

# ԶՐԻ ՎՐԱՅՈՎ, ԹԵՇՏԱԿՈՎ

Երբ Նապոլեոնը նվաճել էր Եվրոպայի կեսը, Բրիտանիան դիմադրեց նրա իշխանությանը:

Ֆրանսիայի վաղեմի ախոյանը պաշտպանված էր նեղուցի արծաթյա ժապավենով: Նապոլեոնը տարված էր նեղուցի տակ Կալեից մինչև Անգլիա գետնուղի կառուցելու մտքով, որպեսզի «կղզի-ամրոցը» միացնի մայրցամաքին:

Այդ նախագիծը փոստատար կառֆի դարում ո՛չ տեխնիկապես իրագործելի էր և ո՛չ էլ տնտեսապես խելամիտ:

Սակայն, երբ 19-րդ դարի երկրորդ կեսին կառուցվեցին Եվրոպայի մեծագույն երկաթուղիները, այն ժամանակ առաջարկվեցին գետնուղու բազմաթիվ նոր նախագծեր. այժմ նրանք ունեն նաև տնտեսական իմաստ: Ուրսունական քվականներին անգլիական մի ընկերություն ջրանցքի տակ երկաթուղային բունել կառուցելու բուլլտություն ստացավ: Նա անգամ երկու մղոն առդաջ տարավ բունելի կառուցումը Դուվրի մոտակայքում, սակայն ստիպված էր դադարեցնել աշխատանքները տեխնիկական և ֆինանսական դժվարությունների պատճառով:

Այդ նախագիծը երբեք չէր արժանացել բրիտանական պահպանողականների խրախուսմանին: Զինվորականները գետնուղու կառուցման մեջ տես-

նում էին մի դարպաս՝ որտեղից կարող էր ներխուժել թշնամին:

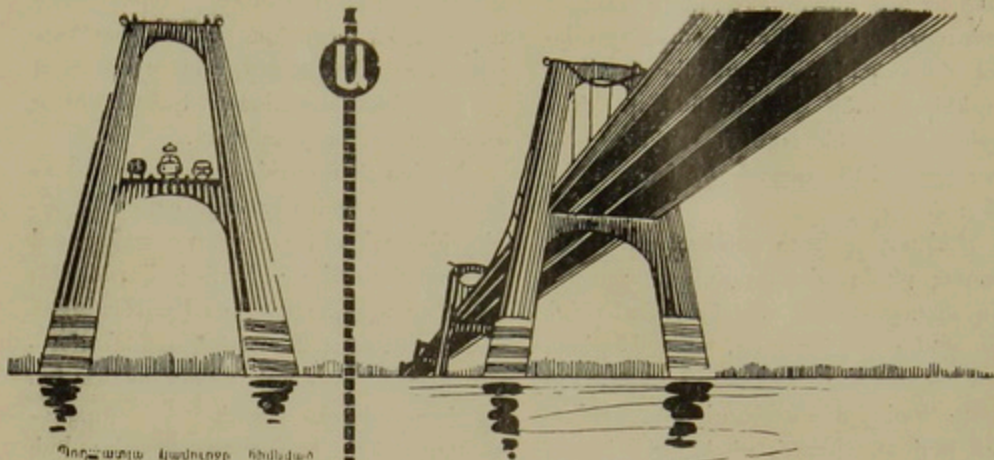
Թեև այժմ՝ միջուկային զենքի և հրթիռների դարում նրանք թողել են այդ երկյուղը, բայց բնակչության մեջ դեռ խորը կերպով արմատացած է մայրցամաքին միանալու հակակրանքը:

1957 թ. հուլիսին կազմվեց «Ուսումնական խումբ ջրանցքային գետնուղու կառուցման համար», որին աջակցում էին ֆրանսիական ու անգլիական ուժեղ կապիտալային խմբերը և, ամենից առաջ, երկաթուղային ընկերությունները:

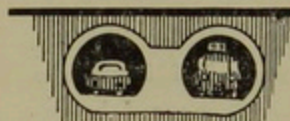
Դրան ի պատասխան 1960 թ. ավտոմոբիլային արհանները հրամցրին մի հակաճանապարհ. նրանք ուզում էին մի հսկայական կամուրջ հիմնել նեղուցի վրա: Սրանց «քեուրիկուներ» ֆրանսիական, անգլիական և ամերիկյան մետաղագործական կոնցերններն էին: Երկու խմբերը կատաղի պայքար էին մղում միմյանց դեմ, ամեն մի կողմն աշխատում էր անցկացնել իր նախագիծը:

Երկու պետությունների հաղորդակցության էֆսպերտներից կազմված ֆրանս-բրիտանական մի հանձնաժողով տարիներ շարունակ բնում էր նախագծերը: Այժմ հանձնաժողովը հրապարակել է իր վերջնական որոշումը: Գերադասությունը տրվել է գետնուղուն,

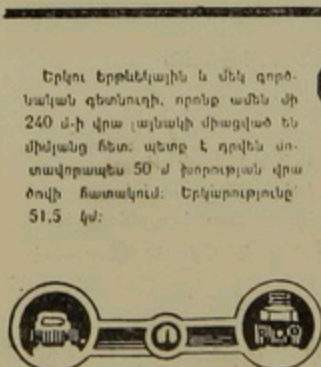
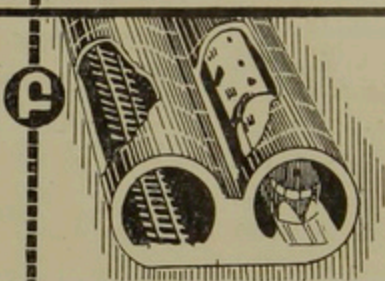




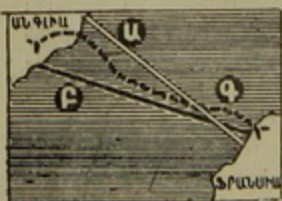
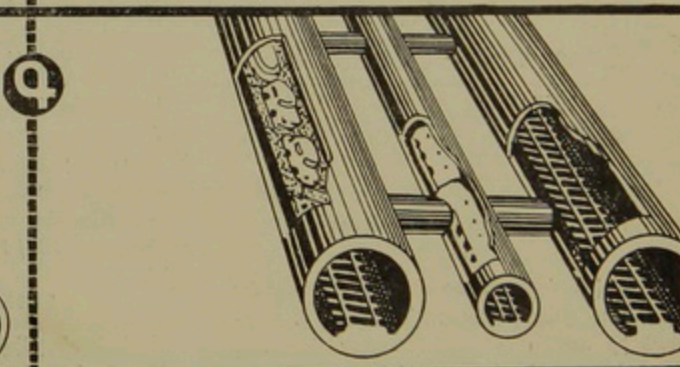
Պողոսյան կամուրջը հիմնված է 164 սյուների վրա։ Նրա երկարությունը 33.8 կմ է, ջրի առավելագույն խորությունը 53 մ։



Կրկնակի զետևուղին պետք է նախօրոք պատրաստված վիճակում խցեցվի ծովի հատակում փորված ոչ խորը փոսի մեջ։



Երկու երթևեկային և մեկ զործ. նավան զետևուղի, որոնք ամեն մի 240 մ-ի վրա լայնակի միացված են միմյանց հետ։ պետք է զրվեն սուտավորապես 50 մ խորության վրա ծովի հատակում։ Երկարությունը՝ 51.5 կմ։



Ֆրանս-բրիտանական երապետների հանձնաժողովը երկարամյա քննարկումից հետո մերժեց կամուրջի նախագիծը և ընդունեցի համարեց զետևուղի (Բ կամ Գ նախագծերը)։



ֆանի որ այն զգալիորեն ավելի էժան է: Կամուրջը իր 164 երկաթբետոնե սյուներով վտանգավոր կդարձներ նավերի երթևեկությունը Կալեի՝ հաճախ մառախլապատ նեղուցում: Գետնուղին կարժենա 143 միլիոն ֆունտ ստերլինգ:

Գեներալ զր Գոլը ցանկանում է անհապաղ քննել գետնուղու կառուցումը: Այդ միջոցառման մեջ նա տեսնում է այն բանի փորձափար, քե Անգլիան իրոք կցանկա՞ր «միացում եվրոպայի հետ»: Սակայն անգլիացիները բավական լավ են հիշում, քե ինչպես իրենց ընդունելությունը «Բեդհանուր շուկայի» մեջ խափանվեց զր Գոլի «ոչ»-ից: Բրիտանական հաղորդակցության մինիստրըրը հայտարարել է, որ առայժմ ոչինչ վճարված չէ, և էֆսկերտների որոշումը հրապարակվել է միայն այն պատճառով, որ «մեր դեմոկրատական երկրում յուրաքանչյուրն իրավունք ունի հայտնելու իր կարծիքը»: Այսպիսով նաև այս զարմանքի և հիացման արժանի

տեխնիկական նախագծի նկատմամբ ակներև են այն խորին անվստահությունն ու ախոյանությունը, որ տիրում է կապիտալիստական կոնցերնների «արևմտյան աշխարհում»:

Կամուրջի համեմատությամբ գետնուղին ունի նաև քերություններ: Դրանցից հիմնականն այն է, որ այնտեղով ավտոմեքենաներ չպետք է երթևեկեն, քանի որ այրվող զագերը կքունավորեն գետնուղու օդը: Չնայած դրան գետնուղին կտա ժամանակի մեծ տնտեսում և կլինի զգալիորեն ավելի էժան՝ հավազնացության համեմատությամբ: Իսկ կամուրջը ավելի քանկ կնստեր, քան լրացուցիչ նավերի կամ ինֆանքիոների կառուցումը, որոնցով կապահովվեր հավասարազոր երթևեկություն:

Անգլո-ֆրանսիական հանձնաժողովը իր հաղորդման մեջ ենթադրում է տարեկան 1,3 միլիոն երթևեկության միջոց, 3,7 միլիոն ուղևոր և 4 միլիոն տոննա ապրանք:

## ՓՈՐՐ ԴԵՊՐԵՐ ՄԵՇ ՄԱՐԿԱՆՑ

### ԿՅԱՆՐԻՑ

#### ԻՆՉ Է ՆՇԱՆԱԿՈՒՄ «ԿԵՆԳՈՒՐՈՒ»

Հռչակալոր ճանապարհորդ Կուկը, առաջին անգամ ոտը դնելով Ավստրալիա, մտնում է վարձացած իր համար անհայտ կենդանու վրա, որը ետևի երկար ոտքերով ցատկում էր շատ բարձր: Կուկը ավստրալիացիներին հարցնում է այդ կենդանու անունը:

— Կենգուրու, կենգուրու, — պատասխանում են վայրենիները:

Հենց այդպես էլ անվանում են Կուկի տեսած կենդանուն: Հետագայում միայն, Կուկին հայտնի է դառնում, որ «կենգուրու» բացականչությունը տեղացիների լեզվով նշանակում է՝ «ես չեմ հասկանում»:

## ՎՐԵԺԽՆԴՐՈՒԹՅՈՒՆ

Դյոթինգենում ուսանելիս Նիլս Բորը մի անգամ վատ է պատրաստված լինում կոլոկվիումին և շատ թույլ ելույթ է ունենում: Բայց նա չի վհարավում և վերջում ժպտալով ասում է.

— Ես այստեղ այնքան վատ ելույթներ լսեցի, որ խնդրում եմ իմ այս ելույթը դիտել որպես վրեժ:

### ԶԱՓԱԶԱՆՑ ՈՒՇ Է

Դեմանացի բժիշկ Օսկար Լասսարը մի զեղչուկից ճամակ է ստանում, ուր ճամակագիրը խնդրում է օգնել իրեն՝ ամրացնելու մազերը:

Հնարավորություն չունենալով ընդունելության համար գնալ ֆադաֆ, ախտորոշման համար նա իր մազերից մի փունջ դնում է ճամակի մեջ: Լասսարը դեղ է ուղարկում և խնդրում ևս մի փունջ մազ ուղարկել՝ ավելի հանգամանորեն անալիզ կատարելու համար: Ի պատասխան, հիվանդը ափսոսանքով հայտնում է, որ անցյալ անգամ ուղարկել է իր վերջին մազերը: