

**ԴԵՊԻ ԾՈՎ ԵԼՔԻ ՀԱՐՅՈՒ ԵՎ
ՀԱՅ-ՎՐԱՑԱԿԱՆ ՏԱՐԱԿԱՐԾՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ
ՍԱՆ ՌԵՄՈՅԻ ԽՈՐՀՐԴԱԺՈՂՈՎՈՒՄ**

*Շիրակ Թորոսյան**

Առաջին աշխարհամարտի ավարտից հետո Փարիզում գործող հայկական գույգ պատվիրակությունների գլխավոր խնդիրներից մեկը Հայաստանի համար դեպի ծով ելքի ապահովումն էր: Մեծ Հայաստանի տեալականը կյանքի կոչելու պարագայում դեպի Միջերկրական ծով ելքը կապահովվեր Կիլիկիայով, իսկ դեպի Սև ծով ելքը՝ Տրապիզոնով: Քանի որ Անտանտի երկրների միջև ձեռք բերված պայմանավորվածությունների համաձայն՝ Կիլիկիան անցնում էր Ֆրանսիային, Կիլիկիայով ծովային ելքի հարցը փակվեց: Թեև Տրապիզոնով ծով դուրս գալու հարցը երկար քննարկվեց, սակայն դա ևս քիչ հավանական էր համարվում առկա մի շարք խոչընդոտների պատճառով. 1. Կիլիկիայում, Սիրիայում և Փոքր Հայքում հաստատվելու, ինչպես նաև Թուրքիայի տարածքում կոնցեսիաներ ձեռք բերելու դիմաց Ֆրանսիան Թուրքիային աջակցում էր այլ տարածքներ, այդ թվում Տրապիզոնը, նրա կազմում պահելու համար, 2. Անգլիան, Ֆրանսիան և Իտալիան, սկսած Լոնդոնի կոնֆերանսից, սկսեցին դեմ արտահայտվել Երզրումը Հայաստանի կազմում թողնելու մտքին, ինչը մեծ դժվարություններ կառաջացներ Հայաստանի համար Տրապիզոնին տիրապետելու գործում, 3. Պոնտոսի հույները դեմ էին Տրա-

* ԵՊՀ Միջազգային հարաբերությունների ֆակուլտետի դասախոս, ՀՀ ԱԺ պատգամավոր:

պիզոնը Հայաստանին հանձնելուն և պայքարում էին կամ Պոնտոսի հունական անկախ պետություն, կամ հայ-հունական կոնֆեդերացիա ստեղծելու համար: Ուստի, իրատեսորեն, քննարկելի էր մնում Տրապիզոնով Հայաստանի տնտեսական ելքը միայն, որը չէր բավարարում մեր ակնկալիքները: Ֆրանսիացիները դեմ չէին Հայաստանին ծովային ելք տրամադրել Լազիստանով՝ Ռիզեի կամ Աթինեի նավահանգստով: Սկզբնական շրջանում (1919թ.) անգլիացիները դեմ էին այս ծրագրին, քանի որ հավակնում էին ստեղծել մի խամաճիկ պետություն իրենց հովանու ներքո, որի մեջ մտցվելու էին Բաթումի մարզի և Լազիստանի տարածքները: 1920թ. սկզբներին, երբ Անգլիան աստիճանաբար հրաժարվեց այդ ծրագրից, նրա համար էլ ընդունելի դարձավ ֆրանսիացիների առաջարկը: Մակայն Վրաստանն իր հերթին հավակնում էր Լազիստանին՝ համարելով, որ լազերը վրացական ծագում ունեն: Հայաստանի ծովային ելքի միակ տարբերակը, որն ընդունելի էր Անտանտի բոլոր երկրների կողմից, Բաթումն էր, սակայն դրան էլ խիստ դիմադրում էին վրացիները:

Բաթումի հարցը պաշտոնապես առաջին անգամ քննարկվեց Թուրքիայի հետ հաշտության պայմանագրի նախագծի կազմման նպատակով 1920թ. փետրվարի 12-ից ապրիլի 10-ը Լոնդոնում ընթացող Գերագույն խորհրդի խորհրդաժողովում: Խորհրդաժողովը հայկական խնդիրներին անդրադարձավ փետրվարի 16-ի նիստում, որտեղ, Հայաստանի ծովային ելքի հարցում անգլո-ֆրանսիական հակասությունները հարթելու նպատակով, Անգլիայի վարչապետ Լլոյդ Ջորջն առաջարկում է ստեղծել Հայաստանի սահմանները որոշող հանձնաժողով: Այդ հանձնաժողովը ստեղծվեց հաջորդ օրը՝ փետրվարի 17-ին, որը Հայաստանի սահմանների հետ կապված այլ հարցերի շարքում պետք է քննարկեր նաև Բաթումի և Լազիստանի սանջակի ապագա կարգավիճակին վերաբերող հարցերը [1]: Փետրվարի 21-ին հանձնաժողովը նիստ գումարեց, որին հրավիրված հայ

պատվիրակներ Պողոս Նուբարը, Ա.Ահարոնյանը և գեներալ Կորգանյանը ներկայացրին Հայաստանի սահմանների վերաբերյալ գրավոր պահանջագիր և քարտեզը, որը կազմել էր գեներալ Կորգանյանը: Այս նիստում հիմնականում քննարկվեցին Տրապիզոնի և Լազիստանի հետ կապված հարցերը [2]: Չորս օր անց՝ փետրվարի 25-ին, վրաց պատվիրակությունն է հրավիրվում Հայաստանի սահմանները որոշող հանձնաժողով՝ հայ-վրացական սահմանագատման հարցերը պարզաբանելու համար [3]: Այս նիստում հանձնաժողովը գլխավորապես անդրադառնում է Բաթումի հարցին, որտեղ հայտարարվում է, որ վեհաժողովը հաստատակամ է, որ ոչ մի նոր պետություն չպետք է զրկված լինի դեպի ծով ազատ ելքից: Ստեղծելով անկախ Հայաստան՝ անհրաժեշտ է անպայման ապահովել նրա ելքը դեպի Սև ծով: Ի պատասխան այս հայտարարության, վրացական կողմը ներկայացնում է իր տեսակետը, որ Բաթումը և մարզը վրացական տարածքների անբաժանելի մաս են կազմում [3, սրբ. 256]:

Ի վերջո, Գերագույն խորհուրդը, ունկնդրելով հանձնաժողովի կարծիքը, փետրվարի 27-ին առաջ քաշեց հետևյալ ծրագիրը. նախատեսվում էր Բաթումը ոչ մեծ տարածքով հայտարարել *porto-franko* և ազատ քաղաք, իսկ Բաթումի մարզի մնացած տարածքը բաժանել Վրաստանի և Հայաստանի միջև՝ առաջինին տրամադրելով մարզի հյուսիսային և արևելյան մասերը, իսկ երկրորդին՝ հարավային մասը՝ Արդվինի շրջանով հանդերձ: Լազիստանն էլ լինելու էր ինքնավար միավոր Հայաստանի կազմում: Հայ-վրացական սահմանագատման մնացած հարցերը թողնվելու էին այդ հանրապետություններին [3, սրբ. 257]: Այս ծրագիրը համահունչ էր Հայաստանի կառավարության տեսակետին: Ըստ երևույթին, այն կազմելիս հաշվի էին առնվել նաև հայկական կողմի մոտեցումները, որոնք շարադրված էին Բաթումի խնդրի վերաբերյալ ՀՀ կառավարության կողմից ընդունված որոշման մեջ. «Հայաստանի կառավարությունը, հաշվի առնելով փո-

փոխված պայմանները, անհրաժեշտ է համարում Բաթումի մարզի տարածքում հաստատել հետևյալ սահմանը Վրաստանի և Հայաստանի միջև: Սահմանը սկսվում է Սև ծովի ափից, Բաթումի նավահանգստից, որտեղ Հայաստանը պետք է որպես սեփականություն ստանա նավահանգստի մի մասը: Ապա սահմանն անցնում է ճորոխ գետի կիրճով, մինչև նրա մեջ Արդանուջ գետի թափվելը, ապա շարունակվում է Արդանուջի կիրճով մինչև Ալլագուզի լեռնանցքը՝ այդ կերպ իր մեջ ներառելով Բաթում-Արդահան ճանապարհը: Այս տարածքային պահանջը հիմնավորվում է նրանով, որ մեր պետությանը մոտ ապագայում անհրաժեշտ է ունենալ ելք դեպի ծով, և այդ ելքը տալիս է ճորոխը: Բաթումի մարզի այդ հատվածի ազգագրական կազմը հետևյալն է. 15 հազ. հայ, 25 հազ. թուրք և վրացի մահմեդական, 5 հազ. քրիստոնյա վրացի» [4]: Այս որոշումը 1920թ. մարտի 16-ին ուղարկվում է Թիֆլիսի մեր դիվանագիտական ներկայացուցիչ Լ.Եվանգուլյանին՝ վրաց կառավարությանը և Թիֆլիսի բոլոր արտասահմանյան ներկայացուցչություններին տեղյակ պահելու համար: Ինչպես տեսնում ենք, պահանջվող տարածքում հայերը կազմում են բնակչության 1/3-ը և պակաս չեն, քան թուրքերը և վրացիները:

Այս ամենի արդյունքը եղավ այն, որ մարտի 1-ին վրաց պատվիրակությունը Գերագույն խորհրդին ներկայացրեց մի նոտա, որտեղ ներկայացված էին վրացական մոտեցումները քննարկված հարցերի վերաբերյալ. 1. նրանք պահանջեցին Վրաստանին միացնել Բաթումի մարզը, 2. ցուցաբերեցին պատրաստակամություն հարևան հանրապետությունների հետ կնքել համաձայնագրեր, որոնցով կապահովվեն Բաթումով ազատ առևտրի բավականաչափ երաշխիքներ ոչ միայն Հայաստանի և Ադրբեջանի, այլ նաև միջազգային ազատ տրանզիտի համար, 3. վերահաստատեցին խորհրդակցության ժամանակ առաջ քաշած իրենց՝ սահմանների շտկումը Վրաստանի օգտին իրականացնելու պնդումը Լազիստանի սանջակը, ինչպես նաև

Ճորոխի հովտի որոշ հատվածները Վրաստանին միացնելու միջոցով, և նշեցին, որ սահմանների վերոնշյալ ուղղումների հարցն իրենց կողմից հարուցվել է՝ կապված Տրապիզոնի վիլայեթի սահմաններում Հայաստանին Սև ծով էլք տրամադրելու որոշման հետ [3, սրբ. 257; 5]: Ամեն ինչ պարզ և հստակ էր. ըստ վրաց պատվիրակության տեսակետի՝ Հայաստանը սեփական էլք դեպի Սև ծով չպետք է ունենա և պետք է իր հույսը դնի Վրաստանի ողորմածության վրա:

Մինչև Սան Ռեմոյի խորհրդաժողովը, Անգլիայի արտգործնախարարության ներկայացուցիչ Ռոբերտ Վանսիտտարտի նախաձեռնությամբ ապրիլի 13-17-ը Փարիզում տեղի ունեցան հայ-վրաց-թաթարական խորհրդակցություններ, որոնց օրակարգային հիմնական թեման սահմանավեճերի լուծումն էր [2, էջ 89]: Ապրիլի 13-ին տեղի ունեցավ առաջին նիստը: Վրացիներն ու թաթարները դեմ էին սահմանային խնդիրներն ամբողջապես Փարիզի վեհաժողովի շրջանակներում լուծելուն, քանի որ նրանք հույս ունեին, որ եթե մեծ Հայաստան ստեղծվի և արևմտահայկական հողերը միացվեն Հայաստանին, ապա իրենք կարող են Անդրկովկասում առկա սահմանավեճերը լուծել իրենց օգտին: Բայց Բաթումի հարցը հրատապ էր, և վրացիները ձգտում էին օր առաջ լուծել այդ խնդիրն ի նպաստ իրենց: Այդ պատճառով վրացական պատվիրակության ղեկավար Նիկոլայ Չիսեիձեն առաջ քաշեց այս հարցը, որի լուծմամբ շահագրգռված էին նաև անգլիացիները: Վերջիններս հրաժարվել էին Բաթումը և շրջանն առանձին չեզոք պետություն հայտարարելու նախկին ծրագրից և այդ հարցի լուծումն արդեն տեսնում էին տարածաշրջանը վրացական գերիշխանությանը հանձնելու մեջ: Վանսիտտարտը, սակայն, առաջ էր քաշում երկու պայման. 1) պետք է ապահովվի Հայաստանի և Ադրբեջանի էլքը Բաթումից Սև ծով և 2) Բաթումը պետք է դառնա պորտոֆրանկո՝ ազատ նավահանգիստ [2, էջ 91]: Վրացիներն առաջարկում են, որ Հայաստանն ու Ադրբեջանը համաձայնեն ընդունել Վրաստա-

նի գերիշխանությունը Բաթումի և շրջանի վրա, իսկ իրենք երաշխավորում են երկու հանրապետությունների տնտեսական ելքը Սև ծով՝ Բաթումի վրայով: Թաթարներն անմիջապես համաձայնում են, քանի որ զուտ աշխարհագրական դիրքի տեսանկյունից նրանք որևէ իրական երաշխիք պահանջելու հնարավորություն չունենին: Միաժամանակ, ադրբեջանցիների համար շատ ավելի ցանկալի էր Բաթումի միացումը Վրաստանին, քան նրա նկատմամբ հայկական հավակնությունների իրականացումը: Վրաց-թաթարական ներդաշնակ համագործակցությունն ակնհայտ էր այս պարագայում: Սակայն ադրբեջանցիների համար ևս Բաթումի նշանակությունն անգնահատելի էր: Հետևաբար, Բաթումի կարգավիճակի հարցում Ադրբեջանի աջակցությունը Վրաստանին, ըստ էության, պայմանավորված էր իրենց համար դեպի ծով ապահով ելք ակնկալելով, քանի որ, ինչպես նշում էր Ադրբեջանի արտգործնախարար Ֆաթալի Խան-Խոյսկին «Ադրբեջան» թերթին տված հարցազրույցում, «...Բաթումը այն ճանապարհի վերջին կետն է, որը բացում է մեզ համար մուտք դեպի Եվրոպա, և ավելին, այն նավթամուղի վերջին կետն է: Առանց ազատ ապրանքափոխության, անհնար է բնականոն տնտեսական կյանքը: Փակել այդ ելքը, մեզ համար նշանակում է դատապարտվել դանդաղ մահվան...» [6]: Հայկական պատվիրակությունը, դեմ չլինելով տարածաշրջանի վրա վրացական գերիշխանությանը, կարծում է, որ դեպի ծով ելքի անհրաժեշտ երաշխիքները անորոշ են և կարող են պատճառ դառնալ շատ թյուրիմացությունների, ուստի նախ պետք է որոշել երաշխիքների բնույթը: Չխեղձեն պատասխանում է, թե իրենք ազնիվ խոսք են տալիս: Այս պատասխանից ակնհայտ երևում է, որ վրացական կողմը մտադրություն չունեի իրական երաշխիքներ տալու: Ազնիվ խոսքը, ինչպես նկատում է Ա.Ահարոնյանը, «պետական քաղաքական խնդիրների կարգադրության ժամանակ առանձին արժեք չունի: Գարանտիան պիտի լինի որոշ, հստակ և հաստատուն» [2, էջ 91]:

Չխեիձեն ստիպված առաջարկում է հայկական պատվիրակությանը գրավոր ներկայացնել իրենց պատկերացումները երաշխիքների վերաբերյալ: Մեկ օր հետո, ապրիլի 14-ին, տեղի ունեցավ հայկական զույգ պատվիրակությունների համատեղ խորհրդակցությունը, որին մասնակցում էին Ա.Ահարոնյանը, Պողոս Նուբար փաշան, Գ.Նորատունկյանը, գեներալ Կորգանյանը, Փիրալյանը, Վարանդյանը և Սիմոն Հակոբյանը: Հայ պատվիրակները, ելնելով Լոնդոնի կոնֆերանսի որոշումներից, գալիս են այն եզրակացության, որ պահանջելու են Ճորոխ գետի ձախ ափը որպես սեփականություն, մանավանդ որ Վանսիտտարտը առանձին հայտնել էր, որ հայերն այդ պահանջելու իրավունք ունեն և Գերագույն խորհուրդը կտա այն [2]: Ճորոխի ձախափնյա տարածքն անհրաժեշտ էր Հայաստանին Կարս-Բաթում երկաթգիծ կառուցելու համար:

Իհարկե, միամտություն կլինի կարծել, թե Անգլիան միայն անկեղծ ցանկություններով էր առաջնորդվում՝ օժանդակելով Բաթումով Հայաստանի, ինչպես նաև Ադրբեջանի դեպի ծով ելքի հարցին: Անգլիան շահագրգռված էր այդ հարցում, քանի որ դա կնպաստեր Բրիտանական թագավորության տնտեսական կապերի զարգացմանն ամբողջ Անդրկովկասում: Միաժամանակ, եթե կառուցվեր Կարս-Բաթում հայկական երկաթգիծը, ապա անգլիացիները ձեռք կբերեին կարճ երկաթուղային ճանապարհի դեպի իրանական շուկա Բաթում-Կարս-Ալեքսանդրապոլ-Ջուլֆա գծով, իսկ այնտեղից էլ՝ դեպի իրենց հնդկական գաղութները: Անգլիան, միաժամանակ, կապահովեր Բաքվի նավթի անվտանգ տեղափոխումը Բաթումի վրայով դեպի Եվրոպա: Այս նույն շահախնդրություններն ուներ նաև Ֆրանսիան: Այդ էր պատճառը, որ երբ հայ խոշոր կապիտալիստների մի խումբ ներկայացրել էր Բաթում-Կարս-Սարդարապատ երկաթգծի կառուցման նախագիծ, այդ ձեռնարկմանը մասնակցելու ցանկություն էին հայտնել անգլիական, ֆրանսիական և իտալական կապի-

տալիստները: Նախագծված ուղին ընդգրկելու էր Օլթու քարածխային շրջանը, Կողբի և Կաղզվանի հանքերը և 250 վերատուվ կրճատելու էր Սև ծովից մինչև Թավրիզ ճանապարհը [7]: Պատահական չէր, որ անգլիացիները ձգտում էին իրենց վերահսկողությունը հաստատել Վրաստանի և ողջ Անդրկովկասի երկաթուղային ցանցի վրա: 1919թ. փետրվարի 6-ին անգլիական երկաթուղային առաքելության պետ, գորավար Բրոուդը պահանջում է Վրաստանի վարչապետ Նոյ Ժորդանիայից վրացական երկաթուղիները դնել անգլիական վերահսկողության ներքո: Այնուհետև Բրոուդը առաջարկում է Վրաստանի, Հայաստանի և Ադրբեջանի ներկայացուցիչներից ընդհանուր երկաթուղային հանձնախումբ ստեղծել՝ նշելով, որ Հայաստանի և Ադրբեջանի կառավարությունների համաձայնությունն արդեն ունի [8]:

Հայ պատվիրակները որոշեցին պահանջել նաև հատուկ կառավարության Բաթումում և նրա շուրջը բավարար չափով հող, որտեղ հնարավոր կլինեին կառուցել անհրաժեշտ պահեստներն ու այլ շինությունները: Իսկ «Ճորոխի գետաբերանից մինչև Բաթում 7-8 վերստ տարածություն հողաբաժնի վրա, որ վրացական է լինելու, մենք պետք է իրավունք ունենանք մեր երկաթուղիին գիծը անցկացնելու, որ գալու է Արդահանի և Կարսի շրջանից» [2, էջ 92],- հիշում է Ա.Ահարոնյանը: Հաջորդ օրը՝ ապրիլի 15-ին, այս որոշումը ներկայացվում է ժողովում: Վրացիները բացեիքաց մերժում են: Ինչպես գրում է վրացական պատվիրակության անդամ Զ.Ավալովը (Ավալաշվիլի). «...Հայերը հայտարարեցին, որ ճանաչելով Վրաստանի վեհապետական իրավունքը Բաթումի և նրա մարզի վրա, վերապահություն են անում այն իմաստով, որ Հայաստանի և Վրաստանի միջև սահմանը պետք է լինի Ճորոխ գետը: Մեր կողմից հայտարարվեց Ճորոխի ձախ ավիը Հայաստանին զիջելու խոսակցությունների անթույլատրելիության մասին» [3, Եր. 270]: Բաթումի մասին համաձայնություն չի կայանում: Ապրիլի 17-ին երեք պատվիրակությունները ներկայանում են Վանսիտտարտին և

հայտնում կատարվածի մասին: «Նա շատ վշտացավ, նորից պնդեց, թե պետք է համերաշխել և առաջարկեց այս ձախողանքը չնկատել վիժումն և վերսկսել Սան Ռեմոյում... ուր ապրիլի 19-ին սկսվելու են Խաղաղության Համաժողովի նիստերը» [2, էջ 92]:

1920թ. ապրիլի 19-26-ը իտալական Սան Ռեմո քաղաքում տեղի ունեցավ խորհրդաժողով, որտեղ ուրվագծվեց Անտանտի երկրների և Թուրքիայի միջև կնքվելիք հաշտության պայմանագրի նախագիծը: Բնականաբար, այստեղ քննարկվող հիմնական թեմաներից մեկը հայ-թուրքական սահմանի հարցն էր: Խորհրդաժողովի հենց սկզբից տարակարծություններ էին առաջացել Էրզրումի խնդրով: Անգլիայի և Իտալիայի վարչապետեր Լլոյդ Ջորջը և Նիտտին դեմ էին Էրզրումը Հայաստանին տալուն՝ պատճառաբանելով, թե հայերն ինքնուրույն չեն կարող Մուսթաֆա Քեմալին դուրս մղել այնտեղից, ուր վերջինս կուտակել էր 14.000 զինվոր, իսկ իրենք պատրաստ չեն օգնական զորք տրամադրել Հայաստանին [2, էջ 97-98]:

Ապրիլի 21-ին Վանսիտտարոը հայ պատվիրակներին առանձին տեղեկացնում է, որ Թուրքիայի կողմից Հայաստանի սահմանները սեղմելու տրամադրություն կա (խոսքը Էրզրումի մասին է) և լավ կլինի զիջումներով համաձայնության գալ վրացիների ու թաթարների հետ: Մասնավորապես, խորհուրդ տվեց Ճորոխի ձախ ափի սեփականության պայման չդնել, այլ պահանջել վրացական հողով մինչև Բաթում երկաթուղային գիծ անցկացնելու իրավունք, որը պետք է լինի Հայաստանի անձեռնմխելի սեփականությունը, իսկ Բաթումը լինելու է ազատ և առանց մաքսի նավահանգիստ: Սրա հետևանքը եղավ հայերի վարքագծի փոփոխությունը պահանջատիրության հարցում, որից ելնելով էլ վրաց պատվիրակության ղեկավար Չխեիձեն ավելի հեռուն գնաց՝ առաջարկելով ընդհանրապես չկառուցել նոր երկաթուղի և բավարարվել առկա Կարս-Թիֆլիս-Բաթում երկաթուղով [3, սրբ. 271]: Սա, իհարկե, չէր կարող ընդունվել ոչ միայն

հայերի, այլ նաև Գերագույն խորհրդի կողմից, որովհետև նախ Հայաստանի դեպի ծով ելքը Գերագույն խորհրդի պահանջն էր, և հետո վրաց պատվիրակությունը դեռևս Լոնդոնում սկզբունքորեն համաձայնել էր Կարս-Բաթում երկաթգծի կառուցման ծրագրին: Ինչևէ, հայ պատվիրակները ստիպված էին համակերպվել, և առաջին իսկ ժողովում, ապրիլի 22-ին, ինչպես գրում է Ա.Ահարոնյանը, «երկար վեճերից հետո, աշխատելով թանկ ծախել, մենք հայտնեցինք, որ հրաժարվում ենք հողային պահանջից և կբավականանանք լուրջ գարանտիաներով մեր երկաթուղային գծի համար, որն անցնելով Ճորոխի հովտով՝ վրացական հողով կերթա դեպի աջ՝ Բաթում և դեպի ձախ՝ դեպի Աթինե և Բիզա, որոնք մեզ խոստացված են որպես սեփական նավահանգիստներ» [2, էջ 93]: Անկախ ամեն ինչից, տարածքային պահանջից հրաժարվելը և միայն երաշխիքներով բավարարվելը ևս մեկ անգամ վերահաստատում են այն պնդումը, որ հայկական կողմը հեռու էր հողային նկրտումներից, և միակ նպատակը դեպի ծով երաշխավորված ելքն էր:

Այսքանից հետո էլ, սակայն, վրացական պատվիրակությունը կրկին անհանդուրժողականություն ցուցաբերեց: Դեմ չլինելով հայկական երկաթգծի կառուցմանը՝ վրացիները հայտարարեցին, որ իրենք պետք է որոշ վերահսկողության իրավունք ունենան երկաթուղու կառուցման և շահագործման գործում: Սա նշանակում էր Հայաստանի միջոցներով կառուցված երկաթուղին դարձնել վրացական գիծ՝ առանց իրական երաշխիքների: Ինչ խոսք, վրաց պատվիրակության այս մոտեցումն աջակցություն էր գտնում Թիֆլիսում: Այս դեպքերից մեկ ամիս էլ չանցած՝ մայիսի 20-ին, Հայաստանի կառավարության լիազոր ներկայացուցիչ Ա.Խատիսյանի և Վրաստանի վարչապետ Ն.Ժորդանիայի, զինվորական նախարար Լորդկիպանիձեի և հաղորդակցության նախարարի տեղակալ Մաճավարիանիի միջև Թիֆլիսում տեղի ունեցած զրույցի ընթացքում վրացական կառավարության

ներկայացուցիչները կտրուկ մերժում են երկաթուղու տիրապետումը և պահպանումը հայերի կողմից: Լորդկիպանիձեն հայտարարում է, որ դա անհնարին է, քանի որ աջարները ոչ մի դեպքում թույլ չեն տա հայկական զորքի ներկայությունն իրենց տարածքում, հետևաբար, երկաթուղու վարչությունը պետք է լինի վրացական և պետք է պահպանվի վրացիների կողմից [9]: Չունենալով մերժման ավելի լուրջ և հիմնարար պատճառներ՝ վրացական կողմն առաջ քաշեց աջարների փաստարկը, որը, իհարկե, շատ խոցելի էր: Վրացական կառավարությունը, այնուամենայնիվ, փորձեց գնալ փոխզիջման՝ Խատիայանին առաջարկելով Բաթումի և մարզի վրա վրացական գերիշխանությունը ճանաչելու դիմաց դեպի Բաթում երկաթուղի կառուցելու համար Հայաստանին հատկացնել հողամաս, բայց ոչ թե սեփականության իրավունքով, այլ 99 տարվա կապալով [9, գ. 569, թ. 148]: Երկաթուղու կառուցման համար վարձակալական հիմունքներով հողամաս սրամադրելու համաձայնությունն արդեն իսկ հնարավորություն էր տալիս մոտենալ հարցի լուծմանը: Մակայն, ցավոք, Հայաստանի կառավարությունը, քննարկելով այս առաջարկը, մերժեց այն:

Ըստ էության, վրացական պատվիրակությունը համաձայնեց միայն դեպի Բաթում հայկական երկաթուղու կառուցման առաջարկին, մինչև որ այդ հարցն էլ մշուշվեց, երբ Չխեիձեն հայտարարեց, թե այդ հարցում պետք է համաձայնության գան իրենց կառավարությունները, որովհետև պատվիրակությունն իրավասու չէ այդպիսի զիջում անել [2, էջ 93]: Փաստորեն, նույնիսկ երկաթուղու անցկացումը նրանք համարում էին մեծ զիջում. դա նրանց դիվանագիտական մոտեցումն էր՝ դեմ լինել ամեն ինչին, որպեսզի հայերը հնարավորինս նվազագույն ձեռքբերում ունենան: Իսկ ինչ վերաբերում է պատվիրակության իրավասություն չունենալուն, ապա այստեղ էլ ամեն ինչ հասկանալի է. ինչը պատվիրակությունը կարող էր մերժել, մերժում էր, իսկ այն հարցերը, որոնց դեմ ընդհանրապես փաստարկ-

ներ չէր կարողանում բերել, գցում էր կառավարության վրա: Վրացական կառավարությունը խուսափում էր Հայաստանի կառավարության հետ բացեփաց քննարկել Բաթումի հարցը, թեպետ Փարիզի վեհաժողովի շրջանակներում փետրվար-ապրիլ ամիսների ընթացքում բուն քննարկվում էր այս խնդիրը, իսկ Հայաստանի կառավարությունը, ինչպես արդեն նշել ենք, դեռևս մարտի 16-ին Բաթումի վերաբերյալ իր որոշման մասին տեղեկացրել էր Վրաստանի կառավարությանը: Վերջինիս ներկայացուցիչները միայն մայիսին են անդրադառնում այս խնդրին, երբ ՀՀ լիազոր ներկայացուցիչ Ա.Խատիսյանը Հայաստանի կառավարության հանձնարարությամբ մայիսի 19-25-ը այցելել էր Թիֆլիս՝ դաշնակից տերությունների գերագույն կոմիսարներին և Վրաստանի կառավարությանը բացատրելու, որ բոլշևիկյան ապստամբությունը Հայաստանում վերջնականապես ճնշված է, և որ կառավարության փոփոխությունը չի ազդելու արտաքին քաղաքական կողմնորոշման վրա [10]: Ըստ արխիվային փաստաթղթերի, առաջին հանդիպումը Խատիսյանն ունենում է մայիսի 19-ին վրաց արտգործնախարար Ե.Գեգեչկորու հետ, իսկ երկրորդ հանդիպումը՝ մայիսի 20-ին, վարչապետ Նոյ Ժորդանիայի հետ, թեպետ ինքը նշում է, որ Թիֆլիս է հասել մայիսի 20-ին [10]: Ժորդանիայի հետ հանդիպմանն արդեն անդրադարձել ենք, իսկ ահա Գեգեչկորու հետ զրույցի ժամանակ վերջինս խոսք է բացում Բաթումի մասին՝ ասելով, թե հայկական կառավարությունը, պարզվում է, ինչ-որ հավակնություններ ունի նավահանգստի և մարզի մի մասի նկատմամբ՝ դրանով ոտնահարելով Վրաստանի ինքնիշխան իրավունքն այդ մարզի վրա: Խատիսյանը հակադարձում է, թե Հայաստանի կառավարության՝ Բաթումով Սև ծով ելքի ցանկությունը պետք է որ նորություն չլինի Վրաստանի համար, մանավանդ որ այդ մասին վաղուց հայտարարվել է Հայաստանում Վրաստանի դիվանագիտական ներկայացուցիչ Մախարաձեին (ի դեպ, վերջինս ներկա էր այդ զրույցին), որն ամբողջապես համաձայն է եղել մեր տեսակետին: Այնուհետև Խատիսյանը

բացատրում է, որ Հայաստանը ոչ մի հավակնություն չունի Բաթումի մարզի հանդեպ, որ խոսքը վերաբերում է ընդամենը Կարս-Բաթում երկաթգծին տիրապետելուն: Գեգեչկորին հայտարարում է, որ ոչ մի հարց այնքան ցավոտ չէ վրաց ժողովրդի համար, որքան Բաթումի հարցը, և իրենք ոչ մի պարագայում որևէ զիջման չեն կարող գնալ [11]: Եվս մեկ անգամ վերահաստատվում է այն տեսակետը, որ Եվրոպայում վրացական պատվիրակության անզիջում կեցվածքը պայմանավորված էր կառավարության նույնպիսի դիրքորոշմամբ:

Բաթումի հարցով Եվրոպայում կայացած քննարկումների վերաբերյալ մանրակրկիտ տեղեկություններ է հաղորդում Հռոմում Վրաստանի դիվանագիտական ներկայացուցիչ Կ.Սաբախտարաշվիլին՝ հանգամանալից հարցազրույց տալով կառավարամետ «Բորբա» ռուսալեզու թերթին: Մակայն, ցավոք, վերջինս ամբողջապես լույս չի սփռում իրենց պատվիրակության ապակառուցողական վարքագծի վրա՝ մոլորության մեջ զգելով վրաց հանրությանը: Մանրամասն ներկայացնելով հայերի պահանջները՝ նա ասում է, որ վրացական պատվիրակությունը մերժել է այդ պահանջները՝ համարելով, որ դրանք վնասում են ոչ միայն մուսուլմանական Վրաստանի, այլ նաև ողջ Վրաստանի Հանրապետության կենսական շահերը՝ չմոռանալով նշել, որ ադրբեջանական պատվիրակությունը Բաթումի հարցում պաշտպանել է Վրաստանի դիրքորոշումը [11, գ. 576, թ. 79]:

Վերադառնալով Սան Ռեմոյի քննարկումներին՝ նշենք, որ Վանսիտտարտը, տեղեկանալով բանակցությունների ձախողման մասին, ասում է, որ լորդ Քերզոնը խորապես վշտացել է դրանից, ապա հայտնում է, որ հայերը հասել են հնարավոր զիջման եզրին և այլևս գնալու տեղ չունեն: Նա նաև հայտնում է, որ վեհաժողովը որոշել է ամեն գնով Հայաստանին ծովային ելք տրամադրել, որ Բաթումը պետք է լինի ազատ նավահանգիստ և որ հայերը պետք է երկաթգիծ ունենան թե՛ Բաթումում և թե՛ Աթինեում: Այստեղ Չխեիձեն ընդդիմանում է, թե եթե կա Բաթումը, ապա ինչի համար է այդ երկրորդ

գիծը: Վանսիտտարտը զայրացած զգուշացնում է վրացիներին չհակառակվել հայերի համեստ պահանջներին, այլապես ավելին կկորցնեն Բաթումի շրջանում, և առաջարկում է նորից հավաքվել և համաձայնության գալ հետևյալ կետերի շուրջ.

1. հայերը չեն հակառակի վրացիների իրավունքին Բաթումի և շրջանի մեջ,
2. Բաթումը՝ *Port libre et Franc* (ազատ և առանց մաքսի նավահանգիստ– Շ.Թ.),
3. Հայաստանը պիտի իր երկաթուղին ունենա Ճորոխի հովտով *en tout propriete* (սեփականության իրավունքով– Շ.Թ.), որի մի ճյուղը կերթա Բաթում *servitude*-ի (որոշակի սահմաններում ուրիշի սեփականությունից օգտվելու իրավունք– Շ.Թ.) իրավունքով և մյուսը Աթինե և Բիզե՝ հայկական նավահանգիստները: Հայերը և թաթարները կունենան Բաթումում իրենց քարափը (*quai* – կառամատույց– Շ.Թ.) և *Zone Franche*-ը (մաքսազերծ գոտի– Շ.Թ.) շենքեր կառուցանելու [2, էջ 94]:

Իմիջիայլոց, Բաթումի համար ազատ նավահանգստի կարգավիճակը նորություն չէր: Երբ 1878թ. Բեռլինի կոնգրեսի պայմանագրով Բաթումն անցավ Ռուսաստանին, ռուսները այն հայտարարեցին *porto-franko*, որը մեծ դեր խաղաց քաղաքի վերականգնման և զարգացման գործում: Այդ կարգավիճակում Բաթումը մնաց մինչև 1886թ.¹:

Հաջորդ օրը՝ ապրիլի 23-ին, պատվիրակությունները նորից հավաքվում են ժողովի՝ քննարկելու այս կետերը: Բայց նորից համաձայնություն չի կայանում, քանի որ Չիլեիձեն և Ավալովը պնդում էին, որ Վրաստանի վեհապետական իրավունքը պետք է տարածվի ոչ միայն հողի, այլ նաև երկաթգծի վրա, իսկ Ռիզե գնացող գիծը դարձյալ մերժեցին: Սրանից հետո պատվիրակությունները վերջին ան-

¹ www.wikipedia.org.

զամ հավաքվեցին Վանսիտտարտի մոտ՝ հայտնելու, որ համաձայնություն կրկին չի կայացել: Վանսիտտարտը հուզված և դառնացած դիմում է վրացիներին. «Պարոնայք վրացիներ, դուք չկամեցաք ընդունել հայերի համեստ պահանջները: ...Դուք ձեր հայրենիքի շահերի դեմ ընթացաք: Դուք չուզեցիք Հայաստանին իրավունք տալ հարևանորեն ձեր հողով երկաթուղի տանել: Վստահ եղեք, որ հայերը կունենան նույն երկաթուղին, բայց իրենց սեփական հողով, և դուք կկորցնեք Բաթումի շրջանի 2/3-ը: ...Թուրքական հարցը կարգավորելով, այստեղ կլուծվի Հայաստանի հարցը, և նրա սահմանները կորոշվին: Բայց դուք և Ադրբեյջանը դեռ կսպասեք...» [2, էջ 95]:

Վրաց պատվիրակները, մասնավորապես Չխեիձեն, մնացին համառ և անզիջում: Իր կործանարար համառության մեջ Չխեիձեն աջակցություն էր գտնում պատվիրակության մյուս անդամներ Գվարջալաձեի, Գոբեչիայի և գեներալ Օդիշելիձեի կողմից [12]:

Իհարկե, բրիտանական դիվանագիտության հայանպաստ դիրքորոշումն այս հարցում կարող էր բավական հուսադրող լինել: Բայց դժվար է ասել՝ անգլիացիներն իսկապե՞ս ցանկանում էին Վրաստանին որոշակի զիջումներ պարտադրելով սեփական ծովային ելք տրամադրել հայերին, թե՞ Վանսիտտարտի ելույթը պարզապես զայրացած ու նաև դառնացած մարդու պոռթկում էր կամ վրաց մենշնիկներին սթափեցնելու անհաջող փորձ: Մեր կասկածամտությունը բխում է անգլիացիների հետագա վարքագծից: Փաստը մնում է փաստ, որ նրանք այդպես էլ մինչև Բաթումից հեռանալը և դրանից հետո էլ չուզեցին կամ չկարողացան համոզել Վրաստանին Բաթումից սեփական ծովային ելք տրամադրել Հայաստանին: Անտանտի մյուս տերությունները ևս, այդ թվում նաև Ֆրանսիան, համաձայն էին Բաթումով Հայաստանի ծովային ելքին: Ինչպես վերևում նշել ենք, Ֆրանսիան դեմ էր Տրապիզոնը Հայաստանին հանձնելուն և Բաթումով ելքը նպատակահարմար էր համարում:

Սան Ռեմոյի խորհրդածողովում Բաթումի հարցը պաշտոնապես քննարկվել էր հենց առաջին օրը: Քննարկման ընթացքում Ֆրանսիայի ներկայացուցիչ Բերթրլոն հարցնում է Վանսիտտարտին, թե Վրաստանը պատրաստ է լիակատար երաշխիքներ տալ նավահանգստի ազատ ու հավասար օգտագործման և նավթամուղի անվտանգության համար: Վանսիտտարտը պատասխանում է, որ հույս կա այդ արդյունքին հասնել: Ելնելով դրանից՝ խորհրդածողովը որոշում է, որ՝ ա) մեծապես ցանկալի է համաձայնություն կայացնել Հայաստանի, Վրաստանի և Ադրբեջանի միջև Բաթումի նավահանգստի կապակցությամբ և բ) այդ համաձայնագիրը պետք է ստորագրվի Թուրքիայի հետ կնքվելիք պայմանագրի հետ միաժամանակ կամ, եթե հնարավոր է, ավելի վաղ [13]: Վանսիտտարտի հույսը, ըստ երևույթին, անդրկովկասյան պատվիրակությունների հետ իր ակտիվ աշխատանքն էր, հորդորները և, հավանաբար, վերջիններիս խոհեմությունը: Սակայն, ավաղ, այդ խոհեմությունը չդրսևորվեց, և Վանսիտտարտի հույսերը, ինչպես տեսանք, ի դերն ելան:

Վրացական կառավարությունը, ձգտելով մեղմել հայերի պահանջները Բաթումի նկատմամբ, դիմում էր նաև խորամանկության՝ հավատացնելով, թե իր նպատակը Բաթումի մարզում թուրքական իմպերիալիզմի դեմ պայքարն է: Իհարկե, մեզ համար հակաթուրքական պայքարն առանցքային նշանակություն ուներ, բայց դրանով ծովային ելքի խնդիրը չէր կարող մղվել երկրորդ պլան: 1920թ. մայիսի 15-ին «Բորբա» թերթը գրում է. «Բաթումի մարզում Վրաստանի վերջնական նպատակը հակաթուրքական ամուր դիրքերի ստեղծումն է ընդդեմ Անդրկովկասում թուրքական իմպերիալիզմի: Հայ դիվանագետները չեն կարող դա չհասկանալ: Իսկ եթե, բոլոր դեպքերում, նրանք խոչընդոտեն Բաթումի և նրա մարզի հանձնմանը Վրաստանին, վերջինիս համար բացարձակ անընդունելի պահանջներ առաջադրելով, ապա նրանք հավասարապես կվնասեն թե՛ Վրաստանի և թե՛ Հա-

յաստանի շահերը: ...Մենք ուզում ենք հավատալ, որ Հ.Օհանջանյանի կառավարությունը Բաթումի հարցում կբռնի Վրաստանի համար ավելի բարեկամական դիրք, քան Խատիսյանի կառավարությունը և Փարիզի հայկական պատվիրակությունը...» [14]: Դժվար է արդարացնել թե՛ Հայաստանի, թե՛ Վրաստանի կառավարությունների և թե՛ նրանց պատվիրակությունների փոխադարձ անվստահությունն ու անհանդուրժողականությունը: Նրանք պարտավոր էին փոխզիջումներով հասնել վիճելի հարցերի լուծմանը և ուս ուսի տված՝ պայքարել իրենց պետությունների ամրապնդման համար: Մինչդեռ այդ անվստահությունը և թշնամանքի հասնող հակասություններն անդառնալի հետևանքներ ունեցան երկու երկրների համար:

Անտանտի երկրները, ձգտելով Բաթումին ազատ նավահանգստի կարգավիճակ շնորհել, ըստ երևույթին, հեռուն գնացող նպատակներ էին հետապնդում: Չե՞ որ հյուսիսից սպառնացող բոլշևիկյան վտանգի պայմաններում միջազգայնորեն ճանաչված ազատ նավահանգստի կարգավիճակը կարող էր զգաստացնել ռուսներին: Ասվածն ապացուցվում է 1920թ. ապրիլի 28-ին Անգլիայի արտաքին գործերի նախարարությունից Թիֆլիս՝ Անդրկովկասում բրիտանական կոմիսար, գեներալ Ուորդոնային հղած հեռագրում, որով վերջինս տեղեկացվում էր, որ Անգլիան Սան Ռեմոյում ձգտել է պարտավորեցնել Անդրկովկասի երեք հանրապետություններին համաձայնության գալ իրենց սահմանների և Բաթումի ապագա կարգավիճակի վերաբերյալ: Այդ քաղաքականությունը միտված էր նրան, որ Բաթումից դաշնակիցների գորքերի հեռանալուց հետո քաղաքն ու նավահանգիստը չպետք է անցնեին Խորհրդային Ռուսաստանին: Այնուհետև ասվում է, որ Բաթումը վեր էր ածվելու ազատ նավահանգստի, որից հավասար իրավունքներով օգտվելու էին Անդրկովկասի բոլոր հանրապետությունները, իսկ Հայաստանը նավահանգստի հետ պետք է կապվեր երկաթուղով: Սակայն վրացիներն «իրենց կարճա-

տեսության հետևանքով» հրաժարվել են այդ պայմաններից: «Ամենայն հավանականությամբ, վրացիները նպատակ ունեն խեղդել իրենց հարևաններին...» [15],- ասվում է հեռագրում:

Սակայն մեզ մնում է ընդամենը եզրակացնել, որ բրիտանական դիվանագիտությունն այս հարցում ձախողվեց: Փաստը մնում է փաստ, որ այդ ձախողման գլխավոր դերակատարը մենշինիկյան Վրաստանն էր: Այդ հարցում նրան օժանդակություն ցուցաբերեց Ադրբեջանը: Այդ ձախողման մեջ մեղքի իր բաժինն ուներ նաև հայկական կողմը, որը չկարողացավ ճիշտ կողմնորոշվել և իրականանալի պահանջներ ներկայացնել, չկարողացավ կանխել ադրբեջանցիների կողմից վարվող Հայաստանի և Վրաստանի միջև սեպ խրելու քաղաքականությունը...

Այսպես անարդյունք ավարտվեցին հայ-վրացական բանակցությունները Փարիզի վեհաժողովի շրջանակներում:

Հետագայում վրաց պատվիրակության անդամ Զ.Ավալովը գրում է, թե ինքը ձգտել է համոզել իր ընկերներին Ճորժիսի ձախ ափի նկատմամբ հայերի վերապահումն ընդունել, որպեսզի համաձայնագիրը ստորագրվի և հնարավոր լինի այն ներկայացնել Գերագույն խորհրդին [3, սրբ. 270]: Սակայն, դժբախտաբար, դա հնարավոր չեղավ: Հայ-վրացական անհամաձայնությունն ու ներհակությունները, ի վերջո, դարձան երկու հանրապետությունների կործանման գլխավոր պատճառներից մեկը:

Մայիս, 2013թ.

Աղբյուրներ և գրականություն

1. *Ричард Г. Ованнисян*, Международные отношения Республики Армения 1918-1920гг., Ереван 2007, стр. 430.
2. *Ս.Սհարոնյան*, Մարդարապատից մինչև Սևր և Լոզան: Քաղաքական օրագիր, Երևան 2001, էջ 61-62:
3. *З.Авалов*, Независимость Грузии в международной политике 1918-21гг., Париж, 1924, стр. 255.

4. ՀԱԱ, ֆ. 200, ց. 1, գ. 508, թ. 42; *Ա.Խատիսյան*, Հայաստանի Հանրապետության ծագումն ու զարգացումը, Բեյրութ, 1968, էջ 251:
5. ՀԱԱ, ֆ. 200, ց. 1, գ. 576, թ. 78:
6. ՀԱԱ, ֆ. 200, ց. 1, գ. 542, թ. 14:
7. ՀԱԱ, ֆ. 276, ց. 1, գ. 214, թ. 210:
8. *Ս.Մանուրեան*, Վրացի մենջեիկները եւ անգլիական զորավարները, Հայրենիք, Բոստոն, Զ. տարի թիվ 3 (63), յունուար 1928, էջ 146:
9. ՀԱԱ, ֆ. 200, ց. 1, գ. 516, թ. 71-72:
10. *Ա.Խատիսյան*, Հայաստանի Հանրապետության ծագումն ու զարգացումը, Բեյրութ, 1968, էջ 251:
11. ՀԱԱ, ֆ. 200, ց. 1, գ. 516, թ. 69-70:
12. *Արտ. Աբեղյան*, Վրաստանի անկախութիւնը, «Հայրենիք», Բոստոն, թիվ 12 (48), հոկտեմբեր, 1926թ. էջ 95:
13. Հայաստանը միջազգային դիվանագիտության և սովետական արտաքին քաղաքականության փաստաթղթերում (1828-1923), խմբ.՝ Ջ.Կիրակոսյան, Երևան 1972, էջ 621-622:
14. ՀԱԱ, ֆ. 276, ց. 1, գ. 217, թ. 95: Նաև՝ նույն տեղում, ֆ. 200, ց. 1, գ. 576, թ. 79:
15. *Գ.Գալոյան*, Հայաստանը և մեծ տերությունները 1917-1923թթ., Երևան 1999, էջ 162-163:

ВОПРОС О ВЫХОДЕ К МОРЮ И АРМЯНО-ГРУЗИНСКИЕ РАЗНОГЛАСИЯ НА КОНФЕРЕНЦИИ В САН-РЕМО

Շիրակ Թորոսյան

Резюме

После Первой мировой войны приоритетной задачей армянской дипломатии стало обеспечение Армении выхода к морю. В 1920г. на конференции в Сан-Ремо была предпринята попытка дать Батуми статус свободного порта. Но наша дипломатия и тут потерпела неудачу. Главной виновницей провала стала меньшевистская Грузия, а помогал ей Азербайджан. Своя доля вины была и у армянской стороны, не сумевшей правильно сориентироваться и предъявить осуществимые требования, не сумевшей предотвратить проводимую Азербайджаном политику вбивания клина между Арменией и Грузией.