

տողիա, օգտուել բարեբաասիկ պայմաններից և չահագործել այդ լայնարձակ երկիրը:

Իսկ տեղական ազդաբնակութիւնը...

Ե. ԹՈՓՉԵԱ

Wilhelm von Pressel: «Les chemines de fer en Turquie d'Asie» avec une carte. Zurich. 1902. Վ. ֆօն Պրեսսել. «Ասիական Թիւրքիայի երկաթուղիները». — Ցիւրիխ. 1902 թ. 90 երես, մի քարտէզով:

Ամբողջ Թիւրքիան ծածկել երկաթուղիների ցանցով և այդպիսով զարկ տալ նրա վաճառականութեանն ու արդիւնադործութեանը, բարձրացնել նրա տնտեսական վիճակը, չահագործել նրա անթիւ-անհամար բնական հարստութիւնները, մի լայնարձակ վաճառանոց բաց անել միջազգային կապիտալիզմի համար—ահա մի շարք հրատապ հարցեր, որոնք վերջին ժամանակներս առանձնապէս ուշագրաւ ու հետաքրքրաշարժ են դարձել:

Եւ իսկապէս, այսպէս ասած երկաթուղային հարցը զբաղեցրել է և դեռ զբաղեցնում է ոչ միայն Թիւրք կառավարութեանն ու գործիչներին, այլև Եւրոպական զիպլոմատիային ու կապիտալիստներին: Անվերջ խօսում են ու զրոււմ այդ մասին, կազմում են պէս-պէս ծրագրներ ու նախագծեր, բայց այնուամենայնիւ հարցն իր վերջնական լուծումը չէ ստանում, և գործն առաջ է գնում միայն կրիպի քայլերով՝ եււաւշ, եււաւշ:

Նոր ժամանակի ծնունդ չէ այդ իրողութիւնը, վերջին տարիների արդիւնք չէ այդ երևոյթը: Նա գոյութիւն է ստացել հէնց այն օրից, երբ առաջին անգամ (1856 թ.) հարց է բարձրացել Թիւրքիայումն էլ երկաթուղի չինել: Կառավարութիւնը ուղեցել է գէթ մասամբ բաւարարութիւն տալ հասունացած պահանջին, բայց երբէք ինքնուրոյն չնորհք ու հնարաւորութիւն չէ ունեցել: Նա միշտ կարիք է զգացել Եւրոպայի օգնութեանն ու ղեկավարութեանը: Նա միշտ եղել է մի անփորձ երեխայ, որը ցանկանում է քայլել, բայց միայն իր խնամակալունու ցուցմունքով ու հսկողութեամբ: Եւրոպական կապիտալիստներն են եղել խնամակալունու դերը կատարողը:

Եւ որքան բազմաթիւ են եղել նրանք, որքան զօրեղ է եղել նրանց մրցումը: Իւրաքանչիւրն ուղեցել է իր ձեռքը զրցել այդ համեղ պատառը, իսկ խզճուկ երեխան չատ անգամ մոլորուել է և չէ իմացել, որի գիրկն ընկնի, որի խնամատարութիւնն ընդունի: Միջամտել են չահախնդրուած պետութիւնները, սկսուել է զիպլոմատիկական բանակցութիւն, որը և ա-

ւելի գանդաղեցրել է առանց այն էլ «եաւաշ-եաւաշ» ընթացող գործը:

Ահա այդ բոլորից յետոյ միանգամայն զարմանալի չէ, որ Թիւրքիան ներկայումս մի ողորմելի պատկեր է ներկայացնում երկաթուղիների քանակի տեսակէտից: Թիւրքական առաջին երկաթուղին՝ Չմիւռնիա—Այդին, շինուել է 1856 թականին անգլիացիների ձեռքով: Դրանից յետոյ գրեթէ իւրաքանչիւր տարի կազմուել են նոր-նոր ծրագրներ, տեղի են ունեցել պէս պէս առաջարկութիւններ, իսկ հետեանքը... չատ աննշան, չատ խղճուկ է եղել նա: 1856 թ. մինչև օրս, ուրեմն 46 երկար ու ձիգ տարիների ընթացքում ամբողջ Թիւրքիայում շինուել է ընդամենը 4402 կիլոմետր երկաթուղի, որից 1889 կիլոմետրը եւրոպական Թիւրքիայում, այն է\*):

|                       |      |           |
|-----------------------|------|-----------|
| 1 Արեւելեան երկաթուղի | 1159 | կիլոմետր. |
| 2 Սալօնիկ—Մօնաստիր    | 219  | —         |
| 3 Սալօնիկ—Կ. Պօլիս    | 511  | —         |

---

Ընդամենը 1889 կիլոմետր:

Իսկ մնացած 2513 կիլոմետրը Ասիայում, այն է՝

|                          |      |          |
|--------------------------|------|----------|
| 1 Չմիւռնիա—Այդին         | 516  | կիլոմետր |
| 2 Չմիւռնիա—Կասսաբա       | 522  | —        |
| 3 Անատոլիայի երկաթուղի   | 1023 | —        |
| 4 Մերսին—Ադանա           | 67   | —        |
| 5 Մուղանիա—Բրուսսա       | 41   | —        |
| 6 Բէյրութ—Դամասկոս—Հօրան | 258  | —        |
| 7 Եաֆֆա—Երուսաղէմ        | 86   | —        |

---

Ընդամենը 2513 կիլոմետր:

Այդ տասը գծերից միայն երկուսն են իրաւ Թիւրք կառավարութեան ձեռքով շինուել, այն է՝ Արեւելեան երկաթուղին և Մուղանիա—Բրուսսա գիծը: Բոլոր մնացածը՝ այսինքն 3202 կիլոմետրը շինուել են եւրոպացիների դրամագլխով:

Պարզ է, որ դա չափազանց փոքր քանակ է Թիւրքիայի նման մի մեծածաւալ պետութեան համար: Նրա ամբողջ տարածութիւնը հասնում է 2,888,400 քառակուսի կիլոմետրի, իսկ երկաթուղիները... Միայն 4402 կիլոմետր: Ո՛րպիսի ողորմելի դրութիւն, այն, ողորմելի, եթէ մանաւանդ համեմատելու լի-

---

\*) Տես «Kürschners Jahrbuch 1902»:

ներքև եւրոպական երկրների հետ Այսպէս, իւրաքանչիւր 100 քառ. կիլօմետր տարածութեան վրայ կայ \*).

|                 |                 |                    |
|-----------------|-----------------|--------------------|
| Բելգիայում      | 20              | կիլօմետր երկաթուղի |
| Անգլիայում      | 11              | —                  |
| Գերմանիայում    | 9               | —                  |
| Ֆրանսիայում     | 8               | —                  |
| Իտալիայում      | 5 $\frac{1}{2}$ | —                  |
| Իսկ Թիւրքիայում | 1 $\frac{1}{7}$ | —                  |

Այդ թւերն այնքան պերճախօս են, որ կարծում ենք՝ աւելորդ է նրանց վրայ կանգ առնելը: Նկատենք միայն այսօր-նը, որ Թիւրքիայում հաղորդակցութեան յարմար միջոցների բացակայութիւնը կազմում է մէկը այն գլխաւոր պատճառներէց, որոնք առաջուցրել են երկրի ներկայ դժոխային վիճակը՝ տնտեսական անվերջ տուգնապ, ազգաբնակչութեան անտանելի ճնշում ու հալածանք, կոտորած ու աւերածութիւն:

Այդ դրութիւնից կարծում են Թիւրքիան դուրս կը գայ երկաթուղիներ շինելով, և անուում են առաջարկութիւններ, որոնք բոլորն էլ տեղի են ունենում գրեթէ միևնոյն ձևակերպութեամբ, միևնոյն սխտեմով: Կառավարութիւնը աալիս է կօնցիստիա այս այն կամ ընկերութեան անունով, խոստանում է դրամական որոշ ապահովութիւն իւրաքանչիւր կիլօմետր երկաթուղու համար, և ապա ընկերութիւնը ձեռնարկում է գործը:

