադի երկաթուղին: Ի՞նչ կարող է անել նա, եթէ նոյն պայմանները, նոյն դրութիւնը չարունակուեն ի հարկէ ոչինչ: Միայն շոգեկառքի չվոցը երբեք չէ կարող Թիւրքիայի սօցխալական չարիքը վերացնել և նրա տնտեսական քայքայումը ընդհատել: Դրա համար անհրաժեշտ են հիմնական ըարկնորոգումներ: Պ. Բօրբախ աւելի մեծ ծառայութիւն արած կը լինէր, եթէ այդ հարցի վրայ էլ Գերմանիայի ուշադրութիւնը հրաւիրէր: Կարծում ենք դա աւելի կարեւոր էր, քան թէ Ռուսաստանի ենթադրելի արշաւանքների մասին գաղտնիութիւններ անելը:

Գալով գերմանական գաղտնիքներ հաստատելու հարցին, պ. Բօրբախ բացասական կարծիք է յայտնում, որովհետեւ նախ՝ կլիման աննպաստ է գերմանացիների համար և երկրորդ՝ Թիւրքիան խորթ աչքով կը նայէ այդ բանի վրայ: Այդ գաւառներից է նա հաւաքում իր զինուորների մեծ մասը, այդտեղ պիտի հաստատէ նա իր գահը, եթէ Եւրոպան նրան երբևիցէ դուրս արտաքսէ: Բալկանեան թերակղզուց: Ուրեմն նրա համար ցանկալի չէ, որ այդ կողմերում օտար տարրը ուժեղանայ: Ահա այդ պատճառով պ. Բօրբախը խորհուրդ է տալիս մահմեդականներ ընակեցնել ազատ տեղերում: Գերմանացիները պիտի լինեն միայն ղեկավարող ոյժ և ոչ թէ հառարակ աշխատատեղեր—երկրագործներ:

Գրքի մնացած երկու գլուխները նուիրուած են այն հարցին, թէ չլինուելիք երկաթուղին տնտեսական որքան մեծ նշանակութիւն կարող է ունենալ թէ Գերմանիայի և թէ մասնաւանդ Թիւրքիայի համար: Գիծը անցնում է այնպիսի գաւառների միջով, որոնք հին դարերում յայտնի են եղել իրանց ծաղկած դրութեամբ և խիտ ազդաբնակութեամբ: Նրանք հիմա էլ կարող են այդ միւսնոյն աստիճանին հասնել, եթէ գործ դրուեն որոշ ջանքեր: Անտառօլիան, հիւսիսային Ասորեստանը և Միջագետքը կարող են նոյնքան հացահատիկներ արտադրել, որքան ամբողջ Ռուսաստանը, կարող են հարկւր միլիոնաւոր պուդ ըամբակ հասցնել: Բացի դրանից նրանք իրանց ծոցում պարու-

նակում են նախ, քարածուխի հարուստ հանքեր, Հարկաւոր է միայն խելացի կերպով օգտուել ընդթեան այդ առատ տուրքերից: Հին ժամանակներում մարդիկ այդպէս էին վարում և երկիրը ծաղկած դրութեան մէջ էր:

Հարուն ալ Ռաշիդի ժամանակներում (800 թ.) Բաբելոնում, Ասորեստանում և Միջագետքում ապրում էին մօտ 6,000,000 մարդիկ, իսկ այժմ միայն $1\frac{1}{2}$ միլիոն: Այդ ժամանակներում երկրի ափողջ եկամուտը հասնում էր 700,000,000 մարկի, իսկ այժմ միայն դրա փշրանքներն են ստացւում: Պատճառը, ի հարկէ, թիւրքական յետամնացութիւնը և վատթար բնօրինն է: Պ. Բորթալի կարծիքով Բաղդադի երկաթուղին և գերմանական ջանքերը պիտի կարողանան վերականգնեցնել այդ նախնաձեւի վիճակը: Գերմանացիները պիտի լինեն միջագոյնն այդ մեծ ճանապարհի շինութեան ու գործադրութեան ղեկավարը:

Ե. Թ.

7) ՄԱՆՏԷԴԱՅՑԱ.—Էկեղծաւոր դար. Թարգմանեց Մ. Վ. Մ., Ալեքսանդրապոլ, 1901 թ., գինն է 25 կոպէկ:

Իտալացի ընդդէմ և յայտնի դրող Պաօլօ Մանտէգացայի այս գրքայի, որ մօտ 15 տարի է արդէն լոյս է տեսել, պատկանում է հեղինակի հանրամատչելի աշխատութիւնների շարքին: Մանտեգացայի կարծիքը կեղծաւորութեան մասին, ինչպէս և «կեղծաւորութիւն» դադարաւոր վերլուծումն ընդհանրապէս՝ դուրս է մի քիչ նորօրինակ, օտարոտի թուի, այնուամենայնիւ դա ունի իր ուսանելի և խրատական կողմերը:

Հեղինակը հետևում է կեղծաւորութեան արմատներին դեռ կենդանական աշխարհում: Կենդանիները՝ թռչունների, կատուի, միջատների չրջանում կեղծաւորութիւնը արտայայտւում է «ձևանայու», «նմանուելու» տրամադրութեամբ: Թշնամիներից հեշտութեամբ պաշտպանուելու համար՝ երբեմն միևնոյն կենդանին ընդունում է զանազայն դոյն: Հեղինակը «կենդանական Տարախֆներ» վերաբերմամբ իր արած դիտողութիւններից հետաքրքիր փաստեր է հաղորդում մի որոշ տեսակի թրթուռի և թիթեռների մասին. առաջինը նմանւում է ծառի կեղևին, իսկ երկրորդը՝ տերևին:

Մարդկանց մէջ կեղծաւորութիւնն սկիզբ է առնում Ագամ ու Եւայից, որովհետև հէնց որ նրանք յանցագործութիւնից