

ԱՅԼ ԵՒ ԱՅԼ Ք

— Ազգաբնակչության անեցողութիւնը Ֆրանսիայում. երկարամեայ դադարումից յետոյ Ֆրանսիայում ազգաբնակչութեան վիճակագրութիւնը 1908 թուի առաջին կիսում տուեց յաջող հետեանք: Ծնուածների թիւը 408 հազարից բարձրացել է 412 հազարի, իսկ մահացութիւնը 457 հազարից եղել է 390 հազարի: Այսպիսի աճեցողութիւնը վերադրում են քաղաքների առողջապահական պայմանների բարելաւման:

— Նոր աղանդ. Ռուսաց Սինօդի վերջին նիստում քննուած էր Կիւմի միսսիօներական համագումարի որոշումը «Նոր Իսրայէլ» աղանդի մասին: Այս աղանդը տարածուած է գլխաւորապէս Սիբիրական խուլ անկիւններում և մի քանի մեծ քաղաքներում: Սինօդը „Н. Русь“-ի ասելով որոշեց հաստատել միսսիօներական համագումարի որոշումը և ճանաչել «Նոր Իսրայէլ» աղանդը խիստ վտանգաւոր և այդ մասին հաղորդել ներքին գործոց նախարարութեան:

— Կողոպուտը Մետսինայում. „Daily Chronicle“ թերթում տպուած է Նէապօլից տսւած մի ուշադրաւ հեռագիր երկրաշարժից վնասուածներին օգնող տեղական յանձնաժողովի կատարած զեղծումների մասին:

Այդ գործի պատճառով բանտարկուած են Մետսենայի բոլորգօմիստը (քաղաքապետը), քաղաքային քարտուղարը և քաղաքի 12 ներկայացուցիչներ:

Պնդում են, որ նոքա իւրացրել են ոչ միայն առձեռն գրամներ, այլ նոյն իսկ հագուստներ և պաշար, որ յատկացրած էին վնասուածներին: Յափշտակութեան չափը խոշոր գումարի է հասնում:

Ի նկատի ունենալով բացառիկ հանգամանքները, որի մէջ կատարուել է այս զեղծումը. յանցաւորները կ'յանձուեն ոչ թէ քաղաքացիական, այլ զինուորական դատարանին: „Баку“

ԿՈՂԲԻ ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՃԻՒՂԸ

Երկրի արդիւնաբերութեան զարգացման համար անհրաժեշտ են դիւրագնաց ճանապահները, առանց որոնց անհնարին է հարկաւոր նիւթերի ներածումն և ունեցած տեղական բերքերի արտահանութիւնը: Երևանեան նահանգը մինչև վերջին ժամանակները զուրկ էր Ռուսաստանի և Կովկասի մայրաքաղաք — Թիֆլիսի հետ հաղորդակցութեան դիւրին ճանապարհից, այդ նահանգում կար ընդամէնն երեք խճուղի — Երևան — Թիֆլիս, Երևան — Նախիջևան և Երևան — Իգդիր, իսկ իւր ներքը, գաւառական կենդրոնների և գիւղերի մէջ կային սայլի ճանապահներ, որոնք անձրևային եղանակներին ուղղակի անհնայանելի էին և են մինչև օրս: 1900 թուից երկաթուղու դիժը անցնելով Թիֆլիսից — Զուֆա մեծապէս նպաստեց հաղորդակցութեան հեշտանալուն և առուտուրի արագանալուն. սակայն մի երկաթուղային դիժ կտրելով նահանգի միջից ու անցնելով, չէր կարող այնքան մեծ ազդեցութիւն ունենալ երկրի արդիւնաբերութեան վրա, որքան եթէ կողմնակի ճիւղերով նա մտնէր նահանգի աւելի խորքերը: Յանկալի կլինէր, որ նրա մի ճիւղը գնար դէպի Իգդիր — բամբակի արտահանութեան խոշոր վայրերից մինը, դէպի Կողբ՝ աղի արտահանութեան կենտրոնը, Վաղարշապատ՝ ընտիր խաղողի արտահանութեան վայրը և այլն:

Անցեալ տարի լսեցինք, որ Իգդիրցի մի խումբ ինտելիգենտ անձեր խնդիր են յարուցել Սարգսրաբատ կայարանից դէպի Իգդիր գիժ անցկացնել. թէ ինչ հետևանք ունեցաւ, մեզ յայտնի չէ, այժմ «Մշակի» թղթակիցն յայտնում է որ նոյնպիսի հարց կայ Արաքս կայարանից դէպի Կողբ գիժ անցկացնել, որը հաւանական է շուտ իրագործուի: Յիշեալ թղթակիցն ասում է. —

