

գեղուրի լեռնարդիւնաբերութիւնը, զարկ տը-  
ւէք նորերին մեր միւս, դրացի լեռնագաւառ-  
ներում, գարգացրէ՛ք ճարտարարուեստը Երե-  
ւանում, — ու դուք կը տեսնէք, թէ ինչպէս  
Ղարաբաղը դէպի Հայաստան կը հակուի:  
Այսինչ զաւառի «հակում» ասածը արեւածաղի-  
կի հակմանն է յար եւ նման. ո՛ր կողմը արեւն  
է նայում, այն կողմն էլ հակում է նա — ա-  
ռաւօտները դէպի արեւելք, կէս օրէն ետք դէ-  
պի արեւմուտք:

Ինչ որ ճիշդ է Ղարաբաղի, շատ աւելի  
ճիշդ է՝ Ջաւախքի վերաբերմամբ: Եւ եթէ  
դեռ Հայաստանը, հաղորդակցութեան ներկայ  
պայթաններում իսկապէս որ հեռու է դտնւում  
Հայաստանի կենտրոններից, բայց ոչ երբեք՝  
Ջաւախքը նոյն այդ կենտրոններից:

Ընկեր Ռուբէն այս մասին մի քանի գեղե-  
ցիկ հաշիւներ է արել Ջաւախքին նուիրուած  
իր մի յօդուածում (տե՛ս «Գրօշակ», 1926 թ.  
Յունուար): Ահա այդ հաշիւները, որ շատ բան  
են պարզում:

Ախալքալաք քաղաքից (որ դաւառի կեն-  
տրոնում է գտնւում) մինչեւ Լենինական,  
Հայաստանի երկրորդ մեծ քաղաքը, ճանա-  
պարհի երկարութիւնն է՝ (խճուղի) 90 վերստ  
(1 վ. 1,067 քմ.), Ախալքալաք-Լենինական-  
Երեւան ճանապարհը՝ 222 վերստ. միւս կող-  
մից էլ՝ Ախալքալաքի հեռաւորութիւնն է  
Թիֆլիսից, Լենինականի վրայով, 302 վերստ,  
Ախալքալաքի վրայով՝ 268 վերստ, իսկ Բորժո-  
մի վրայով՝ 239 վերստ:

Ինչնին շատ բան են ասում այն թուերը:  
Ամենից առաջ այն, որ Ախալքալաքը — քա-  
ղաքը եւ դաւառը միանգամայն — անբաղդա-  
տելիօրէն աւելի մօտ է Հայաստանի, քան Վը-  
րաստանի կենտրոններին, — մինչեւ Լենինա-  
կան ընդամէնը 90 վերստ, մինչեւ Երեւան 222  
վերստ, այն ինչ մինչեւ Թիֆլիս՝ 268 վերստ:  
Մինչեւ անգամ Ախալքալաքն, որ Վրաստանի ա-  
մենամօտ քաղաքն է Ախալքալաքին, աւելի հե-  
ռու է վերջինից (114 վերստ), քան՝ Լենինա-  
կանը (90 վերստ): Անկարեւոր պարագայ չէ,  
ի հարկէ, նաեւ այն, որ անտեսական-առեւ-  
տրական ու շատ ուրիշ տեսակէտներով Լենի-  
նականի նշանակութիւնը աւելի բարձր է, քան՝  
Ախալքալաքի նշանակութիւնը, դէպի որը «հա-

կի» Ախալքալաքը յամենայն դէպս կարիքը  
չունի:

Այսպէս ուրեմն, Ախալքալաքը Թիֆլիսից  
երեք անգամ աւելի հեռու է, քան՝ Լենինա-  
կանից: Եթէ մինչեւ իսկ երկաթուղազիծը մի  
կողմը թողնենք, Ախալքալաքը Հայաստանին  
միացնող խճուղին շատ աւելի կարճ է, քան՝  
Վրաստանին միացնող խճուղին Ախալքալաքի  
վրայով ու միայն 5 վերստով երկար, քան  
Բորժոմ տանող խճուղին: Բայց այս վերջին  
պարտադրին մոռնալու չէ, որ Ախալքալաքի  
հաղորդակցութիւնը Բորժոմի հետ շատ աւելի  
դժուար է, քան Լենինականի հետ, որովհետեւ  
մինչ ճամբան դէպի Բակուրիանիի բարձունքը  
(որ հայկական լեռնադաշտը բաժանում է Վը-  
րաստանի հովիտներից) քանի գնում աւելի ու  
աւելի բարձրանում է, ապա ուրեմն դժուար-  
ացնում հաղորդակցութիւնը, իսկ դէպի Լե-  
նինական տանող ճամբան, ընդհակառակը,  
քանի-գնում իջնում է, ասել է ուրեմն՝ դիւ-  
րացնում հաղորդակցութիւնը Հայաստանի  
հետ:

Ահա՛ նաեւ, թէ ինչո՛ւ ողջունել կարելի է  
հայկական եւ անդրկովկասեան շահերի տե-  
սակէտից հաւասարապէս, երկրորդան Կարա-  
պետանի կողմից վերջերս ներկայացուած մի  
նախագիծը՝ Լենինականը Ախալքալաքի եւ Ա-  
խալքալաքի վրայով Բաթումի հետ երկաթու-  
ղիով միացնելու: Նկատի ունենալով խնդրի  
յոյժ կարեւորութիւնը, այստեղ առաջ ենք բե-  
րում Կարապետանի այդ առթիւ արած մի  
յայտարարութիւնը, որ տպուած էր բոլշեւիկ  
թերթերում: Ի դիտութիւն ընթերցողների ա-  
սեմ, որ Կարապետան լուրջ մասնագէտ է,  
ուսած Բելգիայում: Աւելի քան երկու տաս-  
նամեակներից ի վեր աշխատանքներ է կատա-  
րում Անդրկովկասում եւ Հայաստանու: Հան-  
րապետական կառ.-թեան օրով նա նման աշ-  
խատանքներ կատարեց Կարսի շրջանում եւ  
Հայաստանի ուրիշ դաւառներում: Այժմ եւս  
եռանդով շարունակում է այդ գործը: Արթիկի  
պեմզայի հանքերը յայտնաբերելու մէջ նա ու-  
նի մեծ բաժին:

Ահա Կարապետանի յայտարարութիւնը.  
«Միութեան (համախորհրդային) կառուցում-  
ների Ինստիտուտը, քննելով Արթիկի քարը,