Սակայն կան կարծողներ, որ այդ սխտեմը միանգամայն վնասակար է ոչ միայն Թիւրք կառավարութեան, այլ և նրա ազգաբնակչութեան համար: Ահա այդ կարծիքի ամենանշանաւոր ներկայացուցիչն ու ջերմ պաշտպանն է համարուում գրքոյ-կիս հեղինակը—ինժեներ Պրեսսելը:

Նրա աշխատութիւնն արժանի է ատանձնայատուկ ուշադրութեան, որովհետեւ պ. Պրեսսել միանգամայն հեղինակաւոր է իր շօշափած խնդիրներում, միանգամայն ծանօթ է հարցի էութեան հետ: Նա մի քանի տասնեակ տարիներ, իբրև հմուտ մասնագէտ, գործել է այդ ասպարիզում. մի քանի անգամ ճանապարհորդել է Թիւրքիայում, տեղն ու տեղն ուսումնասիրել է երկրի աշխարհագրական, ջրաբաշխական, երկրաբանական, տնտեսական ու սօցիալական պայմանները. նա կազմել է մի շարք նախագծեր Թիւրքիայի երկաթուղիների համար:

Իր այս գրքում նա մատնանիչ է անում, թէ՛ սրբան հօր նշանակութիւն ունեն երկաթուղիները Թիւրքիայի վերածնութեան ու վերակենդանութեան համար, թէ՛ սրբան բարձրացը-

\*) Տես Vital Guinet: «La Turquie d'Asie» tom I.

նեկ կարող են նրա ազգաբնակչութեան բարօրութիւնն ու բար-  
 դաւաճումը. ապա հակիրճ կերպով պատկերացնում է այդ ըն-  
 դարձակ երկրի բազմազան հարստութիւններն ու բնական յար-  
 մարութիւնները, տալիս է արդէն գոյութիւն ունեցող երկա-  
 թուղիների պատմութիւնը, այդ բոլորի հետ զուգահեռաբար  
 արծարծելով իր կարծիքն ու նախագիծը:

Ինչպէս յայտնի է, Հափազանց շատ է դրուել Թիւրքիայի  
 երկաթուղիների մասին, մանաւանդ վերջին տարիների ընթաց-  
 քում, երբ գերմանական կառավարութեանը յանձնուեց Բաղդա-  
 դի գծի կօնցեսիան: Ամենից շատ գերմանացիներն էին շա-  
 հախնդրուած այդ հարցում, ուստի և ամենից առատ նիւթ  
 գերմանական գրականութիւնը մատակարարեց: Իբրև ապացոյց  
 բաւական է յիշել Դերնսբերգի, Կանենբերգի, Նաումանի, Բօր-  
 բախի, Գօլց Փաշարի, Գերցերի, Շնայգերի աշխատութիւն-  
 ները, որոնցից մի քանիսի մասին արդէն առիթ ենք ունեցել  
 խօսելու:

Այդ հեղինակների պաշտպանած գլխաւոր սկզբունքն այն  
 է եղել, թէ ժամանակ է Թիւրքիայի բնական հարստութիւն-  
 ները շահագործելու, թէ եւրոպացիները պիտի լինեն դրա նա-  
 խաձեռնողն ու իրագործողը՝ գերմանացիների ղեկավարու-  
 թեամբ, թէ Թիւրք կառավարութիւնը մեծ խելացիութիւն ա-  
 րած կը լինի, եթէ միշտ հետեւէ Եւրոպայի խորհուրդներին ու  
 դիւրութիւններ տայ նրա կապիտալիստներին հայն հայն:

Իսկ այստեղ պ. Պրեսսել բոլորովին հակառակն է պնդ-  
 ում, աշխատելով ապացուցանել, թէ Թիւրքիայի համար միան-  
 դամայն կորստաբեր է մասնակի կօնցեսիաների և կիլօմետ-  
 րային ապահովութեան սխտեմը, թէ կառավարութիւնն ամեն  
 կերպ պիտի աշխատէ իր ձեռքում կենտրոնացնել ամբողջ գոր-  
 ծը՝ Նրա կարծիքով կիլօմետրային ապահովութեամբ չինուող  
 երկաթուղիները միայն մի նոր բեռ են դառնում Թիւրքիայի  
 խղճուկ տնտեսութեան վրայ, մի նոր ճնշող ոյժ են կազմում  
 ազգաբնակչութեան համար: Մինչև 1899 թւականը Թիւրքիան  
 վճարել է իբրև կիլօմետրային ապահովութիւն 95,262,100 ֆը-  
 րանկ (տես 59—59 եր.): Նրա 74 սանչաղներից 28-ը՝ ամենա-  
 մարդաշատ ու արդիւնաբեր սանջաղները մի տեսակի գրաւական  
 են այդ գումարները կանոնաւորապէս վճարելու համար: Ո՛ր-  
 պիտի մեծ զոհաբերութիւն: Իսկ արդիւնքը—շատ ու շատ անըն-  
 շան: Ուրեմն անհրաժեշտ է օր առաջ սխալ ընթացքը փոխել և  
 աննպատակալարմար սխտեմը վերացնել:

Պ. Պրեսսելի կարծիքով (եր. 51) «նեկրկայումս իշխող վե-  
 հափառ սուլթանը եռանդուն ու անդուլ ջանքերով ձգտում է

աստիճանաբար բարձրացնել իր կայսրութեան վերածնութիւնը... Երկար ժամանակ ժողովուրդը խաբխափում էր տգիտութեան խաւարում, իսկ այժմ բոլոր մեծ ու փոքրիկ գիւղերում բացուած ձրի դպրոցների շնորհիւ չափազանց սակաւաթիւ են անգրագէտ երիտասարդներն ու աղջիկները... (sic) Զօրքը դարձել է սուլթանի մշտական ու արթուն հոգացողութեան առարկայ... Միևնոյն ժամանակ հասկանալով, որ միայն հաղորդակցութեան հեշտ, արագ և էփան միջոցները կարող են վերակենդանացնել երկրի նախկին բարօրութիւնն ու վառահեղութիւնը, սուլթանը սրտով աշխատում է շատացնել երկաթուղիները... Նա մուտք է բայց արել օտար կապիտալիստների առաջ և նրանց բաշխում է մասնակի կօնցեսսիաներ ու կիլոմետրային ապահովութիւն։ Սակայն կօնցեսսիաների սխտամը դանդաղեցնում է երկաթուղային ամբողջ ցանցի արագ ու կանոնաւոր շինութիւնը, խանդարում է նրա բարեկարգութեանը, տնտեսութեանը, պարզութեանն ու շահագործման միաւորութեանը...»

Ահա այդ չարիքը վերացնելու համար պ. Պրեսսել առաջարկում է իր սխտեմը։ Նրա կարծիքով ամբողջ ձեռնարկութիւնը պէտք է կենտրոնացնել Թիւրք կառավարութեան և մի ընկերութեան ձեռքում հետեւեալ ձևով.

1. Ընկերութիւնը պիտի հոգայ անհրաժեշտ դրամագլուխը և ապա սկսէ գործը, նախապէս պայմանաւորուելով կառավարութեան հետ ձեռնարկութեան չափի և գնի վերաբերմամբ։

2. Ծախսուած գումարը հանգցնելու համար նա պիտի չահագործէ պատրաստի ցանցը՝ առաջուց որոշած կապալաւարձով։

3. Ծախսերի գումարը հանգցնելուց և պահեստի մի դրամագլուխ կազմելուց յետոյ օգուտը պէտք է հաւասար չափով բաժանել կառավարութեան ու ընկերութեան մէջ։

4. Այդ ցանցի նախագիծը այնպէս պէտք է կազմել, որ կարելի լինի որոշ ժամանակում նրա երկարութիւնը հասցնել մի քանի տասնեակ հազարաւոր կիլոմետրի։ Նա պէտք է միացնէ Թիւրքիայի մայրաքաղաքը նրա բոլոր գլխաւոր գաւառների հետ մինչև պարսկական ծոցը։ Բացի դրանից նա պէտք է կապէ ներքին գաւառները միմեանց հետ և ծովային նաւահանգիստների հետ։

5. Այդ ընկերութիւնը պէտք է շինէ հարկաւոր տեղերում նոր նաւահանգիստներ, նաւարաններ (docks), շտեմարաններ և ուրիշ հիմնարկութիւններ, որոնք կարող են այս կամ այն ձևով նպաստել Թիւրքիայի տնտեսական բարեկարգութեանը։

6. Ամբողջ ձեռնարկութիւնը պէտք է իրագործել երեք ժա-

մանակաշջաններում՝ իւրաքանչիւրը 8—10 տարի տեղականութեամբ: Առաջին ժամանակաշրջանում անհրաժեշտ է շինել զըլխաւոր գիծը Բօսֆորից մինչև Պարսից ծոցը—2700 կիլոմետր երկարութեամբ, ապա դրա ճիւղաւորութիւնները, որոնք կը միացնեն ներքին գաւառները Սամսոն, Հերակէ և Սուէզիէն նաւահանգիստների հետ—ընդամենը 1800 կիլոմետր երկարութեամբ: Բայց այդ բոլորից պէտք է բարեկարգել յիշեալ երեք նաւահանգիստները, շինել նրանց մօտ շտեմարաններ, նաւարաններ և այլն: Հետեւեալ երկու ժամանակաշրջաններում պէտք է շարունակել այդ հսկայական ձեռնարկութիւնը:

Գալով զլխաւոր գծի ուղղութեանը, պ. Պրեսսել զեռ շարունակում է պաշտպանել այսպէս ասած՝ հիւսիսային ուղեգիծը, այսինքն Պօլիս, Մերսիվան, Սիւադ, Դիարբեքիր, Բաղդադ և Բասրա, թէև թիւրք կառավարութիւնը վաղուց արդէն հաստատել է գերմանական կօնցեսսիան հարաւային գծի վերաբերմամբ:

Ինչպէս տեսնում ենք, բաւական ինքնատիպ, հեռանկատ ու նպատակայարմար է պ. Պրեսսելի առաջարկած սիստեմն ու նախագիծը: Եւ զբքի ամբողջ բովանդակութիւնը գալիս է փաստաբանելու, հիմնաւորելու ու պաշտպանելու այդ առաջարկը: Բայց իրագործելի է նա ներկայ պայմաններում: Կարծում ենք ոչ: Յարգելի հեղինակը իր բազմակողմանի աշխատութեան մէջ մոռացել է շօշափել մի կարևոր հանգամանք: Նա մոռացել է, որ թիւրք կառավարութիւնը միանգամայն անընդունակ է մի որևէ տեղական ու սիստեմատիկ գործի համար. նրա վարչական ղեկը յանձնուած է պատահականութիւնների հոսանքին, որից կախուած է երկաթուղիների հարցը: Պարզ է, որ մի այդպիսի հսկայական ծրագիր երբէք չէ կարող իրագործուել պատահականութիւնների քմահաճոյքով: Ուրեմն պ. Պրեսսելի նախագիծը մինչև վերջը կը մնայ իբրև նախագիծ, իբրև «ձայն բարբառայ յանապատի»:

Կարծում ենք՝ նրա իրագործմանը չեն օգնի նոյն իսկ այն շտայլ գովասանքները, որ հեղինակը ուղղել է Սուլթան Համիդի հասցէին...

Ե. ԹՈՓՉԵԱՆ