

արհեստանոցը, որտեղի աշխատավորները վերջին չորս տարուան ընթացքում, պատերազմի յեղափոխական խժդուների և արկածախնդրության շրջանում, 1915—1921, փչացած շոգեշարժ քարշակներից մի քանի հատը, առանց վճարի, վերանորոգեցին և նուիրեցին նորակազմ Հ. Ս. խ. Հասարակապետության և դեռ շարունակում են այդ անձնուէր գործը մեծ եռանդով: Պէտք է տեսնել, թէ ինչպիսի փչացած, անպետքացած և ջարդուած քարշակներ են նորոգել և գործադրութեան դրել, որպէս զի մարդ կարողանայ որոշ դաղափար կազմել արհեստանոցի գործավորների կատարած այս զոհարարութեան մասին: Սոյն ժամանակ երբ հնարաւորութիւն չկար նորանոր մեքենա-քարշակներ ձեռք բերելու և բարեկարգելու երկաթուղու գնացքներն, այս ծառայութիւնը, անձնուրաց զոհարարութիւնը անգնահատելի էր:

Արդէն շինուում և կարգի են դրուում ջուլհականոցի մեքենաները, որը Հայաստանին նուիրել և մեզ ուղարկել է Հ. Ս. խ. Հասարակապետութիւնը 1923ին:

Երկաթուղու մեքենական արհեստանոցի, ջուլհականոցի և էլեքտրական կայարանի համար «Հանդէսին» կը գրեմ մի ուրիշ անգամ մանրամասնաբար:

Ջրանցքը ներքնուղուց դուրս գալուց յետոյ՝ 45 կիլոմետրի երկարութեամբ ընթանում է Շիրակի դաշտում կազմելով աղեղնաձև քաղաքիս շուրջը, որը ոռոգելու է 16 հեկտար դաշտի հողերը: Այս 45 կիլոմետր ջրանցքի 85% արդէն պատրաստ է, փորուած է, պէտք է հունը տեղ-տեղ ցեմենտով և քարով բարեկարգել: Մինչև Հոկտեմբերի սկիզբը ջրանցքի այս աշխատութիւնն էլ լիովին պատրաստ կը լինի:

Ջրանցքը Օրթա քիլիսա գիւղի մօտ անցնելու է նրա համար յատկապէս շինուելիք երկու կամուրջներից, ագուգաններից, որոնցից մինը 21 և միւսը 40 մետր երկարութիւն, երկուսն էլ տասնական մետր բարձրութիւն ունին՝ այն խրամատների յատակից որոնց վրայ կառուցուում են կամուրջները: Կամուրջները չորս մետր և կէս լայնութիւն ունին, որոնց վրայ տեղաւորելու է միայն ջրանցքը, անցորդ կամ սայլորդ կարող են ցածրից գնալ: Կամուրջները շինուում են, որպէս զի ջրանցքի ջրի բարձրութիւնը չիջնի, չընկնի, իսկ պատնէշ չէր կարելի այդտեղ շինել, քանի որ գաւնան հեղեղների ժամանակ

այդ խրամատներից ջրեր են հոսում, անցնում և Կամուրջները կառուցուում են կարծր քարով:

Բաց ջրանցքի առուի ամրացուելիք և ցեմենտով շինելի մասը ամրողջ ջրուղու երկարութեան 20⁰/₀₀ է միայն կազմում, մնացեալը պինդ և հաստատուն կաւից ու փխարից է անցնում:

Շիրակի ջրանցքի ամենագիշտար և հսկայական մասը ներքնուղին էր կազմում, որ արդէն մեծ յաջողութեամբ և ուղիղ գծերով միացան իւրար հետ, եօթը իւրար հանդէպ գործող տեղերից, բաց ջրանցքի մասը մեծ նեղութիւն չի կարող պատճառել այն ալիաջան աշխատողներին որոնք 21 ամուսն ընթացքում անարգել հերոսական քայլերով առաջ տարին իրենց ստանձնած գործը: Շուտով խմբագրութեանդ միջոցով հասարակութեան կը յայտարարեմ ջուլհականոցի և երկաթուղու մեքենական արհեստանոցների մասին:

Հանձնակիւն, 27 Օգոստոս, 1924: Ս. ԱՏՐՊԵՏ



ՆՈՐ ՄԱՏԵՆԱԳՐՈՒԹԻՒՆ

ԴԻՏՈՂՈՒԹԻՒՆՆԵՐ Լ. ԹԱՆԹԻ «ՀԻՆ ԱՍՏՈՒՆԵՆԵՐ» ԴՐԱՄԱՅԻ ՄԱՍԻՆ. ՊԱՏՄԱԿԱՆ, ՏԵՂԵԳՐԱԿԱՆ, ԿԵՆՏՐԱԿԱՆ ՏԵՍԱԿԵՏԻՑ

«Հին Աստուածներ», դրամայի մասին բաւական քննադատականներ լոյս են տեսել ժամանակին. սակայն այդ տաղանդաւոր գրուածքի պարզաբանութիւնը չի կարելի աւարտուած համարել:

Հայ գրականութեան մեջ յատուկ ուշադրութեան արժանացած այդ գրուածքը արժէ ուսումնասիրել, որովհետեւ հայ կեանքի որոշ կողմի պարզաբանութեան գեղեցիկ կերտուածքն է:

Երկար ժամանակ Սեւանում, յատկապէս ամառներն, անցկացնելով՝ առիթ եմ ունեցել գրեթէ քաջ առ քաջ վերլուծել պատմական, կենցաղական և տեղագրական տեսակէտից այդ դրաման, մի կողմից պատմական յիշատակարանները ի նկատի ունենալով, միւս կողմից կղզու դիրքը, տեղագրութիւնը և երրորդ կողմից հարց ու փորձ արել Սեւանի միաբաններին միաբանական կենցաղի, ժամապաշտութեան մասին: