

ԲԱՂԴԱԴԻ ԵՐԿԱԹՈՒՂՈՒ ՄԱՍԻՆ

Լուրջ, հեղինակաւոր աշխատութիւնները տաճկական Արեւելքի մասին կազմում են արդէն մի պատկանելի գրադարան։ Որքան աւելի է բորբոքւում ճգնաժամը, այնքան աւելի է վառւում արեւմտեան երկրների մէջ հետաքրքրութիւնը դէպի պայքարող ու մեռնող ժողովուրդները, և ամեն տարի մեծ թւով գիտնական եւրոպացիներ՝ գինուած Ստուրխտի բոլոր յարմարութիւններով, ուղևորւում են դէպի այն տարաբախտ, արիւնոտ վայրերը՝ ուսումնասիրելու և տգէտներին էլ ծանօթացնելու։

Անդրէ Շերադամ մէկն է այդպիսի տուրիստներից։ Նա այցելել է Պոլիս, Սալոնիկ, Իսկիւր և Բալկանեան ուրիշ երկրներ։ Տեսնուել է ամեն տեղ ազդեցիկների հետ, ուսումնասիրել է Մակեդոնիայի վիճակը և ուրիշների հետ ինքն էլ եկել է այն հզրակացութեան, որ երկչոտութիւնը չէ կարող ապահովել խաղաղութիւնը (la couardise n'assure pas la paix)։

Գլքի առաջին մասը և մեծագոյնը նուիրւած է Գերմանիայի արեւելեան քաղաքականութեանը։ Խնդիրը այրող այժմէութիւն ունի և խորապէս շահագրգռւած է հանրային կարծիքը բոլոր երկրներում։

Կարող էք երևակայել, թէ որպիսի յուզմունքով կը խօսէ այդպիսի մի խնդրի մասին մի ֆրանսիացի. հայրենասէրներին չափազանց անհանգստացնում է Տեւտոնի անընդհատ յառաջխաղացութիւնը դէպի Արեւելք։

Մոլակէի, անտեսադէտ Ռոշերի, Ռոբերտուսի և այլոց երազները գրեթէ իրականութիւն են այսօր,—ասում է Շերադամ։ Երեսուէր տարի առաջ գերմանացիք ոչինչ էին Կ.-Պոլսում, իսկ այսօր Գերմանիան վայելում է այնտեղ ամենամեծ հմայքը։ Գերմանական ազդեցութիւնը մուտք գործեց թիւրքիայում նախ և

առաջ դօրքի մէջ, չնորհիւ զխաւորապէս Գոլց փաշային, որը բարենորոգեց թիւրքաց զինուորական դպրոցները և մտցրեց պրուսական զինացիային: Դրա հետ միասին Տաճկաստանը դարձաւ շահաւէտ վաճառանոց գերմանական զէնքերի համար: Գերմանիայում կամաց-կամաց ժողովրդականութիւն ստացաւ այն միտքը, որ փոքր Ասիան ամենաարդիւնաւէտ և հիւրընկալ վայրն է՝ գերմանական գաղթականութիւն հաստատելու համար:

Եւ ահա պանզերմանիզմի, համադերմանական տիրապետութեան շաճկոնները հրապարակ հանեցին իրանց ծայրայեղ յաւակնութիւնները և ակումբների ու հրատարակութիւնների մէջ ակեցին ճառել Գերմանիայի կատարելիք մեծ առաքելութեան մասին՝ Տաճկաստանում:

Վիլհելմ կայսրը քաջալերեց այդ սանձարձակ ակտորժանները և կենտրոնացրեց իր ուշքն ու միտքը մերձաւոր արեւելքի վրայ:

Սկսուեց բուռն պրոպագանդ: Կազմուեցին ընկերութիւններ, Ուղարկուեցին մարդիկ՝ ուսումնասիրելու նպատակով: Կայսրը անձամբ այցելեց սուլթանին: Էական ձգտումներ՝ ստանալ վերջինից իրաւունք շարունակելու Անատոլիայի երկաթուղային գիծը, որ արդէն ամբողջապէս Գերմանիայի ձեռքումն էր գտնւում, մինչև Պարսից ծոցը:

Եւ այդ ձգտումն արդէն իրականացած է. երկաթուղու մի հսկայական գիծ մօտ 3000 կիլոմետր երկարութեամբ պիտի անցնէ հարուստ, արգաւանդ երկրներով և պիտի մի նոր շուկայ բաց անէ գերմանական առևտրի ու արդիւնաբերութեան համար: Անհաշիւ են այդ մեծ ձեռնարկի տնտեսական և քաղաքական հետեանքները: Մօտ 10 տարի կը տևէ այդ երկաթուղու շինութիւնը և կը նստէ մօտաւորապէս մէկ միլիարդ Ֆր.: Վաթսունուհինգ ժամում նա Պոլսից կը տանէ Բաղդադ, այնինչ այսօր նոյն տարածութիւնը անցնելու համար հարկաւոր է 50-55 օր:

Բաղդադի երկաթուղին հաղորդակցութեան նոր գիծ կը բանայ Հնդկաստանի հետ և շատ աւելի կարճ՝ քան այսօրուանը: Այսօր Վիեննայից Բոմբէյ հասնում են 16½ օրում (Վիեննայից Տրիեստ՝ ½ օր, Տրիեստից Բոմբէյ՝ նաւով 16 օր, նոր գծով նոյն տարածութիւնը կ'անցնեն ընդամենը՝ 9½ օրում (Վիեննա-Սոֆիա-Պոլիս՝ ձեպընթացով—2 օր, Պոլսից՝ Բասսորա և Պարսից Ծոց—3½ օր, Բասսորայից՝ Բոմբէյ—4 օր նաւով):

Բաղդադի ապագայ գիծը անցնելու է մի երկրով, որ երբեմն համարւում էր աշխարհի շտեմտրանը (իրաւ է, այդ աշխարհը սահմանափակ էր այդ ժամանակ):

Լայնատարած հողեր, ուր անբաւ գանձեր են թագնուած, այսօր ընկած են խոպան, անխնամ, զուրկ նորագոյն արդիւնագործական բարիքներից: Բայց դեռ գիծը շինելուց յետոյ առնուազը մի 10 տարի պիտի անցնէ, մինչև կը հաստատուի ապահովութիւնն ու խաղաղութիւնը, մինչև կը հիմնեն գործարանները և կը սկսեն շահագործել բնութեան բերքերը: Երկար ժամանակ ուրեմն գերմանացիք շահ չը պիտի ունենան իրանց վիթխարի ձեռնարկից: Քանի դեռ կը շարունակուի ներկայ անիշխանական վիճակը Թիւրքիայում, ուր հայ, թիւրք, քիւրդ, արաբ և այլն մշանջենապէս գրոհ են տալիս իրար դէմ,—չեն կարող նորմալ ու ապահով ընթացք ունենալ ոչ միայն առևտուրն ու արդիւնաբերութիւնը, այլ նոյնիսկ երկաթուղային հաղորդակցութիւնը:

Այնթարից Մոսուլ գիծը անցնում է քիւրդական հողերով, ուր իշխում են քիւրդ համրդիէ յեղապետներ: Մոսուլի ու Խարբերդի միջև նոյնպէս քիւրդեր են: Գերմանական հիւսաւտոս Շտեմրիխ, որ ուղեկցել է հետազօտող միսսիային, այն կարծիքն է յայտնում, որ գիծը պահպանելու համար անհրաժեշտ չը լինի դնել երկու զօրաբանակ:

Թերևս, ասում է Շերադամ, Գերմանիան դաշն կապէ սուլթանի հետ՝ իր սեփական զինուորներով ապահովելու այդ խաղաղութիւնը... Դա արդէն ինքնին կը լինի մի մեծ քայլ քաղաքական տեսակէտից: Առհասարակ, աւելացնում է հեղինակը, գերմանացոյ տիրանալը Բաղդադի գծին՝ իր քաղաքական, զինուորական և առևտրական հետեանքներով կը դիտուի թերևս իբրև ամենածանրակշիռ անցքը Եւրոպայում՝ Ֆրանսա-Պրուսսական պատերազմից յետոյ:

Բայց մշանջենական անապահովութիւնից՝ կայ և մի ուրիշ հանգամանք, որ մտածել է տալիս Բաղդադի երկաթուղու ձեռնարկողին: Դա Թիւրքիայի ֆինանսական վիճակն է, որից մեծապէս կախումն ունի ձեռնարկի աջող իրագործումը: Քանի որ երկաթուղին անմիջական արդիւնք չը պիտի տայ, քանի որ ահպին տարածութեան վրայ հաղորդակցութիւնը պիտի լինի շատ թոյլ և ցանցաւ, ու նոժադ ազգաբնակչութիւնը նոյնիսկ երկաթուղու շինութիւնից յետոյ էլ պիտի շարունակէ հաղորդակցութեան նախնական ձեւ՝ ուղտերով ու աւանակներով, ապա ուրեմն գիծը գլուխ բերելու համար պէտք է՝ այսպէս ասած՝ մեծ զոհաբերութիւն: Գերմանացիք պահանջում են թիւրք կառավարութիւնից կիլոմետրիական երաշխաւորութիւն,—մի սիստեմ, որ արդէն մոցրուած է Եւրոպական Տաճկաստանի մէջ սկսած 1888-ից:

Մօտ 3000 կիլոմետր տարածութեան համար այդ կիլոմե-

տրիական երաշխաւորութիւնը հասնում է պատկառելի դումարի,
— 35 միլիոն ֆրանկի տարեկան: Ո՞րտեղից գտնէ սուլթանի
կառավարութիւնը ներկայ ֆինանսական ճգնաժամում...

Շերադամ դառնութեամբ չեչտում է, որ Ռուսաստանը,
Անգլիան և Ֆրանսիան կորովի կերպով չ'աշխատեցին արգելք
լինել գերմանական առաջնութեան (hégémonie) հաստատմա-
նը արեւելքում: Գերմանիայի յաղթանակները անհանգիստ են
անում բոլոր պետութիւններին: Անգլիային բնաւ ցանկալի չէ,
որ աշխարհիս առաջին զինուորական և երկրորդ նաւային պե-
տութիւնը ամուր ռաբ դնէ Հնդկաստանի դռներին և ընդամենը
10 ժամ տարածութեան վրայ՝ Բերլինից:

Բաղդադի երկաթուղին մահացու հարուած կը հասցնէ
Անգլիայի, Ֆրանսիայի և Ռուսաստանի տնտեսական շահերին
և քաղաքական ազդեցութեանը Թիւրքիայում:

M.