

վրա անասուն արածացնելը, չբավորներին էր վերապահված նաև իրավունք հնձելու արտի դրադներին յօլփա՝ կարճ տեղերը:

ՍՈՅԻԱԼԱԿԱՆ ՇԵՐՏԱՎՈՐՈՒՄ

Վերը նշեցինք, որ մինչև 1880-ական թվականի սկզբները Զանգեզուրում չկար ոչ մի քաղաք: Նույնիսկ Կատարի, Կավարտի և Հալիձորի պղնձահանքերի շրջանում, որոնց շահագործումը անցնում էր տեղական կալվածատերերից և գյուղական հասարակություններից մասնավոր դրամատերերի և ընկերակցությունների ձեռքը, չէին առաջացել քաղաքատիպ բանավորական ավաններ: Զանգեզուրը շարունակում էր մնալ համատարած գյուղացիական շրջան, որտեղ միաժամանակ ազգաբնակչության մեջ թրքական միջավայրում ֆօշվօր տնտեսությունը բացառապես ահագին տոկոս էր կազմում: Թրքական էթնիկ տարրը դանդաղ էր անցնում ֆօշվօր անասնապահությունից նստակյաց հողագործ պարապմունքներին և ձմեռանոցները, ղըշլաղները դեռ գերադաս տեղ էին բռնում նրա բնակավայրերի մեջ: Նստակյաց հայ բնակչության տարեկան եկամտի մեջ էլ անասնապահությունից ստացած արդյունքը մրցում էր իր նշանակությամբ հողամշակության արդյունքի հետ: Համենայն դեպս գավառից սկսեցին նախ և առաջ արտահանել ոչ թե ցորենը, գարին, կտավճատը կամ թիֆեյների տերևով ստացված բոժոժը—Երկրագործական արտադրանքները, այլ բուրդն ու կաշին, պանիրն ու յուղը, այսինքն՝ անասնապահական հումքը, որը և ավելի շուտ ենթարկվեց ապրանքայնացման: Տեղական ժողովրդական արդյունաբերությունից արտաքին աշխարհը բավականին վաղ սկսեց պահանջել գորգեր, բայց սրանք էլ դեռ երկար ժամանակ աչքի առաջ ունեին առաջին հերթին բավարարել ներքին տնային պետքերը, քան թե լայն շուկան: Գավառի գյուղացիական բնույթը հարկադրում էր կալվածատիրոջը անձամբ վարել իր նատուրալ տնտեսությունը, և նա տեղից չէր հեռանում: Ավելի քան նախկին Ղարաբաղի խանության այլ մասերում, Զանգեզուրում խոշոր հողատիրությունն իր շահագործման նախնական եղանակներով և տեխնիկայով շարունակում էր ապրել գերազանցորեն ինքնասպառ, ինքնամիտք վիճակում: Գավառը կտրված էր թե՛ Կուր գետի հովտի³⁰ և թե՛ Երևանյան դաշտի³¹ կյանքից: Երթևեկությունը կատարվում էր բացառապես զրաստով, հարմար լայն ճանապարհների բացակայության պատճառով: Նույնիսկ Կապանի հանքավայրերից ձուլած պղինձը փոխադրվում էր զրաստների քարավաններով: Գավառը մնում էր. «անիվ չգիացող աշխարհ»:

Ինչպես Ղարաբաղի, նույնպես և Զանգեզուրի տնտեսության ձևափոխման համար վճռական ազդակ հանդիսացավ Տիֆլիս—Բաքու երկաթգծի կառուցումը 1882 թվին: Դա առաջ բերավ Շուշու խճուղու վրայով երթևեկության աշխուժացում: Այդ ճանապարհով Շուշին կապվեց երկաթգծի Եվլախ կայարանի հետ: Միաժամանակ միջոցներ ձեռք առնվեցին բարեկարգելու Շուշի—Գորիս խճուղին: Սակայն թե ինչ էր ներկայացնում այդ երակը նույնիսկ 80-ական թվերի վերջերքին, երևում է այն ժամանակվա լրագրերում լույս տեսած թղթակցություններից. օրինակ՝ «Մշակի» թղթակիցը 1890 թվին³² գանգատվում էր, որ այդ ճանապարհը ո՛չ խճուղ է ծածկված, ո՛չ ավարտված կամուրջներ ունի, ո՛չ կայարաններում ընտելացրած ձիեր, ո՛չ էլ վարժված կառապաններ.

³⁰ Գանձակ, Սալյան, Բաքու:

³¹ Նախիջևան, Օրդուբադ:

³² «Մշակ», 1890, № 78: