

ԹԻԻՐՔԻԱՅԻ ՖԻՆԱՆՍՆԵՐԸ *)

Հանրային պարտքերի վարչութիւնը

Մենք արդէն ակնարկեցինք, որ Թիւրքիայի պարտքերը, նրանց վճարումը ու կարգադրութիւնը գտնուում է հերոսացիների ձեռքը. դրանումն է «Հանրային պարտքերի վարչութեան» գործունէութիւնը: Այդ վարչութիւնը կոչւում է նոյնպէս «Միջազգային Յանձնաժողով» թրքաց պարտքերը կառավարելու համար:

Ինչպէս ասացինք, «Հանրային պարտ. վարչութիւնը» առաջարկուեց Բերլինի դաշնագիրը ստորագրող պետութիւնների կողմից և վաւերացուեց «Մուհարրեմ»-ի նշանաւոր իրադէտով:

Հանրային պարտ. վարչութիւնը կազմուեց հետեւեալ անդամներից. մի անգլիացուց, որ ներկայացնում է անգլիացի, բելգիացի և հոլլանդացի պարտատէրերի շահերը, մի ֆրանսիացուց, մի գերմանացուց, մի իտալացուց, և Կ. Պոլսի պարտատէրերի մի ներկայացուցիչից: Անդամները ընտրւում են հինգ տարի ժամանակամիջոցով զանազան երկրների պարտատէրերի ընդհանուր ժողովի կողմից, առանձին-առանձին:

Յիւրաքանչեւ գլխաւոր պարտատէրերն են՝ Crédit Lyonnais, Société Générale, Comptoir d'Escompte բանկերը, Գերմանիայում—Deutsche Bank-ը և բանկային տուն Բլէյխրեյտէրները *), անգլիացիները, իտալացիները և ուրիշները—նոյնպէս իրանց բանկերի միջոցով կապուած էին Թիւրքական արժէթղթերին, այսինքն Թիւրքիայի պարտքերի հետ:

*) Տես «Մուրճ» № 4

*) Մի քանի նշանաւոր դիպլոմատներ, որոնք 1877—78 թ. նշանաւոր դեր խաղացին Թիւրքիայի ճակատագրում, խոշոր գումարներ դրած էին թրքական արժէթղթերում. հետեւապէս մասամբ Թիւրքիայի գոյութեան հարցը իրանց անձնական զբաղանի հարցն էր. մանաւանդ այդ կարեւր է ասել Բիսմարկի մասին, որը Բլէյխրեյտէրեր և ընկ. բանկային տան միջոցով դնել էր մեծ քանակութեամբ թրքական արժէթղթեր:

Այստեղ ընթերցողը անկասկած նկատեց, որ միայն Ռուսաստանը չունէր իր ներկայացուցիչը այդ վարչութեան մէջ. բայց դա բացատրուում է այն բանով, որ ոչ մի թիւրք փոխառութիւն չի կայացել Ռուսաստանում, կամ ոռոս կապիտալիստների միջոցով: Զիշտ է, և ինչպէս արդէն ասացինք, Թիւրքիան մի մեծ գումար պարտք է Ռուսաստանին, բայց դա պատերազմի հարկ էր և ոչ փոխառութիւն, հետևաբար այդ գումարը չէր էլ կարող անցնել վարչութեան տնօրինութեան տակ: Պէտք է յիշել այստեղ և այն՝ որ թէև Հանրային պարտքերի վարչութեան կազմակերպութեան առաջին օրերում Ներոպիւթեան մէջ, սակայն յետոյ սաստիկ զղջաց, և թէ Ներոպիւթեան և թէ Թիւրքիան աշխատեցին, որ Ռուսաստանը ունենայ իր ներկայացուցիչը այդ վարչութեան մէջ: Բայց Ռուսաստանը այլ կերպ էր նայում հարցի վրայ. կապուած չլինելով եւրոպացիների ընդհանուր շահերի հետ, նա իրան անկախ դիրք պատրաստեց Թիւրքիայի ֆինանսների, հետևապէս և Թիւրքիայի ամբողջ գոյութեան վերաբերմամբ: *)

Հանրային պարտքերի վարչութեան մէջ թուրք կառավարութիւնը ունի իր պատգամաւորը, որը զուտ խորհրդակից անդամ է, և եթէ երբէք մի որևէ վէճ պատահելու լինէր վարչութեան ու թիւրք կառավարութեան մէջ, գործը յանձնուում էր միջնորդ դատարանի վճռին: Մինչև այժմ սակայն այդ չի պատահել:

Հ. պարտ. վարչութեան գործունէութիւնը ու իրաւունքները շատ մեծ են և լայն. իսկ որովհետև նա ինքը ուղղակի ստա-

*) Անկարելի է այստեղ չյիշել փակագծի մէջ հետևեալ պատմական դէպքը: Երբ յոյն-թրքական պատերազմից ու հայկական կոտորածներից յետոյ, Թիւրք կառավարութիւնը պետական պէտքերի համար մտադիր էր Հանրային վարչութեան յանձնուած հարկերը իր ձեռքը առնել և զրանով իր առօրեայ ծախսերը հոգալ, այն ժամանակ Թիւրքիայի զինուոր պարտատէրը՝ Ֆրանսիան՝ ուրիշ էլք չգտաւ, եթէ ոչ դիմել Ռուսաստանին, խնդրելով որ վերջինս մասնակցէ Հանր. պ. վարչութեան մէջ: Ֆրանսիան ինչպէս և միւս պարտատէրները համոզուած էին, որ այդպիսով Թիւրքիան ոչ մի շահ չի կորցնում, յենարան՝ չի ունենայ և ուրեմն Հանր. պ. վարչութեան շահերին չի համարձակուի դպչել: Ռուսաստանը թէև չտաւ Հ. պ. վարչութեան մէջ, բայց ամենապարզ կերպով հասկացրեց Բարձր Դրան, որ Հ. պ. վարչութեան շահերին դիպչելով Թիւրքիան հրապարակի վրայ դրած կը լինի քաւք կառավարութեան եւ Թիւրքիայի գոյութեան խնդիրը: Եւ Թիւրքիան տեսնելով՝ որ այդ դէպքում ոչ մի կողմից օգնութիւն չի կարող սպասել՝ բռնեց իր պոչը և զսպեց իրան:

նում է պետական մի քանի անուղղակի հարկեր, ինչպէս օր. աղի հարկը և ուրիշները, ուստի և նա ստիպուած է ունենալ ծառայողների ահագին քանակութիւն (մօտ 5,000 հոգի) և ըստ ժանել իր գործունէութիւնը 728 ճիւղերի՝ պետութեան զանազան գաւառներում: Թուրք կառավարութիւնը ինչ միայն իրաւունք չունի խառնուել վարչութեան գործերում, այլ պարտական է ամեն անհրաժեշտ դէպքում նրան օգնել իր զօրքով և ոստիկաններով:

Առ հասարակ Հ. պարտ. վարչութեան գործունէութիւնը անկախ է, իսկ նրա սեփականութիւնն ու ծառայողների կեանքը՝ անձեռնմխելի:

Երբ 1871—77 թուականներում պաշտօնապէս հաստատուեց թիւրք կառավարութեան անանկութիւնը, նրա բոլոր պարտքերի գումարը համարւում էր մօտ 2 միլիարդ ֆրանկի: Այդ պարտքից կամաց-կամաց ամեն տարի պէտք է պարտատէրերին վճարուէր որոշ մաս այն գումարներից, որ Հ. պարտ. վարչութիւնը ստանում էր իրան յանձնուած անուղղակի հարկերից. այդ հարկերի թւումն են. աղը, ծխախոտը, ալկոլը և մետաքսը, նոյնպէս Բուլգարիայից, Մոնտենեգրօից, Արևելեան-Րումելիից, Կիպրոսից, Սերբիայից ստացուելիք հարկերը:

Այստեղ մենք կանգ կառնենք դրանցից ամենագլխաւորները վրայ:

Աղը.—Չնայած, որ աղի հանքերը թիւրքիայում մեծ հարստութիւն են կազմում, բայց և այնպէս, համեմատաբար, նա շատ քիչ շահ է տալիս Հ. վարչութեանը (մօտ 21 միլիօն թրք. ոսկի): Սա բացատրւում է գլխաւորապէս այն բանով, որ աղի արտադրութիւնը չէ կենտրոնացած միայն մի տեղում, այլ գտնւում է 117 զանազան տեղերում. ճանապարհների հաղորդակցութիւնը վատ է և փոխադրութիւնը թանգ է նստում: Բացի այդ՝ սաստիկ զարգացած է մաքսանենգութիւնը, կոնտրաբանդը դրսից. այսպէս՝ Նրիմի թերակղզուց զաղտնի աղ են բերում և ծախում թիւրքիայում աւելի էժան: Ծխախոտը.—Սրա արդիւնագործութիւնը յանձնուած է մի մեծ ակցիօներական ընկերութեան: Ընկերութիւնը ունի մենաշնորհ (Ռէժի) գնելու, արդիւնագործելու և ծախելու թիւրքիայում, բացի Լիբանանից և Բաղդատի նահանգից: Այդ իրաւունքի համար նա վճարում է Հանրային պարտքերի վարչութեան մի քանի միլիոն ֆրանկ: Այդ ակցիօներական ընկերութեան գործերը մինչև վերջի տարիները շատ թոյլ էին գնում և նա կորցրեց իր հիմնական կապիտալը 200/օ-ը. անյաշոգութեան գլխաւոր պատճառներից մէկն

էլ այն էր, որ ինքը կառավարութիւնը զանազան խոչընդոտներ էր դնում ընկերութեան գործունէութեան առաջ: Այդպէս՝ նա ստեղծեց «Պարսկաստանի ծխախոտի շահագործման ընկերութիւնը», օգտուելով այն բանից, որ մենաշնորհը տրուած էր միայն «Թիւրք» ծխախոտի համար: Պարզ է թէ՛ Ռէժի-ընկերութիւնը ստիպուած էր գնել այդ նոր ստեղծուած ընկերութեան բոլոր ակցիաները, որպէսզի էապէս մենակ մնար: Տալ մենաշնորհ և ապա զանազան խաղերի դիմել—սա էլ մի օրինակ է, թէ ի՞նչպէս պաշտօնական Թիւրքիան մի քիչ աւելի եկամուտ ստանալու նպատակով դիմում է ամեն տեսակ խաբեքայական միջոցների: Բերում ենք այստեղ մի քանի թուեր ծխախոտի եկամուտի վերաբերմամբ, համեմատած միւս երկրներին հետ:

Ֆրանսիան (38 միլ. ժողովուրդ) ստանում է զուտ արդիւնք
ծխախոտից 328 միլ. ֆր.
Աւստրիան (27 միլ. ժող.) 136 միլ. ֆր.
Թիւրքիան (16-20 միլ. ժող.) 25 միլ. ֆր.

Դեռ Թիւրքիայում ծխում են աւելի, քան թէ յիշեալ երկրներում: Մեծ էր Հանր. պար. վարչութեան հիասթափումը, երբ տեսաւ որ ծխախոտի հարկը իսկապէս շատ աւելի քիչ էր, քան թէ կարծուած էր:

Ալկոլը.—Ինչպէս ամեն, նոյնպէս և այս հարցում Թիւրքիայում ամեն ինչ գլխովայր է: Այդպէս՝ մինչդեռ բոլոր երկրներում ակցիզը սպիրտի վրայ է նշանակուած և գինիի վրայ ոչինչ, կամ համարեա ոչ մի հարկ չկայ—Թիւրքիայում ընդհակառակն է. սպիրտի վրայ շատ չնչին հարկ է նշանակուած (10 անգամ աւելի քիչ, քան թէ Ֆրանսիայում) և դա՛ չնայած այն երևոյթին՝ որ Թիւրքերը աւելի սպիրտ և աւրազ են գործածում, քան թէ խաղողի գինի: Գինուց վերցնում է 15 տոկոս ընդհանուր բերքից, այն էլ փողով: Շնորհիւ մաքսային անկանոն ու անկարգ սիստէմի, արտասահման արտահանուած թրքական գինին նորից Թիւրքիա ներմուծուելիս՝ գինու տիրոջը վերադարձնում է $7\frac{1}{2}$ տոկոս ընդհ. գնից. այնպէս որ օտար երկրի գինին, օր. Յունաստանի՝ Թիւրքիայում աւելի էժան է ծախւում, քան թէ հարկերով բեռնաւորուած բրնձի գինին. ուստի և վերջինս չի կարող մրցել դրսից եկած գինիների հետ:

Հանրային պարտքերի վարչութեանն է տրուած նոյնպէս Կ. Պոլսի և Փոքր Ասիայի ափերի ձկնորսութիւնը, որի տարեկան եկամուտը հասնում է մինչև 3 միլիոն ֆր.:

Հանրային պարտքերի վարչութեան տնօրինութեանն է

յանձնուած մետաքսի բոժոժների եկամուտը: Փոքր Ասիայի մետաքսը երբեմն յայտնի էր իբրեւ միակը իր ամբողջեամբ և գեղեցկութեամբ, բայց վերջին կէս դարում այդ արդիւնաբերութիւնը բաւականին ընկաւ: Մետաքսէ բոժոժների արժուութեան վրայ դրուած է $18\frac{1}{2}$ տոկոս հարկ, որից $10\frac{0}{100}$ —ընդունում է Հանրային պարտքերի վարչութեան, իսկ $2\frac{1}{2}\frac{0}{100}$ յօգուտ զանազան պետական հաստատութիւնների: Եթէ դեռ Թիւրքիայում բոժոժների արդիւնաբերութիւնը գոյութիւն ունի, այն էլ շնորհիւ Հ. պ. վարչութեան եռանդին է: Բոժոժի տարեկան եկամուտը հասնում է մինչև $1\frac{1}{2}$ միլ. ֆր.:

«Մուհարրեմի» իրադէի 11 և 12-րդ յօդուածներում ասուած է նոյնպէս, որ հանրային պարտքերի վարչութիւնը պէտք է ստանայ Արեւելեան Բումբէից, Մոնտենեգրոյից և այլ վասսալ երկրների տուրքեր, որոնք սակայն վերին աստիճանի անկանոն են վճարուած: Կիպրոս կղզուց վարչութիւնը ստանում է 100 հազար ֆունտ ստերլինգ, իսկ ինչ վերաբերում է Մոնտենեգրոյին, Սերբիային և Բուլղարիային, պէտք է ասել, որ չնայած Բերլինի դաշնագրի § 9, 33, 42-ի՝ այդ երկրներից ոչինչ չի մտնում վարչութեան գանձարանը: Բերլինի համաժողովում այն միտքն էր արժարժուած, որ՝ քանի որ այդ երկրները երբեմն Թիւրքիայի մասն են կազմել, հետևապէս Թիւրքիայի նախկին պարտքերի որոշ մասի վճարումն էլ նրանց բարոյական պարտականութիւնն է: Ընդհանուր հաշուով Հ. պարտքերի վարչութիւնը տարեկան եկամուտ ստանում է մօտ 50 միլիոն ֆրանկ. այդ գումարից է, որ նա վճարում է Թիւրքիայի պարտքերը ամեն տարի:

Այդտեղ իսկպէս պէտք է կանգ առնէր Հանր. պարտ. վարչութեան գործունէութիւնը և դերը, եթէ նրա իրաւունքները վերջին տարիներս աւելի չընդարձակուէին: Բացատրենք մեր միտքը:

Ինչպէս արդէն ասացինք, Մուհարրեմի իրադէի հիման վրայ, Հ. պ. վարչութեան է յանձնուած Թուրքիայի պարտքերի վճարումը եւրոպացիներին՝ պետական մի քանի եկամուտներից: Սակայն 1880 թ. համարեա պատահմամբ, և իմիջի այլոց Թիւրք կառավարութեան խնդրանքով՝ Հանր. պարտ. վարչութիւնը ժողովեց բոժոժից փոխանակ $10\frac{0}{100}$ -ի, $12\frac{1}{2}\frac{0}{100}$ տուրք, որից $10\frac{0}{100}$ ընդունուած պայմանի համաձայն պէտք է վարչութեան տնօրինութեան յանձնուէր, իսկ $2\frac{1}{2}\frac{0}{100}$ -ը յօգուտ Թիւրք կառավարութեան: Այդպիսով Հ. պարտ. վարչութեան յանձնուած էր մի նոր պաշտօն—գործել ոչ թէ միայն յօգուտ եւրոպացի պարտատէրերի, այլ և Թիւրք կառավարութեան՝ հեշտա-

ցնելով սրա տուրքերի հաւաքումը: Այդ՝ թիւրք կառավարութեան համար օգտաւէտ էր զանազան տեսակէտներով: Նախ և առաջ Հանր. պ. վարչութեան ծառայողները աւելի ճշտութեամբ ու ազնւութեամբ կը կատարէին հարկահանութեան գործը, քան թէ իրան՝ կառավարութեան պաշտօնեաները, և երկրորդ՝ այդ $2\frac{1}{2}\%$ հարկը ստանալու համար կառավարութիւնը ստիպուած պիտի լինէր նոր ծառայողներ ժողովել մի ահագին ցանց ստեղծել. մինչդեռ թիւրք կառավարութիւնը Հանր. պ. վարչութեան այդ փոքրիկ ծառայութեան համար պայմանաւորուած էր վճարել գանձուածից 50% -ը, իբրեւ կոմիսիա: Հ. պ. վարչութեան, ինքնաւարտներին, և առաջին հայհաջքից հասարակ՝ այդ նոր գործունէութիւնը ունեցաւ իր խոշոր պատմական հետեանքները:

Հանրային պարտքերի այդ նոր ֆունցիան ազատեց և գուցէ քանիցս ազատելու է թիւրք կառավարութիւնը այն նեղ դրութիւնից, որին պարբերաբար ենթարկուած է այս վերջինը փողի պակասութեան պատճառով:

Հէնց որ առաջին փորձը յաջող անցաւ, և լաւ եկամուտ բերեց թէ վարչութեան և թէ թիւրք կառավարութեան՝ 1880 թուի վերջերը՝ գերմանական Deutsche Bank-ը առաջարկեց թիւրք կառավարութեան շինել Փոքր Ասիայում երկաթուղի, բայց մի անհրաժեշտ պայմանով. այն է՝ կառավարութեան երաշխաւորած *garantie kilométrique*-ը *) ստանալ ոչ թէ թիւրք կառավարութեան պաշտօնեաների, այլ Հանրային պարտքերի վարչութեան միջոցով, որովհետեւ վերջինս ճանաչուած էր եւրոպացիների ձեռքով կառավարուած, ընդունակ և ճշտապահ մի մարմին, մինչդեռ թիւրք ֆինանսների մինիստրութիւնը յայտնի էր իբրեւ անընդունակ և անկարող այդ տեսակ գործեր կառավարելու մէջ, և հետեապէս թիւրք կառավարութեան «երաշխաւորումը» ոչ մի գին չունէր երկաթուղին շինող ընկերութեան համար: Յայտնի բան է, թիւրք կառավարութիւնը ընդունեց այդ առաջարկութիւնը, մանաւանդ որ Deutsche Bank-ը նոյն ժամանակները պատրաստել էր թիւրքիայի համար 30 միլիոն ֆրանկի փոխառութիւն (երաշխաւորուած ձկնորսութեան եկամուտներով): Ձկնորսութեան եկամուտի տնտեսութիւնն էլ յանձնուեց Հանր. պ. վարչութեան, որը ընդունեց այդ յանձնարարութիւնը, որովհետեւ դրանից միայն շահ ունէր: Հ.

*) Ամեն մէկ պատրաստ երկաթուղի վերստից minimum եկամուտի երաշխաւորութիւն՝ թիւրք կառավարութեան կողմից՝ յօգուտ երկաթուղու ակցիօնեական ընկերութեան:

պ. վարչութեան այդ նոր գործունէութիւնը, ընականօրէն, անսկստելի չանցաւ Եւրոպայի ֆինանսների համար և հաճ սկսեցին զանազան առաջարկութիւններ թիւրք կառավարութեան, ի հարկէ մի անհրաժեշտ պայմանով՝ որ եւրոպական ֆինանսիստները գործ ունենան կառավարութեան հետ ոչ թէ ուղղակի, այլ Հ. պարտքերի վարչութեան միջոցով:

Ութը տարուայ ընթացքում առաջարկուեց և ընդունուեց վեց հատ խոշոր երկաթուղու ծրագրներ, որոնցից երեքը գերմանացի, երկուսը ֆրանսիացի և մէկը բելգիացի կապիտալիստների կողմից. միւսնոյն ժամանակ առաջարկուեց և երեք նոր փոխառութիւն: Հ. պարտ. վարչութեան այդ նոր ֆունկցիայից ի հարկէ օգտուում էր նախ և առաջ և ամենից շատ ինքը՝ թիւրք կառավարութիւնը, որովհետև Հանր. պարտ. վարչութեան միջոցով և վարչութեան երաշխաւորութեամբ նրա՝ առաջ քաշուեց, ըողորովին պատահմամբ, խոշոր եւրոպական կրեդիթ, մի բան որի մասին նա չէր կարող երազել, մի բան, որ եւրոպացի կապիտալիստն էլ երբէք չէր կարող ենթադրել: Ձեռնարկում են երկաթուղիների շինութեան և թիւրքիան եւրոպական բորսայի աչքում կամաց-կամաց սկսում է երևալ, որպէս մի բարգաւաճ պետութիւն:

Այդպիսով զուգընթացաբար Թիւրքիայի նախկին պարտքերի հետ, որոնց համար և նշանակուած էր Հ. պ. վարչութիւնը—սկսում են և նոր փոխառութիւններ և պարտքեր յատկապէս պետութեան համար և նրա պատասխանատուութեամբ, բայց մի որևէ հարկի երաշխաւորութեամբ և Հ. պարտ. վարչութեան տնօրինութեան տակ:

Վերջին երկու տարին Թիւրքիայի և եւրոպացի կապիտալիստների տնտեսական շահերը գնալով աւելի ևս խառնուեցին և ամրացան: Իսկ Ֆրանսիայի բանկատէր Մորիս Ռուվիէի, այժմեան ֆինանսների մինիստրի ծրագիրը՝ Թրքական պարտքերի «միացման» (unification) մասին, որ արդէն իրականացած է, այնքան սերտ կապերով ձուլում, խառնում է իրար եւրոպացիների և թիւրք պետութեան փողային հաշիւները և շահերը—այն էլ 48 տարուայ ընթացքում—որ առանց չափազանցութեան կարելի է ասել, թէ եւրոպական բորսան՝ Հանրային պարտքերի վարչութեան միջոցով՝ հանդիսանում է մոնոպոլի մի անսպառ աղբիւր Թիւրքիայի հիւանդ մարմին և փրկում է նրան վերջնական նեխումից:

Թիւրքիայի երկաթուղիները

Երկաթուղիների ազդեցութիւնը՝ մի որևէ երկրի ֆինանսների վերաբերմամբ՝ անսահման մեծ է։ Նախ այն կողմից, որ նա կուտակում է այդ երկրում կապիտալների ահագին քանակութիւն, ապա և այն կողմից, որ այդ երկաթուղիներից նոր-նոր եկամուտներ է ստանում պետական գանձարանը. բացի այդ՝ երկաթուղիների, իրեն ճանապարհների, անուղղակի ազդեցութիւնը՝ ժողովրդի տնտեսական բարօրութեան վրայ, ինքն ըստ ինքեան անվիճելի է։

Այս վերջին, անուղղակի ազդեցութիւնը տնտեսական կեանքի և ֆինանսների վրայ այնքան խոշոր հետևանքներ է պարունակում իր մէջ, որ դառնում է և ամենագլխաւոր ժողովրդի շահերի տեսակէտից էլ։ Բայց, որպէսզի երկաթուղու մի որ և է գիծ իսկապէս ունենայ իր մեծ նշանակութիւնը՝ պէտք է որ այդ գծի շուրջը շինուին՝ գիւղերից և քաղաքներից՝ խճուղիներ և սալլի ճանապարհներ, որոնք անհամեմատ հեշտացնում են ապրանքների տեղափոխումը դէպի երկաթուղու կայարանները։

Եւ ահա հէնց այս անհրաժեշտ պայմանն է պակասում Թրքական երկաթուղիներին։ Վերջին տասը տարուայ մէջ շինուեցին մօտ 2000 վերստ երկաթուղու զանազան գծեր, բայց գիւղային ճանապարհները քիչ են և առաջուայ նահապետական վիճակի մէջ և ապրանքների տեղափոխումը՝ գիւղերից դէպի մեծ կենտրոնները՝ նոյնքան սուղ է նստում, որքան և առաջ։

Թիւրքիայում երկաթուղային առաջին գիծը շինեցին անգլիացիները 1856 թ. այդ ժամանակից յետոյ, մինչև այժմ շինուած են 4,554 վերստ երկաթուղու գծեր, որից 2,000-ը եւրոպական Թիւրքիայում, մնացեալը ասիական գաւառներում։

Երկաթուղիներից Թիւրք կառավարութիւնը ստանում է տարեկան 35—40 միլիոն ֆրանկ եկամուտ։ Բայց երկաթուղիներից մի քանիսը կառավարութեան հասցնում են նիւթական խոշոր ֆաբրիկներ. այսպէս Սալոնիկ—Մոնաստիր գիծը 1900 թ. կառավարութեան տուել է մօտ մի միլ. ֆր. եկամուտ, մինչդեռ կառավարութիւնը այդ գծի համար վճարել է կոնցեսիոններին, որպէս նուազագոյն (minimum) երաշխաւորութիւն՝ 4 միլիոն ֆր. մի տարուայ համար։ Զիշտ է, Թիւրք կառավարութիւնը մի բանում կարող է միտնարել իրան. մակեդոնա-

կան ապստամբութեան դէպքում, թուրք զօրքերը ամենայն արագութեամբ կարող են տեղափոխուել դէպի ապստամբուած վայրերը: Վերջին տաս տարուայ ընթացքում եւրոպացի զանազան կոնցեսսիօներներ ստացել են Թիւրքիայից մօտ 10 հազար վերստ երկաթուղու նոր գծեր անցկացնելու իրաւունք:

Այդ կոնցեսսիաներից ամենաաչքի ընկնողները հետեւեալ երկուսն են. 1) Դամասկոս-Մեկկա, և 2) Բաղդադի գիծը: Առաջին համար, որի երկարութիւնը հասում է մօտ 2,200 վերստի և արժեւում է ամենաքիչը 300 միլ. ֆրանկ, թիւրք կառավարութիւնը ցանկութիւն է յայտնել իր «սեփական» միջոցներով շինել: Այդ նպատակով ևս ձեռնարկեց մի «ազգասիրական» ժողովարարութիւն բաց անել *), բայց ամբողջ ժողովարարութիւնը հազիւ նրան 9 միլ. ֆր. տուեց. բնորոշ է հետեւեալ հանգամանքը. հաւատացեալների եռանդի վրայ ազդելու նպատակով թիւրք կառավարութիւնը հետեւեալ զուտ արեւելեան միջոցը առաջարկեց. ստեղծել երեք տեսակ մեդայլ, տասը, յիսուն և հարիւր օսկուց աւելի նուիրողների համար. Avis aux amateurs!...

Մինչև այժմ այդ ճանապարհի համար 60 վերստ հողէ հարթուած, այն էլ առանց երկաթուղու գծերի:

Դալով «Բաղդադի» գծին, պէտք է ասել, որ նա դեռ 40-ական թուականներից գրաւել էր եւրոպական ֆինանսների ուշադրութիւնը, որոնց նպատակն է եղել՝ կրճատել եւրոպայից Հնդկաստան տանող ճանապարհը, անցկացնելով երկաթուղին Անտիօքի ծոցից մինչև Պարսից ծոցը, սակայն Թիւրքիան միշտ գերադասել է կապել այդ գիծը Կ. Պոլսի հետ: Չմոռանանք այստեղ ընդգծել, որ ճանապարհը անցնելու է Միջագետքի ամենաբարդաւած հողերի վրայով, իսկ այդ հողերի 3/4-ը սուլթանների մասնաւոր սեփականութիւնն է: Բացի այդ՝ աչքի առաջ պէտք է ունենալ և այն հանգամանքը, որ Բաղդադը և Կ. Պոլսը միմեանց կապելով՝ թիւրք կառավարութիւնը միջոց կունենայ զօրքերի հեշտ տեղափոխումը այդ երկու հեռաւոր կէտերի համար: Ուստի դեռ 1875 թուականից, սուլթանական իրադէում ասուած է, որ այդ գիծը պէտք է շինուի նոյնպէս... սեփական միջոցներով. «սեփական միջոցներով» 2,500 վերստ...

Այդ գծի վերաբերմամբ՝ բազմաթիւ առաջարկութիւններից վերջերս ընդունուեց Deutsche Bank-ի ծրագիրը (1902 թ.): Ծրագրուած է անհրաժեշտ կապիտալի 600/0-ը առնել գերմանա-

*) Չէ՞ որ Մեկկան—մահմեդականների սրբազան վայրերից մէկն է:

ցիններից, իսկ մնացեալ 400/0-ը ֆրանսիացիներից. գիծը կոչուելու է «Կոնիա—Բաղդադ—Բասրա»։ Աւելորդ է ասելն էլ, որ ամեն մի վերստի համար կառավարութիւնը ակց. ընկերութեան երաշխաւորութիւն է տալիս 4,400 ֆր. minimum տարեկան եկամուտ. կոնցիսսիան տրուած է 89 տարով. բացի այդ՝ ակց. ընկերութիւնը իրաւունք ունի շահագործելու գծի երկու կողմը գտնուող հողերը մինչև 20 վերստ տարածութեան վրայ։ Երբ որ էլ իրագործուի այդ ծրագիրը՝ Բաղդադի երկաթուղին կունենայ իր խոշոր միջազգային նշանակութիւնը, թէ քաղաքական և թէ տնտեսական տեսակէտից։

Ռուբէն Բնրներեան

(Կը շարունակուի)

Հ Ա Տ Ո Ւ Ա Ճ.

...Ասում ես, եղբայր, թէ զուր ենք սպասում,
թէ խորտակուեցան արդէն մեր յոյսեր,
Վերջին փոթորկի թէ ձայնն ես լսում
եւ հայրենի տան տեսնում ես աւեր...

—Շէն չէ երևում ինձ էլ նա ընաւ,
Բայց և աւերակ ես չեմ համարում,
Չեմ ասում, թէ մեր վերջին ժամն հասաւ,
Եւ էլ տեղ չունինք մենք այս աշխարհում։
Քանի չէ մարել օջախի կըրակ,
Տունն էլ է կանգուն, տան տէրն էլ կենդան.
էլ չկան բոցեր, բայց պաղ մոխրի տակ
Կայծերը երկար դեռ պիտի մնան...

Կը գայ ժամանակ, սիրով կեանք կը տանք
Ու կը բորբոքենք մենք հուրը թաքուն,
Եւ դու կը տեսնես չքնաղ ապարանք
Այնտեղ, ուր հիմա տեսնում ես աճիւն։

Յովհաննէս Յովհաննիսեան