

մինչեւ անհրաժեշտութիւն եւ դարձել մեծին եւ հզօրագունին բնակարանը սովորականէն տարբեր եւ գեղեցիկ շինել, եւ այլն: —

Մարդիկ իրենց այս պիտոյքներուն գոհացում տալէ բաւական ժամանակ յետոյ՝ մտածեցին հոգեկան գերագոյն պիտոյքին ծառայող եւ նպաստակցամար չէնքին շինութեան մասին: Այն ատեն ա՛յա Ցաճարն, արդարեան՝ այն սրբավայրն, ուր միայն վարի հոգիներ վերնոյն հետ կրնան ուղղակի հաղորդել: —

Քանդակագործութիւնն՝ նախատեն ետքը հնարուած շինութեանց սովորականէն տարբերելու պիտոյքէն յառաջ եկած է: Այն օրէն մարդիկ սկսած են ճոխ սրբատաշել, գեղաձեւել կոպիտ քարն եւ անոր շնորհալի ձեւ մը տալէ վերջը՝ գեղեցիկամար վերջով զետեղել շինութեան մեջն ամբողջութեան մէջ: Նարոյի եւ քսի՝ թէ յօրէ անտի եղած է միացումս գեղեցիկն ընդ օգտակարին: —

Գալով արձանագործութեան՝ հնագէտ պատմաբանք կ'ըսեն՝ թէ մարդիկ պալատներ եւ դամբաններ շինելէ ետքն, երբ յարաժամ անոնց գերազանցութեան դրոշմ մը տալու ետեւէ էին, սկսան ընդօրինակել ինչ որ կար գեղեցիկ՝ զիրենք շրջապատող բնութեան մէջ, եւ օր մ'ալ երբ ամեն բան օրինակած էին՝ մարդիկ զիջեցան իսկ օրինակելու ելան, յայդմ օրէ եւ արձանագործութիւնն: —

Հուսկ ուրիմն՝ շատ ուշ մարդիկ գոյնելու գեղէն հրապուրուած մտածել են՝ որ այն քանդակներն, որոնց նախադադարին զիրենք շրջապատող բնութենէն էին առած, կրնային բնականին պէս գունաւոր ըլլալ: Ըսին եւ ըրին: Ըստի եւ ծագումն նկարչութեան:

Այս նոր արուեստս ի սկզբան ասանկ գերի եւ սահմանափակ շրջանի մէջ էր. սակայն երկայն շտեւեց, եւ նկարչութիւնն մարդկային իմացականութեան առջեւ մի անվերջութեան ասպարէզ բացաւ:

Յաւիտեանականն յաւիտեանական լուսով — պատճառ եւ սկիզբն — մարդիկ յաղոցեան մոգութիւններ ընելու: Հոգեւոյն ինչ ըղձերը, մարմնոյն ինչ շնորհները, լուսին ինչ հանգիստութիւնքն, շողին ինչ թոյրերը, ծովուն ու ցամաքին ինչ ճմայքն, վերջապէս ինչ որ կայ ըմբռնելի, եւ որ առաւել է՝ մարդիկ իրենց շնորհաւոր գերազանց իմացականութեան եւ անպարագրելի երեւակայութեան շնորհիւ ան-

ցան շողափնիլ եւ տեսանիլ բնութեան սահմաններէն, եւ էից աշխարհէն յանէիցն սաւառնելով մինչեւ յԱստուած բարձրացան:

(Հարսնախել)

Ա. Փէթլաճեան

ՕՊԵՐԵԹԻԿ (aéropiane)

Վարելի օդապարկին խնդիրն իւր լուծումը եթէ ոչ ամերիկացւոյ մը ձեռքը, բայց գոնէ ամերիկեան երկրին վրայ պիտի գտնէ. որովհետեւ առանց ուրանալու պէտք ենք խոստովանել եւ ընդունիլ՝ թէ Եանքիները գոնէ չեն դարդիր դրամագլուխներ տալ թռչելու գործեաց բազմաթիւ հնարաց, թէ եւ ասոնց գիւտերը ցայժմ կամ անտակ եւ կամ խաբէութիւն կ'երեւան: Բնականաբար «Պերլինկոնի օդապարկի ընկերութիւնն», որ անցեալ ամիսները խոսակցութեան առարկայ էր եղած, այժմ — ինչպէս կը գուշակուէր — ի գերեւ ելած է, առանց նոյն իսկ ստորագրեալ 10 միլիոն տոլարէն սենթ մ'անգամ հաւաքել կարենալու: Այս ընկերութեան ամբարտաւան խոստումը՝ թէ արուեստահանդիս տարին 1893ին՝ Նիւ-Եորքի եւ Չիքագոյի մէջ կանոնաւոր օդաւանց երթելու թիւն մը պիտի հաստատէր, արդէն յիմարական խօսք մը կ'երեւար. եւ արգեամբք իսկ այնպէս եղած պիտի ըլլայ: Ցայսօր տակաւին աշխարհ չի գիտեր՝ թէ ինչ պարագաներ ընկերութիւնն պիտի յանդուգն խոստման մը դրգած են, եւ թէ ինչ տեսակ է այս նորահնար գիւտը, — ըստ հետեւորդի զարմանալի չէ՝ որ բաժանորդք կասկածելով՝ իրենց դրամական նպաստը զլացան: Այսպիսի եւ ասոր նման վախճան պիտի ունենայ անշուշտ «Բէնիլինկոնի օդապարկի ընկերութիւնն» ի Չիքագոյ, որուն համար 20 միլիոն դրամագլուխ ստորագրուած է: Հնարին այժմ գումարի վճարումը կը խնդրէ, առանց որոյ չի կրնար փորձ ընել, մինչդեռ ստորագրողք ամենայն իրաւամբ յառաջ քան գումարի վճարումն օգային հրաշայիւրը անենել ու քննել կը բաղձան: Ուստի եւ անշուշտ հնարին իւր գաղտնիքն, իսկ բաժանորդք իրենց ստակը պիտի պահեն: Քամբելի (Campbell) հռչակաւոր օդապարկն, որով 1888ին փորձեր եղած են, երկայն ժամանակէ ի վեր անլիաւատակ մոռացութեան անդունդը գահավիժած է. յուսապարար հնարին ալ այս միջոցին արկածի մը զոհ եղած է: Բենար (Rénard) գաղղիական — ամերիկեան օդանաւորդը, որ Մաթուսաղայի ժամանակներէն

ի վեր իւր գիւտին վրայ կ'երազէ ի Փիթսպէթօրթ (Pittsburgh), այժմ մոռցուած է: Սոննէյ (Sonney) ի Մոնթկոմէրի (Montgomery) յԱւսպամա, որուն վրայ երկար ժամանակ կը խօսուէր, կ'երեւայ թէ ներկայ դարուս մէջ իւր կազմածը չէ կրցած կատարելագործել: — — —

Սակայն եւ այնպէս այս ամենայն անշուք-դուժեանց եւ յուսահարութեան մէջ կը թուի՝ թէ ինչորոշ լուծումը, որով մարդիկ արդէն հազարաւոր տարիէ է վեր կը զբաղին, ինովին պիտի յաջողի շուտով, եւ այն այնպէս շուտ որ յոյս կայ նոյն իսկ 1893 ին իրական օգնանաւով Ամերիկայէն յԵւրոպայ թռչել, եւ ինչպէս հնարին իւր բրած հաշուով ամենայն ապահովութեամբ կը հաստատէ — 24 ժամու միջոցին մէջ: Որչափ ալ մարդիկ օդապարիկի նորագոյն գիտերուն նկատմամբ դժուարահաւատ եղած են, սակայն այս անգամ անշուշտ բաժանորդք իրենց նպատակը պիտի չլլանան. որովհետեւ ոչ միայն լրագիրներն, այլ նաեւ նոյն իսկ պաշտօնատեալք, ուսեալք, գիտուք, ամենահոշակաւոր ճարտարագէտք, նաեւ Միացեալ Նահանգաց համաժողովը հնարքին կողմը կ'ենդին, իւր գաղափարն երբ մի միակ անսխալ ու անվերայ կ'ենդու-նին, եւ իրենց դրամական նպատիւքն օգնելու պատրաստակամ են: Հնարքին անունն է Տը Դոսսէ (De Bausset), որ ի նմէ գաղղիացի բժիշկ մըն է, բայց տասը տարիէ ի վեր յԱմերիկա կ'աշխատի իւր վարելի օդապարիկով, որով այժմ ի հրապարակ ելած է: Իւր հնարած գիւտին “օդաղբիկ”, անունը կու տայ: Գիւտերու արտօնագրութեան պաշտօնարանն ի Վաշինկտոն, որուն պարտքն է այսպիսի գիւտերուն չափ արտօնագիր առանց նոյնին նախակազապարմունեանլու, ընդդէմ այս կանոնի: Տը Դոսսէին արտօնագիր շնորհած է միայն անոր Բրադիրներուն ու մեկնութիւններուն վստահելով: Իւր օդաքնաց նաւն ամենեւին օդապարիկ չէ. ցայս վայր հնարուած “օդաքնաց նաւերէն” բոլորովին տարբեր է: Կազմածը կը կայանայ պողպատէ գլանէ մը, որ 728 ոտք երկայնութիւն ունի, իսկ արմատգիծը 144 ոտք է: Այս գլանին տակը նաւակ մը կայ, որ 175 ոտք երկայնութիւն, 26 ոտք լայնութիւն եւ 26 ոտք խորութիւն ունի: Նաւակին վերնայարկին վրայ, ուր 200—300 հոգւոյ համար տեղ կայ, ելեկտրական մեքենաներ կան, որոնք պողպատէ գլաներն օդը կը պարպեն, թովհ հատ ահագին պտուտակները կը բանեցընեն, որոնց իւրաքանչիւրը մէկ վայրկեանի մէջ 300.000 խորանարդ ոտք

օդ վանելու զօրութիւն ունի, եւ միանգամայն զեկը հանդերձ ամենայն կազմածքով կը շարժեն: Այս նորահնար օդաքնաց կազմածին գաղտնիքն, որ յատկապէս “օգնաւ” անուան արժանի է, միանգամայն երկամեայ շոգնաւարու գաղտնիքն է, որոնք անոր համար չեն ընկզմիր, վասն զի իրենց մարմնոյն ծանրութիւնը նոյն միջոցէն նման ջրոյ մասէն աւելի թեթեւ է: Տը Դոսսէի նաւը՝ օդոյ $\frac{3}{4}$ մասը պարպելով՝ գլանով մղուած ու ճնշուած օդոյ զանգուածէն աւելի թեթեւ է, եւ ըստ Արքիմեդեսի օրինաց պէտք է որ օդոյ մէջ լողայ: Օդոյ դատարկանալով՝ օդապարիկը վեր կ'ենդէ, իսկ գլանին մէջ օդ լեցուելով՝ վար կ'իջնայ, վերջնոյն մարմնոյ ծանրութիւնն, որ արտաքուստ օդոյ ճնշման դիմանալու համար ըստ բաւականի զօրաւոր է, 150 տակառաչափ է, իսկ ճնշուած օդոյ մասին ծանրութիւնը իբր 276 տակառաչափ, ուստի կազմածին տարողութիւնն է 126 տակառաչափ: Գլանին մէջ վեց օդոյ սննեակ կայ, որոնք օդամուղ գործեաց հետ հաղորդակցութեան մէջ են: Երկու կողման արտաքին մասերուն վրայ երկու հովանոցաձեւ թեւեր կան: Արթուր տը Դոսսէ, “Ելեկտրական ակմբին”, մեծ յոյս ունի որ յաջորդ աշխարհահանդիսի բացման ժամանակ իւր այս նորահնար գիւտն արդէն պիտի գործածուի: Այս գաղափարին պաշտպան կ'ենլին ոչ սակաւ նշանաւոր անձինք. այսպէս Գուլլիեմ փեն (William H. Paine) աշխարհածա-նով ճարտարապետն Պրուքլինի կախածոյ կամրջն, մաթեմատիկոս Ե. Բոլպերտ (E. Colbert), Գ. Վ. Մէլլիլ (G. W. Melville), որ Վաշինկտնի ծովակապութեան պաշտօնարանի ճարտարագիտաց բաժնին պետն է, եւ այլ շատերը: Միացեալ Նահանգաց կառավարութիւնն արդէն հնարքին հետ օգայինծրագրին յԱմերիկա գործածութեան նկատմամբ հաստատուն որոշումներ ըրած է՝ ի դիպուածի որ այս գիւտս յաջող ելք ունենայ: Համաժողովն ի մօտոյ կ'երեւայ թէ քննութեան մասնագիտոյն կողմանէ եղած առաջարկութիւնն ընդունելով՝ հնարքն 150.000 տողար պիտի տայ ի շինութիւն իւր օգնաւին, այնպէս որ շինութեան — եւ անշուշտ նաեւ յաջողութեան — ամենեւին արդեւք ու խափան չկայ: Անդին “Անդրգամաքային օդաքնաց նաւակութեան ընկերութիւն” մը շինելու մէջ կը կազմուի, որ սոյն “օգնաւ” պիտի շինէ, եւ “ներկայ դարուս ամենամեծ գիւտը” պիտի շահագործէ: