

նպատակայարմար է դտել՝ նրա փոխադրութեան համար կառուցանել Լեհինական-Ախալ-Ֆալաք-Ախալցխա- Բաքում երկաթուղագիծ, որ Հայաստանը ուղիղ գծով պիտի կապի ծովի հետ: Անդրկովկասեան երկաթուղիները արդէն իսկ շատ են ծանրարեւոնուած եւ հնարաւոր չէ ծրագրուած քանակութեամբ քարը այդ գծով արտահանել: Այս նոր երկաթուղու կառուցումը ենթադրուած է մտցնել հնգամեայ շինարարական ծրագրի մէջ:

«Այս երկաթուղու կառուցումը դիւրացընող մի ազդակ է՝ Ախալքալաքի Թոփարավանի (Փարվանա) 100 հազար ձիու ուժով ջրակեղտորակայանի կառուցման խնդիրը, որի ծրագիրը Վրաստանի Ժողովրդային տնտեսութեան խորհրդի կողմից արդէն ընդունուած է, եւ այդ կայանը հաւանաբար կառուցուի Ռիոնի ջրակեղտորակայանից յետոյ: Թոփարավանի կայանի ուժով կարելի է ելեկտրաւորել Լենինական-Ախալքալաք երկաթուղին»:

Ջրակեղտորակայանը իր կարգին. իսկ յիշած երկաթուղու կառուցումը յերաւի՞ պիտի իրագործուի առաջիկայ հնգամեակում — թէ՛ կուզ տասնամեակում — կասկածում ենք: Նախ նրա համար, որ տարիներից ի վեր տարփոզուող Երեւան-Գլխիջան-Ալյստաֆա երկաթուղագիծի ծրագիրը (չասելու համար դեռ՝ Սարգսրասպատ-Երեւան ուղիղ գիծը) անգամ դեռ այսօր էլ չարունակում է թղթի վրայ մընալ, որովհետեւ վրացիները եւ թաթարները ուղղակի եւ անուղղակի միջոցներով խանգարում են նրա իրագործումը. եւ երկրորդ նրա համար, որ Լենինական- Ախալքալաք-Բաթում երկաթուղագիծը առաւելապէս Հայաստանի շահերին պիտի ծառայի, որով եւ կողմնակի կերպով մնասէ վրացական շահերին: Երկու կերպ. մէկ որ՝ նոր երկաթուղու կառուցումով շատ աւելի պիտի շեշտուի Ախալքալաքի հակումը դէպի Լենինական ու Երեւան, ուրեմն եւ տերրիտորիապէս էլ Հայաստանին կցուելու պահանջը հրամայական պիտի դարձնի, մէկ էլ՝ Բաթում-Թիֆլիս-Լենինական երկաթուղագիծը պիտի տուժի զգալի չափով: Ոչ միայն Երրակը, այլ եւ ամբողջ Հայաստանը այդ նոր երկաթուղով պիտի հաղորդակցի դրսի աշխարհի հետ Բաթումի վրայով, քանի որ

անհամեմատ աւելի կարճ պիտի լինի, տնտեսապէս էլ խիստ ձեռնտու:

Յայտնի է, որ պատերազմից առաջ ծրագիր կար՝ (Հանրապետութեան օրով եւս վերարժարժանուեցաւ) Բաթումը կարսի հետ երկաթուղով միացնելու եւ այն շարունակելու ուղիղ գծով մինչեւ մի որոշ, մօտակայ կայարան Հայաստանում (օրինակ՝ Արագած), որով շատ պիտի կարճանար Բաթում-Պարսկաստան տրանզիտային գիծը, բայց որը անկատար մընաց: Հասկանալի պատճառներով՝ վրացիք այդ ծրագրին էլ դէմ են եղել միշտ: Դրա համար ենք ասում, որ նրանք այլ վերաբերմունք ցոյց չպիտի տան նաեւ այս վերջին նախագծի հանդէպ: Տարբեր խնդիր, եթէ համառուեական շահերը որոշապէս պահանջեն դրա իրականացումը (Արթիկի պեմզայի արտածում, դէպի պարսկական շուկան տանող ճամբայի կրճատում եւայլն): Այդ բանից արդէն պիտի շահի Հայաստանը եւս: Բոլոր պարագաներում՝ ողջունելի է ծրագիրը:

Շարունակենք: Մոռնալու չէ մի ուրիշ պարագայ եւս, որ վրացիները սիրով են առաջ քաշում ամէն անգամ, երբ խօսքը Հայաստանի եւ Վրաստանի սահմանների մասին է լինում — Լօռուայ եւ Բորչալուի կողմը: Դա՞ ռազմագիտական տեսակէտն է, երկրի սահմանների պաշտպանութեան խնդիրը: Այդուհեղ վրացիները ջանք են թափում իրենց երկրի սահմանները դէպի Լօռուայ սարերը առաջ քաշել նաեւ այն «հիմնաւորումով», թէ՛ Վրաստանը ընդհանրապէս եւ Թիֆլիսը մասնաւորապէս հարաւից յաջողութեամբ պաշտպանել կարենալու համար՝ անհրաժեշտ է ունենալ ապահով սահման, իսկ այդպիսին լինել կարող են՝ Լօռուայ լեռնաշղթաներից մէկը կամ միւսը, չասելու համար Բղովտալը, որ Լօռին բաժանում է Փամբակից: Աւելին դեռ. 1918-ին Ծերէթէլին, համախորհուրդ համազգի զօրավարներին, Վրաստանի սահմանը տարաւ Սեւանայ լիճը հասցրեց:

Արդ, եթէ Վրաստանը Թիֆլիսի «պաշտպանութեան» համար հարաւում հայաբնակ դաւառների պահանջ դնել կարող է, ի՞նչ իրաւունք ունի նա նման պահանջ մերժելու Հայաստանի համար, երբ Ալէքսանդրապոլի