«Դեռ ևս 1907 թւի գեկտեմբերի 11-ին Կողբի աղահանքի ընկերութիւնը, որ անմիջական կերպով շահագրգռուած է այդ ճիւղի շուտամիոյթ կառուցմամբ, համոզ-

ուած լինելով որ կառավարութիւնը, իր ներկայ ֆինանսական տագնադարի շրջանում, հաղիւ թէ ձեռնարկի Կողբի երկաթուղային ճիւղի կառուցմանը, շտապում է իր ծառայութիւնը առաջարկել անդրակովկասեան երկաթուղային վարչութեանը:

Ընկերութիւնը նախ և առաջ կազմել է այդ նոր ճիւղի նախահաշիւը, որի համաձայն գիծը պէտք է տարուի «Արաքս» կայարանից մինչև Կողբ, մօտ 30 վերստ տարածութեամբ (25 վ.) և 750,000 ռուբլի արժողութեամբ, առանց շարժական մասերի՝ շոգեմեքենաների ու վազոնների: Ամենախոշոր ծախքերից մէկը Արաքսի կամուրջն է լինելու, որ գնահատուում է 120,000 ռուբլի:

Ահա այդ դժի ընդհանուր արժողութիւնը կազմող 650,000 ռուբլի գումարը ընկերութիւնը պատրաստակամութիւն է յայտնում, առանց տոկոսի բաց թողնել կառավարութեանը այն պայմանով միայն, որպէսզի երկաթուղին պատրաստուի մի տարւոյ ընթացքում, իսկ փոխառութեան գումարը վերադարձուի ընկերութեանը 3 տարուայ ընթացքում, երթևեկութիւնը սկսուելու օրից հաշուելով: Բացի դրանից աղի փոխադրութեան համար ներկայումս գոյութիւն ունեցող տարիֆը չը պէտք է աւելացուի 10 տարուայ ընթացքում և ընկերութեանը աղի փոխադրութեան նպատակով յատկացուող վազոնների համար երկաթուղային վարչութիւնը (անդրակովկասեան) առանձին տուրքեր չը պիտի պահանջի:

Ահա դրանք են պայմանների գլխաւոր կէտերը, որոնցով վերոյիշեալ ընկերութիւնը դիմել է նաև Փոխարքային:

Թէ Փոխարքան և թէ անդրակովկասեան երկաթուղու վարչութեան խորհուրդը (1908 թւի ապրիլի 25-ին № 189) համակրութեամբ են վերաբերուել այդ առաջարկին: Վերջինս, անվիճելի գտնելով Կողբի երկաթուղային ճիւղի ընդհանուր պետական—արդիւնաբերական նշանակութիւնը, միջնորդութիւն է յարուցել ճանապարհների հաղորդակցութեան միմիատրութեան առջև՝ խնդրելով այդ հարցին շուտով դրական լուծումն տալ:

Այդ ճիւղի շահաւէտութիւնը անվիճելի է ընդունում նաև ֆինանսների մինիստրութեան խորհրդի անդամը, սակայն կառուցման խնդրում նա, առանձին կարծիք է յայտնել, այն է՝ որ այդ ճիւղը ամենակարճ ժամանակամիջոցում պէտք է շինուի պետական գանձարանի հաշուով:

Միւս կողմից կովկասեան լեռնային վարչութիւնը ևս աշխատում է նպաստել գործի աջողութեանը՝ կառավարութեան ուշադրութիւնը հրաւիրելով այն հանգամանքի վրա, որ գանձարանի եկամուտը կրկնապատկուելու է դրանով (1908 թւի հոկտ. 16-ին № 4996),

Ինչպէս երևում է այս բոլորից, ընկերութիւնը հանգէս գալով ոչ թէ իբրև կոնցեսսիօներ և շահագործութեան մասին մտածող, այլ իբրև նախաձեռնող՝ ամեն ջանք գործ է դնում գործը շուտով գլուխ բերելու համար: Եւ նա արել է այն ամենը, ինչ որ իրանից է կախուած: Այն առաջարկը, որ գծի կառուցման նպատակով նա անում է կառավարութեանը, գուցէ հոյնիսկ ձեակեպի աւելի ձեռնտու պայմաններով, եթէ միայն առաջարկը ոչ թէ ձգձգուի, այլ շուտով լուծումն ստանայ:

Յամենայն դէպս խնդիրը այսօր դրուած է նոր փազիսի մէջ, մէզ մնում է յուսալ որ երկրի ու պետութեան կենսական շահերը կը դրդեն կառավարութեանը կարիքնէտային ձգձգումներից դուրս հանելու Կողբի երկաթուղային ճիւղի կառուցման հարցը և շուտով գրական լուծումն տալու նրան:

Յանկանք օր առաջ իրականացած տեսնել Կողբ — Արաքս գծի բացումը:

