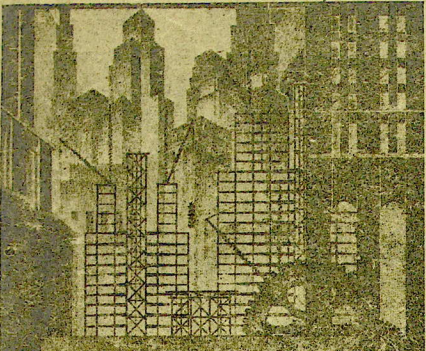




Ն. ՈՍԻՆՍԿԻ

ԱՄԵՐԻԿԱԿԱՆ ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԸ
ԹԵ ՌՈՒՍԱԿԱՆ ՍԱՅԼԸ

ՊԵՏՂՐԱՏ

1990

ՅԵՐԵՎԱՆ

Ն. ՈՍԻՆՍԿԻ

629.113 (09)

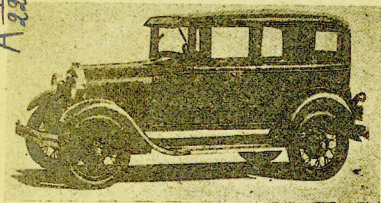
Ո

ԱՄԵՐԻԿԱԿԱՆ ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԸ

= ԹԵ՞ =

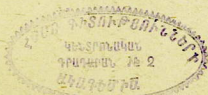
ՌՈՒՍԱԿԱՆ ՍԱՅԼԸ

A 2259



ՊԵՏԱԿԱՆ ՀՐԱՏԱՐԱԿԶՈՒԹՅՈՒՆ

ՖԵՆԻԿՍ - 1980



Հրատ. № 1281

Գրառես. № 5033 (բ) Պատվ. № 423 Տիրած 2500

Պետերատի Յերկրորդ Տպարան Յերեանում.

ԱՌԱՋԱԲԱՆ

Յերկու տարուց ավելի չե անցել այն որից, լերը մենք «Правда»-ում գետեղեցինք չերեք ֆելլետոն, վերոնց մեջ հարց եր դրված ԽՍՀՄ ավտոշինարարութունն ու ավտոմոբիլիզմը զարգացնելու անհրաժեշտության մասին: Դրանցից առաջին չերկուսը միայն վերահրատարակվեցին փոքրածախով որինակներով և շատ շուտ տարածվեցին:

Մինչդեռ հարուցված հարցը մեծ ուշադրությունը դրավեց, դրվեց առաջին սլանի վրա ու դարձավ հասարակական մեծ շարժման առանցքը—ավտո-ճանապարհային շարժման, վոր իրեն նպատակ է դնում ավտոմոբիլիզմի զարգացումն և մեր ճանապարհների բարելավումը: Ընդունվեց նոր որենք ճանապարհների շինարարության մասին, վորը հող ստեղծեց մեր ճանապարհադրկության դեմ հաջող պայքար մղելու վերոշում ընդունվեց կառուցել ավտոմոբիլի «Գիգանտ» (հսկա) գործարանը, տարեկան 100 հազար ավտոմոբիլ արտադրողականությամբ: Հետագայում այդ գործարանի արտադրողական կարողությունը բարձրացվեց մինչև 140 հազար միավորի. 20 հազար ավելացնելով հիմնական հաշվին, իսկ 20 հազարի հավելում ստացվելու չե անընդհատ շաբաթի կիրառումով: 1929 թվի հոկտեմբերի վերջին այդ թվերն էլ անբավարար համարվեցին. եփանագին, մասսայական մեքենաներ պատրաստող գործարանի (կամ գործարանների) արտադրողական ուժն սկզբունքով վորոշված է հասցնել մինչև 300 հազարի:

Այսպիսի հանդամանքներում տեղին և հրատա-
րակել վերահիշյալ հոգվածներու, վորոնց մեջ արձարծ-
ված և վոչ միայն գլխավոր հարցը՝ «Ամերիկական
ավտամոբիլը թե՞ ուստական սայլն», այլ քննության
են առնված ԽՍՀ Միության ավտամոբիլացման հետ
կապված մի շարք խնդիրներ, վոր մինչև որս ևլ գեո-
աշմանկական են: Հիշյալ լերեք ֆելլետոններին մենք
այստեղ ավելացրինք Ավտոճանի ճանապարհային ա-
ռաջին համագումարին (հոկտ. 1928 թ.) արտասանած
մեր ճառը, վորտեղ գրվում են ճանապարհների շինա-
րարության հիմնական խնդիրները: Սրանց միացրինք
մի հատուկ հոգված ևս, վորի նպատակն և տալ ավ-
տոշինարարության և ճանապարհների վերանորոգու-
թյան վերաբերյալ խնդիրների հանրագումարը 1929
թվի վերջին:

Այսպիսով սույն ժողովածուիս ընթերցողը բա-
վարար նյութ կստանա դասելու համար ավտո-ճանա-
պարհային շարժման սկզբնակետի, բովանդակության
ու հետևանքների մասին, — մի նյութ, վոր ընդ սմին
մեծ չե իր ծավալով: Պլոջ պառնառով ևլ այս ժողո-
վածումն կարող են ոգտագործել ավետչորցիներն, ի-
րենց պրոպագանդայի աշխատանքների համար: Ժողո-
վածուս լրացնելու համար մտադրութուն կա մի փոքր
հետո հրատարակել ավելի մեծ ծավալով մի գիրք, վորի
մեջ հավաքված կլինեն ավտո-ճանապարհային խնդրին
վերաբերյալ մեր բոլոր տպագրական յեղուլթները:

Առաջին հոգվածն արտատպում ենք անփոփոխ,
թեև թվերն հնացած են արդեն և կան վկայութուն-
ներ հնգամյակի սկսողի վարիանտից: Արտատպում
ենք անփոփոխ, ալլապես պետք կլիներ վնչ միայն
թվերը փոփոխել, այլև հոգվածի ամբողջ կազմը: Բա-
ցի այս նա դարձել և արդեն վորոշ չափով իր ժամա-
նակի փաստաթուղթ:

Ն. Ո.

Մոսկվա, դեկտ. 1929 թ.

1. ՆՈՐ ՓՈԽԱԴՐԱ-ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՇՐՋԱՆ

Յերբ 1927 թվի մայիսին ժենևվայի կոնֆերենցիան գնալիս, անցնում ելինք Վարշավայով, հանգուցլալ Վոլկովը, գնացքի յերկժամյա դադարի միջոցին, յերկու մեքենաներով մեզ տարավ Լհաստանի մայրաքաղաքը դիտելու:

Դիտավոր փողոցներում ավտոմոբիլների մի անընդհատ շղթա յե կանգնած: Առանձնապես ապշեցնում են մարդու տակսիների քանակը— ալն կառքերի, վորոնց ոգնությամբ իր ժամանակին Մարնի ճակատամարտում տարան հաղթանակը: Ավտոմոբիլների համարներին նայած, տակսիների քանակը Վարշավայում գրեթե հասնում ե արդեն տաս հազարի: Այս առթիվ Վոլկովը նկատեց, թե ավտոմոբիլների քանակն այդպես մեծացել ե հատկապես վերջին տարին: Դեռ մի տարի առաջ այսպիսի բան չկար: Հենց այս վերջին տարին Վարշավան խիստ փոխեց իր արտաքին տեսքն ու տարբերվելով Մոսկվայից, միանգամից նըմանվեց յեվրոպական մայրաքաղաքներին:

Ի՞նչ ե ներկայացնում իրենից ներկա յեվրոպական մեծ քաղաքը: Վերջին 2—3 տարվա մեջ նա մի տեսք ե ստացիլ, վորպիսին ամերիկական քաղաքներն ունեյին արդեն ավելի վաղ ժամանակներից: Փողոցից ձիմ անհեռացել ե բուլսովիմ, Փոխադրութլունն ամբողջապես մեքենայացված ե: Փողոցների շարժման

դեկավարութիւնը նույնպէս մեքենայացված էր Միջին մեծութեան քաղաքներում (կեսից մինչև մեկ միլիոն բնակչութեամբ) Ամերիկայի նման առաջ ելեկէլ «par-king»-ի պրոբլէմը, այսինքն այն ավտոմոբիլների տեղավորումը քաղաքի փողոցներում, վորոնք շարժման մեջ չեն:

Դնացիք մինչև Բերլին, կամ Թեկուզ հենց մինչև Ստոկհոլմ: Մոսկովայի փողոցային կշանքի պատկերը միշտ տարբերվել է յեվրոպականից իր չեռամնացութեամբ, իր «ասիականութեամբ»: Այժմ այդ տարբերութիւնը խիստ մեծացել է ու պարզ աչքի յեւրկնում: Յեվրոպայի քաղաքները (և վնչ միայն քաղաքները) ակնհայտնի կերպով ապրում են ուրիշ փոխադրու-սեխեմիկան երջանում: Պարուզու վրա ձիու կհանդիպենք նույնքան հաճախ, վորքան որինակ կովի Պարուզին (ասովել կա խճուղին) դադարել է անասունների համար ճանապարհ լինելուց: Նա դարձել է մեքենաների ճանապարհ: *) Վոչ վորք վորձ էլ չի անի փողոցն անցնել այլ կերպ, քան միայն խաչմերուկով, կամ շեղակի և վոչ ուղիղ դժով (մոսկովիչների սիրած մարշրուտը, վորոնք նույնպէս առանձնապէս հաշված են շրջել քարակով, քան մայթով): Բերլինի, Փարիզի, Ստոկհոլմի կենտրոնական մասերում միանգամայն անհնարին է այդ փողոցով խիտ շարքերով դնում են միայն մեքենաները և այդ դանդաղածի միջին արագութիւնն հասնում է 20—40 կիլոմետրի:

*) Ամերիկայում խճուղին արդեն դարձել է քաղաքային մեքենաների ճանապարհ: Նույնպիսի պատկեր մոտ ժամանակներս մենք տեսնք և Շվեդարիայում:

Փողոցը դարձել է կարծես չերկաթուղագիծ, վորը բնական կերպով կարելի չէ կտրել միայն հատուկ անցքերով՝ խաչմերուկներով: Փողոցի վրա կախված իսկական կամուրջ անցքեր, դեռ կարծեմ, վոչ մի տեղ չեն սկսել շինել, միայն նրա համար, վոր խոտորնակ փողոցներով յեկող ավտոմոբիլները բաց թողնելու համար, միևնույն և խաչմերուկներում պարբերաբար պետք է կանգնեցնեն շարժումը: Բայց դրա փոխարեն խաչմերուկների վրա արդեն Եկվրոպայումն էլ բուսել են բետոնի ելեքտրական փարոսներ, ուր վնչ միայն չերեկոններն, այլ ցերեկով փոփոխակի վառվում են կանաչ ու կարմիր կրակները: Սրամիտ գերմանացիք ավելի լավ բան են հնարել, բիտոնի սյուների ու աշտարակների փոխարեն, վորոնք փողոցում տեղ պիտի գրավեյին, նրանք գործածում են մետաղալարի վրա կախված դլանակաձև լապտերներ, չորս կողմից բաց անցքերով, վորտեղ վառվում են աղյանիշ կրակները:

Վորքան հեռու յեն այս ամենն այն անմեղ պտուտակից՝ ձեռքի սեմաֆորից, վոր խորհրդային միամիտ միլիցիոները կուզենեցկու կամ Տվերսկոյի անկյունում կանգնած, պտուտ և տալիս լայնքսին ու չերկանքսին: Բայց ախր արտասահմանում (բացի ավանդապահ Փարիզից) այժմ արդեն փոստիկոսն էլ անհետացել է խաչմերուկից: Նա կանգնած է կողքից, մայթի վրա ու այնտեղից է հսկում կարգապահության վրա: Ինչ վերաբերում է փոխադրական ազդանշաններին, նրանք տրվում են մի շարք խաչմերուկների համար մի կենտրոնից և այն էլ հաճախ ավտոմատ կերպով, վորոշ ու կանոնավոր ընդմիջումներից հետո:

Ավելի փոքր քաղաքներում ավտոմոբիլները տե-

դավորելու խնդիր և ծաղում: Ինչպես յերևում և նը-
րանց կանգնելը կանոնավորելն ավելի հեշտ չե քան
շարժումը ղեկավարելը: Յեւ իսկապես, յեթե քաղաքն
ունի մի յերկու տասնյակ հազար ավտոմոբիլ, և ալն
եւ անհասակաճ գաւաւթութեան, չե՞ վոր ամենի հա-
մար դարձ չեա շինի, «բնակավայրն հերիք չի անի
ներանց»: Դրա համար եւ որով մի մասը մեքենաները
շղթայած կանգնում են բնակարանների մոտ, իսկ
մյուս մասը խանվում և քաղաքի դործաւնական մա-
սերում, սպասելով իրանց տերերին: Այնտեղ, թե ալ տե-
տեղ տեղ պետք և գտնել նրանց համար:

Մեծ քաղաքներում այս խնդիրն ինքնին դուրս
և ընկնում հերթից, վորովհետե որչեկտիվորեն նույն
իսկ անհնարին և, վոր քաղաքի կենտրոնում խանվե-
լին հարչուր հազարավոր «անհատական» ավտոմոբիլ-
ներ: Այսպիսի քաղաքների կենտրոնում ուղղակի ար-
գելված և ավտոմոբիլներին կանգ առնելը, բացի մի-
այն նստողին իջեցնելիս: Քաղաքի ալդ մասերն ա-
մենքն ստիպված են դնալ ավտոբուսով, տակսիով կամ
արամվալով: Բայց Ամերիկայի մանր ու միջակ քա-
ղաքներում, ցերեկով դուք կտեսնեք քաղաքի կենտ-
րոնում մայթերի մոտ շարված ավտոմոբիլների մի
խիտ ու յերկար դորաշղթա: Ալդ շղթայի մեջ տեղ-տեղ
միայն դուք կնկատեք բացեր, ալն եւ վոստիկանու-
թյան մանրազննին մտածված պլանի համաձայն: Իսկ
գիշերներն ավտոմոբիլների նույն շղթան կտեսնեք
«բնակված» քաղաքամասերի մայթերի յերկարութեամբ:
Նրանց վրա չեաւից թույլ պապղում և աղղանիշ կը-
րակը: Ահա ալդ դորաշղթաներն ու շղթաները արդեն
սկսել են յերևալ և Յեւրոպայում:

2. ԱՎՏՈՄՈԲԻԼՆ ԱՄԵՐԻԿԱՅՈՒՄ, ՅԵՎՐՈՊԱՅՈՒՄ ՅԵՎ ԽՍՀՄ-ՈՒՄ

«Բայց ինչո՞ւ չենք ախր այդ պատկերները դնում մեր տուաջ», — լսում եմ չես անհամբեր ու զայրացկոտ ընթերցողիս ձայնը: Նրա համար, վոր ապացուցեք, թե մենք տեխնիկապես չեաւ ենք մնացել Ամերիկայից ու Յեվրոպայից: Դա՝ վաղուց հայտնի չեւ: Գուցե նրա համար, վոր ապացուցեք, թե՛ մեզ հլ անհրաժեշտ ե ունենալ աչնքան ավտոմոբիլներ, վորքան ունեն Ամերիկայի ու Արեւմտյան Յեվրոպայի բուրժուազները: Այն ժամանակ ասացեք մեզ թե ի՞նչպես անել այդ մեր ներկա միջոցներով ե ապացուցեք, վոր իսկապես առաջին հերթին մեզ անհրաժեշտ ե իրագործել այդ, ե վոչ թե յերկաթի դործարաններ կառուցել, ելեկտրոկայաններ հիմնել, կարգի բերել ուխսային ճանապարհները, ապահովել գյուղացուն մեքենաներով ու նիւթով ե այլն»:

Սպասեցեք, անհամբեր ընթերցող: Յես կամենում եմ ապացուցել մի փոքր ալ բան, քան դուք եք մըտածում: Բացի այս, դուք հարցն ել բոլորովին ուղիղ չեք դրել (ինչպես ե մեզ մոտ): Բայց նախքան այդ մասին խոսելը, թույլ տվեք վերե նկատածս պատկերները լրացնելու համար, ավելացնել միքանի թվեր: Թվերն ել խոմ «պատկերներ» չե՞ն, նրանք դրությունը ձևակերպում են միանգամայն ճիշտ:

Ամենից առաջ միքանի տեղեկանք տանք, թե՛ վերջին 10—15 տարվա ընթացքում ի՞նչ փոփոխություն կրեց ավտոմոբիլների քանակն յերկրագնդի վրա:

Պատերազմի սկզբին—1914 թվին այդ քանակն հասնում էր 2500 հազարի, վերից 1800 հազար կենտրոնացած էր Միացյալ Նահանգներում, իսկ մոտ կես միլիոնը Ֆեդերալացում։ Այն ժամանակներն այժմյան ԽՍՀՄ-ն իր ավատամորիչների քանակով բռնում էր մոտ այնքան վատ՝ չորրորդ տեղը։ Առաջ էր՝ Իտալիայից, Բուլղարիայից, Շվեյցարիայից, Բելգիայից, Գերմանիայից։

Անցավ վեց տարի։ Վերջացավ պատերազմը, վերի արեմադան ֆրոնտում առաջնակարգ դեր խաղացին ավատամորիչներն ու տանկերը։ Աշխարհում (1919 թվի վերջերին) հաշվում էին արդեն 8800 հազար ավատամորիչ—յերեք անգամից էլ ավելի մինչպատերազմյան քանակից։ Միացյալ Նահանգներում ավատամորիչների թիվն հասել էր 7 է կես միլիոնի—մեծացել չորս անգամ։ Մյուս՝ վոչ չեփրոպական չեղկներում 600 հազար ավատամորիչ կար։ Ֆեդերալացում ավատամորիչների թիվը 700 հազարից մի փոքր պակաս էր—աճել էր մոտ մեկ չեղրորդով։ Ռուսաստանումն էլ պատերազմի ժամանակ ավատամորիչների թիվն ըստ չեղևույթին զգալի էերալով ավելացել էր *)։

Բայց մեքենաներն անխնա շահագործվում էին ու կոտորատվում. սեփական ավտոշինարարութուն

*) Այդ մասին կարելի չէ զգալաբար կազմել 1915—1917 թ. Ռուսաստան ներմուծված ավտոմորիչների թվից, վեր բերում է կենտրոնավարն 1932 թվին իր հրատարակած «1913—1917 թվի վիճակագրական հավաքածու»-ի մեջ։ 1915 թվին ներմուծված է՝ 5063 մեքենա, 1916 թ.—7180, 1917 թ.—8153, Ուրեմն ընդամենն այդ յերեք տարում ներմուծված է Ռուսաստան 20401 մեքենա, չհաշված մոտացիկները, վերոնցից այդ յերեք տարվա ընթացքում ներմուծվել է 10314 հատ։

նշվում եր միայն թղթի վրա, իսկ ներմուծումը դադարում: 1920 թվին մենք ֆնացինք 15 հազար մեքենայով—մեզնից անցան արդեն՝ Իտալիան, Հոլանդիան, առաջ ելին անցնում՝ Իսպանիան, Շվեյցարիան:

Անցավ դարձյալ հինգ տարի: 1925 թվի սկզբին աշխարհի ավտոմոբիլները թիվը հասավ 12 ու կես միլիոնի:

Հինգ տարվա ընթացքում, չնայելով արդյունաբերական կրիզիսին, ավտոմոբիլները թիվը դարձյալ ավելացավ զրեթե յերկու և կես անգամ: Բայց բնորոշն այն է, Վոր այս անգամ Միացյալ Նահանգներում տնտեսական թափը սահմանափակվեց 2,35 անգամով (մինչև 17 $\frac{3}{4}$ միլիոն հատ), մյուս՝ Վոշ յեվրոպական յերկըրներում 2,61 անգամով, իսկ Յեվրոպայում աճումն յերեք անգամից էլ անցավ—3,22 անգամ: Յեվ արդյունքն յեղավ այն, Վոր Յեվրոպայում ավտոմոբիլների թիվը միանգամից հասավ 2,150 հազարի:

Այդ հիմք տալով Յեվրոպան գերազանցակա՞նք քափով հասավ մախորդ տարիներում իր բաց քոլաժին: Այդ տարիներում Յեվրոպայում ուժգին թափով սկսեցին մեքենայացնել անրեւ տրանսպորտը: Ճանապարհներից ձիերն սկսեցին անհետանալ: Հացի համաշխարհային շուկայում վարսակը՝ Ռուսաստանի ու Արգենտինայի արտահանության այդ նախկին նըշանավոր ապրանքը, կորցրեց իր նշանակությունը:

Իսկ ԽՍՀ Միությունը, Ի՞նչ կար ԽՍՀՄ-ում, ուր հենց այդ տարիներին արագ զարգանում է արդյունաբերությունն ու գյուղատնտեսությունը: Ո՛ր, մենք հսկայական նվաճումներ ենք արել՝ 1925 թվի սկզբին մենք մեր ավտոմոբիլների թիվը հասցրինք

մինչեւ 18 հազարի (հեղական անումը՝ 20 տկոս), հաւելելով սակայն յեւ բոլոր այն մեքենաները վարոնք կանգնած էին, իսկ ալգորիթմները մինչև որս ել մեղանում հասնում են մոտ 6 հազարի:

Վերջացնենք այս տեղեկանքը, համադրելով ավտոմոբիլների դասավորումն աշխարհի զանազան յերկրներում 1925—1927 թվերին: Դա միանգամից ցույց կտա մեզ ավտոմոբիլային զործի ինչպիսի ժամանակակից աշխարհագրությունը, նույնպիսի և նրա նվաճումներն այս վերջին յերկու տարիներում:

Բոլոր տեսակի ավտոմոբիլների քանակն առ 1-ն հունվարի 1925 յեւ 1927 թվերի

	1925 թ.	1927 թ.	անումը
	հազարներով		°/o
Ամերիկա *)	18738	23431	25
Յեվրոպա	2148	3103	44
Ովկիանիա	282	517	83
Ասիա	180	295	64
Աֆրիկա	159	180	13
Ընդամենը	21507	27527	28

Յեւ ախպիս, վերջին յերկու տարիներում միայն ավտոմոբիլների թիվն աշխարհում ավելացել և 28 տոկոսով, ընդ վորում Ամերիկայում անումը յեղել և համաշխարհային միջինից ցածր: Սա բացատրվում և

*) Այստեղ ինչպիսի յե առնված վոչ միայն Միացյալ Նահանգներն, այլ նաև Կանադան ու Կենտրոնական ու Հարավային Ամերիկայի բոլոր յերկրները:

խնարհե նրանով, Վոր Միացյալ Նահանգները մոտենում են արդեն իրենց ավտոմոբիլներով «հազեցման կետին»։ Միչիգանի պրոֆեսոր Գրիֆֆին հաշվել է, Վոր Միացյալ Նահանգների «հազեցման» այդ կետը գտնվում է մոտավորապես 30 միլիոնի սահմաններում (1927 թ. հունվարի 1-ին Միացյալ Նահանգներում կալին արդեն 22060 հազար և արտադրության ներկա մասշտաբով այդ կետին հասնի 1934 թվին)։ Այդ տարվանից սկսած ամբողջ 4 միլիոնի տարեկան արտադրությունը կծառայի միայն մեքենաների ընթացիկ պակասորդի լրացմանը *)։

Բայց աշխարհի մյուս մասերը դեռ շատ հեռու չեն։

Այդ «հազեցումից»։ Մեքենաների այդ պակասի լրացումն ամեն տեղ, բացի Աֆրիկայից, տառացի մշտեցով ընթանում է խելակորույս թափով։ Մասնավորապես Յիվրոպան առաջ է գնում հսկայական քայլերով և չերկու տարում գործառնության մեջ դրվեց մոտ մեկ միլիոն ավտոմոբիլ։ Առանձնապես արագ կերպով «ավտոմոբիլանում են» Ուկրաինան։

Սրա հետ միասին և սրա հետևանքով փոխվում է և մեքենաների դասավորման աշխարհագրությունը։ Մինչ պատերազմը Ամերիկայի մայր ցամաքում զբաղեցնում էր բոլոր ավտոմոբիլների 72 0/0-ը, իսկ Յիվրոպայում՝ 20 0/0-ը։ Պատերազմի ընթացքում Ամերիկան ձեռք բերեց բացառիկ գերազանցություն։ 1920 թվի մոտերքը ավառմսբիլների քանակն այնտեղ հասավ բոլոր մեքենաների 90 0/0-ին, մինչդեռ Յիվրոպա-

*) Ավտոմոբիլների տարեկան 4 միլիոն արտադրությունը Միացյալ Նահանգների համար դարձել է արդեն հաստատուն նորմա և Վոլ Վոք չի յեւ մտածում ապագայում ընդարձակել այն։

յում՝ $7\frac{1}{2}\frac{0}{0}$ -ի և մնացած բոլոր շրջերներում միայն $2\frac{1}{2}\frac{0}{0}$ -ի: Սակայն 1927 թվի սկզբին գրությունը դարձյալ խիստ փոխվեց: Ամերիկայում այժմ կար արդեն բոլոր ավամորիւնների $85\frac{0}{0}$ -ը միայն, իսկ Յեփրոսյայում $11\frac{0}{0}$, և բոլոր շրջերներում միասին $4\frac{0}{0}$ -ը:

Նորից հարց գնենք՝ իսկ ի՞նչ երկատարվում է այդ շրջիւ տարում իՍՂՄ-ում: Մենք առաջ վաճառեա կանգնած էյիմք մեր ձեզում: մեր 12 հազար մեքենաներով, չը հաշված 6 հազար փշայածները:

1927 թվի սկզբին մեզանից առաջ ելին անցել արդեն 40 զանազան շրջերներ: Իլլյուստրացիայի համար թվենք չեփոքական այն պետութիւնների ցուցակը միայն, զորոնք 12 հազարից ավելի ավտոմոբիլ ունեկին,

Տասնութն ելին զրանք՝

1. Անգլիա	984 հազար
2. Ֆրանսիա	951 »
3. Գերմանիա	319 »
4. Իտալիա	150 »
5. Բելգիա	130 »
6. Շվեյցիա	99 »
7. Իսպանիա	85 »
8. Հոլանդիա	65 »
9. Դանիա	63 »
10. Շվեդարիա	52 »
11. Իրլանդիա	44 »
12. Նորվեգիա	30 »
13. Ավստրիա	27 »
14. Չեխո-Սլով.	23 »
15. Հյուս. Իրլանդիա	20 »
16. Ֆինլանդիա	18 »
17. Լեհաստան	16 »
18. Ռումինա	14 »

Մեղանից չեա ելին մնացել յեվրոպական պետութիւններէից միայն Հունաստանը: Վինգրիան, Յուզոսլավիան, Բուլղարիան և Յատոնիան Հիավիայի հետ միասին: Հնդկաստանն իր 100 հազար ավտոմոբիլներով շատ ու շատ առաջ եր մեղանից: Զինաստանն անգամ իր 15 հազար ավտոմոբիլներով անցավ մեղնից:

Այստեղ վերջակեա դնենք առայժմ ու հարց տանք ամենական խակարծիք ընթերցողին, թե՛ արդյոք այս բոլորից յետո պարզ չի՞ դառնում նրա համար, վոր 1) ավտոմոբիլիզացումն ըստ լերեռւյթին յետ պատերազմյան տիխնիկայի շրջանում առաջնակարգ կարեւորութիւն ունեցող ողակց եկազմում ճրա և այդ իսկ պատճառով կիրառվում և այնայդպիսի լայն չափերով ու արագ թափով, 2) վոր այդ գծի վրա մենք չեա ենք մնացել անթույլատրելի չափով կաթաստեղծիկ կերպով, 3) վոր այդ խնդրից յետ կարող փախչել — պե՞տք ե լուծել այն, ինչ դժուարութիւններ յառաջ ել կանգնած լինենք, ուրիշ ինչ ու ինչ բոն ել թեկուզ մեղ ավելի «առաջնակարգ» թվա:

3. ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԻ «ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅԱՆ» ԹԵՐԱԳՆԱՀԱՏՈՒՄՆ» ՅԵՎ ՊԵՏՊԼԱՆԻ ՀՆԳԱՄՅԱԿԸ

Այստեղ սակայն ընթերցողներէ մի ուրիշ խումբ կարող և անհամբերողության մեջ ընկնել ու հեղինակի առաջ դնել հետեյալ հարցը՝ «սակայն ի՞նչ հիման վրա դուք կարծում եք, թե ձեր ընթերցողները վարակված են ինչ վոր «ավտոազդեցութեամբ», կամ տանջվում են ավտոմոբիլային գործի ինչ վոր «թերա-

զնահատութեամբ: Մենք ուղղակի հնարավորութուն
չենք ունեցել մինչև այժմ չբաղձնելու ալի հարցով: Ա.
վելի լուրջ գործեր կային: Ապագայում կարելի չի ալի
գործին կաշիւ ալիլի լուրջ:

Յենթադրջալ սպառնանքներն ալի խմբին թույլ
ալիք ներկայացնել հետեյալ փաստերը:

Ամենից առաջ վերցնում եմ Ամերիկայի առեւտր-
րական պալատի հրատարակած «փաստեր և թվեր ալ-
տոմսերիլային արդյունաբերութեան մասին» հաշվե-
ալութունն և դուրս եմ բերում այնտեղից ալառ-
արդյունաբերութեան և արդյունաբերութեան մյուս
ճյուղերի արտադրանքների արժեքների մասին ալալ-
ները, (1925 թվի արդյունաբերական վիճակագրու-
թյունից, ուր հաշվի չի առնված արտադրանքը միայն
և վաճ կապիտալը): Յերեւում և վոր ամերիկական ար-
դյունաբերութեան դասը ամենապիտալոր ճյուղերի մեջ,
ալառնիւնարարութեանը բնութիւն արառալին տեղը: Ահա
մի տեղեկանք ընդհանուր արտադրանքների արժեքը
միլլիոն դոլլարներով:

1. Ալառնիւնարարութեան . . .	3372
2. Պողպատի արդյունաբերութեան . . .	2946
3. Նալթաքաշ արդյունաբերութեան . . .	2373
4. Տպագրական և հրատարակչական գործ . . .	2270
5. Զուլման գործն և գործասեղանների շինա րարութեան	2233
6. Բամրակագործութեան	1714
7. Ելեկալրական մեքենաներ	1540
8. Թափկեր և ալառմորիլի մասեր	1512
9. Անտառալին արդյունաբերութեան	1421

Յեւ ալալես իր տեխնիկայով ալալարհի ամենա-

առաջ ավոր յերկրում ավտոշինարարութունը վոչ թ
արդյունաբերության զլխավոր ճյուղերից մեկն է, ավ
նրանցից ամենագլխավորն է.

Մյուս կողմից յես վերցնում եմ «ԽՍՀՄ-ի Ժողովրդական տնտեսությունից զարգացման հեռանկարները» կամ հասարակ լեզվով՝ Պետպլանի հնդամյա պլանը։ Այս կոլեկտիվ աշխատանքն սհապին նշանակություն ունի—նա նշում է մեր տնտեսական վերելքը ԽՍՀՄ-ի տեսքով։ Հինգ տարին մեզ համար մի ամբողջ շրջան է։ Հինգ տարին ամբողջ մի շրջան է նաև բուրժուական չերկրների՝ մեր թշնամիների «ավտոմոբիլիզացիայի» դործի համար։ Հինգ տարի յետո Յվրոպան կունենա արդեն 10 միլիոն ավտոմոբիլ, թեկուզ հերթական կրիդիտն էլ վրա հասնի։

Հարց և պրովոմ՝ այդ ամբողջ պլանում կա՞նք դուք գեթ մի խոսք, մի աղյուսակ նվիրված հատկապես ավտոմոբիլային արդյունաբերության (վոր առաջինն է Ամերիկայում), ավտոմոբիլային տրանսպորտին: Շեվ վոյ մի խոսք, վոյ մի աղյուսակ: Ինչ վոր փշրանքներ թերևս նշվում են «մետաղաբուրծանաբերության» հավաքական վերնագրի տակ: Մա ավտոշինարարության գծով: Իսկ ավտոբուրծանագրի գծով: Պլանը լիակատար լուծվում է պահպանում: Ի հարկե խոշոր բաժին հաակացված պլանի մեջ տրանսպորտին ընդհանրապես: Յերկաթուղիների և ջրային ճանապարհների բաժնին, նույնպես և նավահանգիստներին նվիրված են մանրադնին մշակված աղյուսակներ նրանց վերաբերյալ և հարուստ կոմմենտարիաներ: Ամեն ինչ նախատեսված է՝ և՛ հին ճանապարհների վերանորոգումն, և՛ նորերի կառուցումը, և՛ վերանորոգումն չե-

դած փոխադրամիջոցներէ, և՛ նորերի արտադրութիւն-
թյունը, Հինգ տարվա ընթացքում նշանակված և 4770
միլիոն նոր կապիտալի ներդրումն:

Պլանում կա նաև «անրելս ճանապարհներ» բա-
ժին: Յերեւի ալտակ պետք և վորոնիկ և վերաստուդիչ
թվերն ալ զ ճանապարհներով փոխադրութեան միջոց-
ների մեքենայական կազմի մասին:

Յենթադրենք թե մարդատար ավտոմոբիլները
փաստակար չերևուի ինչ ևս: Լավ, իսկ բնահալիւրները,
ավտոբուսները: Բայց «անրելս ճանապարհներ» վողջ
բաժինը նվիրված և հենց միմիայն ԵԱՍՏԱՅԱՐԻՆԵՐԻՆ:
Իսկ նրանց վրայով տեղափոխվելը չերեւի թողնվում և
միայն վտարով, ձիով, Գողովյան կլասիքական «տրուշ-
կաներով»: Յեւ ՎՏՐԱՆԱՎԱՐԱՐԻ Ֆինանսական պլանի
ընդհանուր ժողովածուի» մեջ տնրելս ճանապարհներ
բաժնում նշանակված և միայն մի նոր ներդրումն կա-
պիտալի — խճուղիների և սթլի ճանապարհների համար
(այսինքն նրանց շինելու համար) 160 միլիոն սուբլի:
Ներեցեք, թանկ սպին ընթերցող, անհամեմատ արտա-
հայտութեան համար, բայց ախր դա՝ «շնից մի մազ
քաշել ես»: Այդպիսի ներդրումով հինգ տարվա ընթաց-
քում մենք կունենանք խճուղիներ ռ. սալուղիների
համար 553 միլիոն սուբլու մի գումար — 1913 թվի
506 միլիոնի զիմաց, այսինքն 9 0/0-ով ավելի: Ասենք
ի՞նչ ել կարիք կա շատ ճանապարհներ ունենալու,
չիր նրանց վրայով գնալու մաադրութիւնն չունենք,
քանի վոր հազորդակցութեան մեքենայական միջոցնե-
րը պլանով իսկի նախատեսված ել չեն:

Վերևում հիշեցինք, թե Պետպլանի հնգամյակի
մեջ «մետաղագործական արդյունաբերութիւն» ընդ-

հանուր վերնագրի տակ ինչ վոր «փշրանքներ» են թագնված:

Մենք չը գիտենք իսկապես ի՞նչ է գետնից ալ-տեղ Պետպլանը: Բայց մենք գիտինք վոր «Главметал»-ը մշակել է ավտոշինարարության հնգամյա պերսպեկտիվ պլանը, վորի մեջ, գոյություն ունեցող գործարաններն ընդարձակելու և նորերը կառուցելու համար նըշանակված և չեղել հինգ տարվան մեջ 121 միլիոն ռուբլու մի գումարի ներդրումն, վորից սակայն հաստատված և 54-ը միայն: Համադրեք սա տրանսպորտի համար նշանակված գումարի հետ — դարձյալ կըստացվի «շնից մի մաղ քաշել»-ու պես մի բան: Ընդամին լրիվ պլանով անգամ ավտոշինարարությունը մեզանում հինգ տարի յետո պիտի հասներ տարեկան ընդամենը 10,800 մեքենայի միայն: Այստեղ միանգամայն պարզ ու հասկանալի չե դառնում այն լիակատար լուծվունը, վոր տիրում է ավտոմոբիլների մասին հնգամյա պլանի «աճերիս ճանապարհների» բաժանում: Ավտոմոբիլային շինարարության ալսպիսի «թափ» ունենալուց հետո, պարզ է ավելի լավ և լուել «աճերիս ճանապարհների» «շարժական կազմ»-ի մասին: Լավ կլինի չեթե հինգ տարի հետո մնանք գոնե մեր այս շտապերկու հազար մեքենաներով:

Ի դեպ չիլի՞ք կամենա տեղեկանալ, թե վերջին տարիներս ինչքան 1) ներմուծել ենք մեքենաներ և 2) ինչքան շինել ենք Միության մեջ: Վերջին չե-րեք տարին (մինչև 1926 թվի հոկտեմբերի 1-ը) մենք ներմուծել ենք 4500 հատ, վորն, ինչպես հիշել ենք արդեն, հաղիվ բավարարում է նախկին թիվը պահպանելու: Ինչ վերաբերում է ավտոբեմարտուքան,

1924 թվից, յերբ նոր ձևանամուխ յեղան ալս դործին, նա «դարդացալ» աշտպիսի թափով՝

Արտադրական ծրագիր		ժառանգներն շինված և	
1924—25 թ.	1200 հատ	100 հատ	
1925—26 թ.	405 »	300 »	
1926—27 թ.	500 »	250 »	
1927—28 թ.	700 »	(մինչև 1 հունիսի)	
		Ընդամենը	650 հատ

Դեռ մինչև այժմ մենք շինել ենք 650 ավտոմոբիլ, իսկ չեթե ներկա տարվա պլանն էլ իրագործենք, այդ թիվը կհասցնենք 800-ի: Յեկող տարվա հեռանդկարում ի նկատի ունենք 700 մեքենա:

Միանգամայն պարզ է, վոր աշտպիսի «մասսայական արտադրութեամբ» բոլորովին չարժե պարագելը, մանավանդ, չեթե ի նկատի ունենանք, վոր Ավտոմոբիլատում հաշվվում է չեքեք ավտոշինարարական և մի ավտո-պիտուլքների զործարան: Սա կատարյալ անաշխատորոթութուն է, ուրիշ վոչինչ: Ինդուստրիալիզացիայի և բացիոնալիզացիայի լոզունգներից չետո, ամեն մի զործարանում տարեկան 3—5 հազարից պակաս մեքենաներ արտադրեն, ուղղակի ամսթ էս Բերլիլի կամ Պեթուլի Ֆրանսիական զործարաններն ախր միջին թվով տարեկան 25 հազար մեքենա յին արտադրում, իսկ Սեաբուլինի ուժեղ զործարանները՝ 100 հազար, Ովերտլինտի և Բյուլիլինը (Ամերիկայում)՝ 200 հազարական և ավելի, իսկ հսկա Շերուլին և Ֆորդը՝ 1—2 $\frac{1}{2}$ միլիոն:

Ալս թվերն ու փաստերն արդյոք չէն ցույց տալիս աշխուժանալնիվ, վոր մենք իսկապես տառապում

ենք ավտոմոբիլային տիխնիկայի «նշանակութեան թե-
րազնահատութեամբ» և աններելի անփութութեամբ դե-
պի ավտոմոբիլային սպորտը:

4. ԱՎՏՈՄՈԲՈԻԼԻԶԱՑԻԱՆ ԱՍԵՆՈՂ ՆԱԽԱՊԱՇԱ- ՐՈՒՄՆԴՐԸ, ԱՎՏՈՄՈԲԻԼՆ ՇԻՐԱՎԻ «ԲՈՒՐԺՈՒԱ- ԿԱՆ ԵԿԻՊԱԺ» Ե՝ ԱՎՏՈՄՈԺԻԼՆԵՐԻ ԳՆԵՐԸ, ՀԱՐ- ԿԱՎՈՐ ԵՆ ՇՈՖԵՐՆԵՐԸ ՄԱՐԴԱՏԱՐ ՄԵՔԵՆԱՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

Անկասկած այդ այդպես և՛ Դեռ ավելին, մեր գըլ-
խներում նստած են մի շարք այդ մասին վերաբերյալ
ամենամիտասակար նախապաշարումներ, նախապաշա-
րումներ, վոր սնունդ են առնում մեր յետամնացու-
թյունից ու անդիտակցորեն ձգտում արդարացնել այդ
յետամնացությունն, հետևապես և պահել ու պաշտպա-
նել այդ յեռամեացությունը:

Առաջին նախապաշարումն է՝ «ավտոմոբիլը բուր-
ժուական և և՛ վնչ բանավորա-գյուղացիական» եկի-
պած»:

Մեզ ինչ թե արտասահմանում այդպես սրընթաց
աճում և ավտոմոբիլների թիվը: Դա խոսմ կատարվում
և բուրժուական չերկրներում և՛ այդ մեքենաներով
յերթևեկում են պարոն բուրժուականները: Ավտոմոբիլը
բանվորի ու գյուղացու գրգռի բան չէ: Չե՞ վոր այդ
ավտոմոբիլների մեծ մասը մարդատար մեքենաներ են:
(Ի դեպ ասած, այդ միանգամայն ճշմարիտ է. ըստ
27 1/2 միլիոն մեքենաներից 23 միլիոնից ավելի մար-
դատար են, մոտ 4 միլիոնը բեռնատար, իսկ ավտո-
բուսները գրեթե 200 հազարից ել քիչ են): Վեր բան-
վորը, վեր գյուղացին հնարավորութուն ունի սեփա-

կան մարդատար ավտոմոբիլ պահելու բեռնատարը
զու ոգտակար բան է, նույնպես է ավտոբուսը: Բայց
մարդատար ավտոմոբիլի փակից ընկնելու մենք խիլ
էլ կարիք չունենք: Մեր ձեռնարկած մերձավոր դի-
նամիկական պերսպեկտիվի մեջ, մեր մոտավոր դար-
դացման պատկերացման տեսակետից, այս ամբողջ դա-
տողությունն ներկայացնում է իրենից ամենավաղա-
կար օդաչափաբեռավորը: Ավտոմոբիլը է հատկապես
մարդատար ու թեթեւ բեռնատար ավտոմոբիլը կարող
են դառնալ բանվորա-գյուղացիական եկիպած մեր
մայրենի ԽՍՀՄ-ում, պէտք է դառնան այդպիսի եկի-
պածներ և մենք մեր խնդուստրիալիզացիայի աշխա-
վոր խնդիրների շարքում պետք է դնենք հատկապես
և այս խնդիրը:

Ներկայիս արտասահմանում միթե խկապես ավ-
տոմոբիլը բուրժուական եկիպած է, միջին հաշվով
վերցրած, Բայց ինչպէս կարող է այդպես լինել, քանի
վոր այստեղ 23 միլիոն մեքենաներ կան: Կապիտալի
ալժմյան կենտրոնացման միջոցին այդ թիվը ցույց է
տալիս վոր այստեղ ավելի շուտ խոսք կարող է լինել
մանր-բուրժուայի, օչինովնիկի ու ծառայողի մա-
սին: Այդ հենց այդպես էլ է համեմատաբար աղքատ
Յեվրոպայում, ուր 3103 հազար ավտոբոբիլների վրա,
ի դեպ, պետք է ավելացնել և 1235 հազար մոտոցիկլ
(վորոնք հարուստ Ամերիկայում գործածական չեն—
ընդամենը 147 հազար հատ են): Ամերիկայի վերաբեր-
մամբ պետք է ասել, վոր այնտեղ ավտոմոբիլը (եժա-
նագին) հատկապես բանվորա-գյուղացիական եկիպած
է, ինչպես վերոսիպեդները Յեվրոպայում պատերազ-
մից շատ առաջ:

Ամեն կասկածից դուրս է, վոր ներկայիս ա-

մերիկացի ամեն մի ֆերմեր ունի իր մեքենան (ֆերմերներին առանձնապես անհրաժեշտ են նրանք քաղաք գնալու համար) և մեծ քանակությամբ բանվորներ ունեն իրենց ֆորդերը: Դեռ յերկու տարի առաջ մեզ վիճակվեց Ամերիկայում տեսնել թափառաշրջիկ գյուղատնտեսական բանվորների (այսինքն ամենաչքավոր բառարկների), վոր շրջում էին իրենց սեփական ֆորդերով: Ֆորդեր ունեն նեգրիտական ֆերմերները — կիսապրոլետարների ամենաթշվառ մասը:

Ինչո՞ւ այդ այդպես եւ Այդպիսե, վորովհետեւ մեքենաները վաճառվում են մասնավճարներով — առաջին և յերկրորդ վորովհետեւ հին կիսամաշ ֆորդը կարելի է գնել մինչեւ իսկ 25 — 50 դոլլարով, — այսինքն մի վեկտրապեդի արժեքով: Իսկ աշխատավարձն Ամերիկայում առհասարակ բոլոր խավերի համար համեմատաբար ավելի բարձր է, քան Յիվրոպայում:

Այստեղ տեղին է ընթերցողներին մի տեղեկանք տալ ավտոմարիլների գների մասին Միացյալ Նահանգներում: Մինք սովորել ենք առհասարակ 10 — 15 բոլլու հասնող ավտոմարիլի գներն: Միացյալ Նահանգներում 1926 թվին արտադրած մի մեքենայի միջին արժեքն եր 886 դոլլար, այսինքն մոտ 1800 բոլլի Սալաչն այդ միջինն էլ հանված և ինկատի առնելով և հաշվի մեջ մտցնելով և բոլոր իսկապես բուրժուական մեքենաները — ամենալավ պեկարդները, կադելյակները, պերսառուները, լոկոմոբիլները: Ամերիկայում տխր առած ե դարձել թե՛ «աստիճան լինչ ավտոմարիլով ես շրջում և կասեմ թե դու ո՞վ ես»: Յեթե դու շրջում ես — 7460 դոլլար արժեցող լոկոմոբիլ 48-ով (ամենաթանգ մեքենան), պարզ և վոր դու բուրժուա

լեւ (իդեալ նկատի առեք, Վոր ամենաթանգ մեքենան Ամերիկացում մեզ համար միջինից մի վոքը բարձր և միայն): Իսկ չեթե դու գնում ես հին կիսամաշ ֆորդով, Վոր պատահամբ գնել ևս 25—50 դոլլարով, պարզ և Վոր դու պատկանում ես արհամարված ռամիկ դասին:

Ֆորդի նոր ավտոմոբիլն անցնող սեզոնին արժեք 290 դոլլար (580 ռ.) իսկ ներկա սեզոնին 380 դոլլար (760 ռ.)—արտաքին տեսքը բարելավելու հետեանքով: Ավագ, Ֆորդի սպասողներն ել աշխատում են քաշ գալ հարուստների չեռերից:

Ֆորդի տեսակի մոտ ավտոմոբիլներ են Շերոկիլենն ու Ռերին (մոտ հազար ռ.): Կան միքսանի տեսակներ $1\frac{1}{2}$ հազար արժողությամբ (ամենաաչքի ընկնողը յեղբ. Դաութ.) Ֆորդի, Շերոկիլի և Դաութի մեքենաներն 1926 թվին Միացյալ Նահանգներում գտնվող բոլոր մեքենաների 55 տոկոս էին կազմում (30,20 և 5. ահա՛ն տոկոս ամեն տեսակից):

Ինչո՞վ և բացատրվում, Վոր Ամերիկացում մեքենաներն այդքան եժան են: Պարզ և ինչով՝ մասսայական, սերիաներով արտադրությամբ: Յեզրոպացում մեքենաներն ավելի քանգ էն, թեև բանվորական ուժըն ու նյութերը (Գերմանիայում, Ֆրանսիայում) ավելի արժան են, Վորովհետև ալտեղ գործի ամերիկական զրվածքին դեռ չեն հասել: Լսով: Բայց մեզ համար ախր Ֆորդի ավտոմոբիլն ել թանգ և:

Կգտնվեն մեզանում բանվորներ ու գյուղացիներ, Վորոնք հնարավորություն ունենան գնելու թեկուզ ալպիսի մեքենաներ:

Մենք յենթադրում ենք, Վոր ալն 3—4 տարուց

հետո, վոր որչեկտիվորեն տնհրաժեշտ են մեր ավտո-
շինարարութիւնը զարգացնելու համար, մեզանում
արդեն կլինեն ահագին Բաճակութեամբ մանր կոլեկ-
տիվներ, ու զանազան բանվորա-գյուղացիական կազ-
մակերպութեան (առաջին հերթին կոոպերատիվ-
ներ), վորոնք կկարողանան մասնավճարով գնել եժա-
նագին մեքենաներ: Մարկը այստեղ միանգամայն ան-
հրաժեշտ և և արտասահմանում ամեն տեղ բացվում
են հատուկ բանկեր, մեքենաների սպառումն հեշտաց-
նելու համար: Յանկալի չե. վոր մենք ել պետք ե
հաշվի առնենք այդ անհրաժեշտ նախապայմանը:

Ավտոմոբիլը մեզանում (ինչպես և Ամերիկայում)
առանձնապես պետք ե գյուղացուն և առանձնապես
պետք ե տափաստանների (степной) շերտում, ուր
նոսր ե յերկաթուղիական ցանցն ու ցրված բնակչու-
թիւնը:

Մեզ, մեր այս սլայմաններում, ամենից շատ կա-
րևոր են ամենահասարակ, դիմացկուն և ամենաթեթև
կիսաբեռնատարներ *)։ Այդ տիպի մեքենան ամենից
հարմարն ե փոխարինելու մեր գյուղական կլասիկ
սայլին, այդ ունիվերսալ, բայց միանգամայն բարեա-
րոտական եկիւղածին: Ֆուրս վանելու այն, պետք ե
մանր կոոպերացված բեռնատարների մոծման ճանա-
պարհը բռնել: Պետք ե ձգտել, վոր ամեն մի գյուղը վոչ
միայն միջանի տրակտոր ունենա, այլ և մի քանի բեռ-
նատարներ, վորոնց ոգուտն անշուշտ ահագին կլինի:

*) Ֆորդի բեռնատարն ավելի թանգ ե քան մարդատար
ավտոմոբիլը: Բեռնատարն իր թափքով արժե մոտ 1000 ռ. իսկ
առանց թափքի՝ 650 ռ: Մակայն մեզ ավելի պիտանի չե հասա-
րակ թափքը, քան Ֆորդինն և:

Արժան մարդատար ավատորիւներ կարող են գտնել և բանվորական թաղերի ու գյուղերի բնակարանային ընկերությունները, բանվորական խմբերը և այս բանն ուժեղ կերպով կնպաստի բնակչության հեշտ տարածմանը, կհեշտացնի հարարերությունը կուլտուրական կենտրոնների հետ և բանվորներին հաղորդակից կանի կյանքի այն հարմարություններին, վորոնք բուրժուական կարգերում մտաչելի չեն բուրժուական շրջաններին միայն:

Վերջապես մեր այն ծառայողներին ու «մասնագիտներին», վորոնց մենք այսօր պետության հաշվին ման ենք տնւմ տ ու հաղարանոց մեքենաներով հնարավորություն պետք և տալ վոր իրենց սեփական միջոցներով գնեն (սկզբում դարձյալ հավաքական ուժերով) եման մեքենաներ ու էրեկէ ել ման գան նրանով:

Այստեղ հատկապես պետք և ընդգծել, վոր ավտոտրանսպորտով սզավելու թանկությունը մեզանում առավել ևս ավելանում և և այն չափազանց մեծ չափերով նրանից, վոր տմեն մի մեքենայի վրա մեզանում 6580ւմ է մի 600էր: Յեթե ինկատի առնենք, վոր շոֆերի վրա ամսական պետք և ծախսել 100 ու, ուրեմն տարին 1200 ու, ապա դուրս կգա, վոր մի շոֆերը մի տարում մեզ վրա կնստի յերկու անգամ ավելի թանկ. քան արժե Ֆորդի ավտոմոբիլն Ամերիկայում: Ամերիկայում շոֆեր կգտնեք դուք միլիոնների մոտ միայն (նուշնիսկ նրանք ել սերում են իրենք կառավարեն մեքենան) և բացի այս բեռնատարների (վոչ ֆերմերալին), ավտոբուսներէ ու տակսիների վրա: Վճռական կերպով կարելի չե պնդել, վոր Ամերիկալի

22,060 հազար մարդատար ավտոմոբիլներին առնվազն 22 միլիոնի վրա վճչ մի անգամ չի նստել և վոչ մի պրոֆեսիոնալ շոֆեր:

Ամերիկական հիմնարկներում պատահում են պետական մեքենաներ, վորոնցով ծառայողները կարող են չերթնակել պաշտոնական գործերով (այս առդերի հեղինակին չերկրագործական միլիտարության ծառայողները շատ անգամ տարել են այդ մեքենաներով): Բայց վոչ վորքի մտքով անգամ չի անցնում այդ մեքենաների համար շոֆեր պահել:

Ամեն մարդ գնում և խնքն իրան, վորովհետև ամենքը գիտեն մեքենա կառավարել: Մենք կարող եւ ինք կրկնապատկել, լեռապատկել պետական մեքենաների թիվը, լեթի անցնելինք և ժանադին մեքենաների գործածության ու հեռացնելինք շոֆերներին, վոր փոխադարձ պայմանավորում են իրար: Բացի այս, ինչպես Ամերիկայում, մեր ծառայողներն ել կսկսելին չերթնակել իրենց մեքենաներով,

Ինչհետև ստեղծվել մեղանում թանգարտեք մեքենաների այդ տրագիդիան:

Առաջին նրա համար, վոր Ռուսաստանն սկսեց մեքենաներ ձեռք բերել մինչև 1914 թիվը կամ պատերազմի ժամանակ, չերք նրանք առհասարակ թանգելին, չերկրորդ՝ նրա համար վոր այն ժամանակներում մեքենա գնողն իհարկե լոկ բուրժուազիան եր,

*) 1920 թիվի վիճակագրության համաձայն Ամերիկայում կային 285,000 շոֆերներ Մեքենաների թիվն այն ժամանակ 10¹/₂ միլիոն եր, վորոնցից բեռնատարներ՝ 983 հազար, ավտոբուսներ և տակսիներ՝ 50¹/₂ հազար: Սրանից պարզ ե, վոր նույնիսկ բեռնատար մեքենաներից շատերի վրա պրոֆեսիոնալ շոֆերներ չկային:

վոր կողմնակից եր «ընդթառական» տեսակներին, յեր-
րորդ՝ նրա համար, վոր յեթե ավտոմոբիլիզմի տեր
ու տնորեն դարձավ զինվորական վարչությունը, վորը
ընտկանորեն պետք և հետաքրքրվեր ուժեղ մեքենա-
ներով ու տրոլեյսներն ևլ պետք և աշխատեր ձեռք
բերել իր չերկրի համար. իսկ տրոլեյսները թանկ մե-
քենաներն են:

Այդ տրոլեյսիան պետք և միանգամայն մոտա-
նալ, և մասնավորապես մեր զինվորականները պետք
և հաշվի առնեն, վոր միայն ևժանադին մեքենաների
մասսայի մեջ կարող ենք ունենալ զոնե փոքր թվով
ուժեղ մեքենաներ և միայն մասսայական ավտոկու-
տուրայի հողի վրա կարող են ստեղծել զինվորական
ավտոմոբիլիզմի հաստատուն նախապայմաններ (ա-
ռանձնապես վերանորոգման, շոփերական արհեստի
վերաբերմամբ). Բացի այս, փոքր մեքենաներն ևլ ա-
պագա պատերազմներում կարող են ահագին դեր
խաղալ:

Ընդհանրապես մեր լուրջնալը պետք և լինի՝ 10 — 15
տարվա ընթացքում, մեր ընդհանուր բարեկեցութլան
դարգացման հետ զուգընթաց, պետք և ԽՍՀՄ ամեն
մի բանվորի ու գյուղացու նստացնել ավտոմեքենալի:

Յեվ այս հսկայական խնդիրը կարող և և պետք
և իրագործի խորհուրդների իշխանութլունը միայն:
Վորովհետե նրա մեջքը միայն կդիմանա որան:

5. ԱՅՆ ՄԱՍԻՆ. ԹԵ ԻՆՉՊԵՍ ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԸ ԲԱՐԵ- ՓՈՒՈՒՄ Ե ԶԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԸ

Բալց չե՞ վոր ավտոմոբիլով շրջելու համար հար-
կավոր են կատարելագործված ճանապարհներ: Ուրեմն

նախքան մեքենաներ ձեռք բերելը, պետք է միլիարդներ ծախսել խճուղիներ շինելու համար: Մինչդեռ այդ միլիարդները մեզ հարկավոր են առաջին հերթին յերկաթուղիական ցանցը կանոնավորելու և նոր բելսալին ճանապարհներ գցելու համար, վսրոնց քանակը նույնպես չափազանց անբավարար է մեզանում:

Յեթե վորեւէ մեկն յենթադրում է թե ամերիկացիներն առաջ լավ ճանապարհներ շինեցին և Իեռո միայն սկսեցին միլիոնավոր ավտոմոբիլներ շինել, — չափազանց սխալվում է, նա չի ուրիշ նախապաշարման մեջ և գտնվում: Բայց խնդիրը նրանումն է, վոր դորժը դրված էր և այժմ ել դրված է միանգամայն ընդհակառակը. Միացյալ Նահանգներում այժմ ել իբրեւ կանոն է ընդունվում, վոր հենց մասսայական մեքենաների յերեւան դալը խթան է դառնում խճուղիներ շինելու և սկսում են շինվել նրանք տեղական միջոցներով ու կառավարութւան աջակցութւամբ: 1925 թ. հունվարի 1-ին (մեզ մոտ գտնված վերջին տեղեկութւուններին) այսպես կոչված «գրաֆութւունների» (մեր վիճակ կամ շրջաններն են) հսկողութւան սակ ճանապարհները 3003 հազար մղոն էին (4504 հազար կիլոմետր), իսկ շտապների հսկողութւան տակ գտնվող ճանապարհները՝ 260 հազար մղոն (390 հազար կիլոմետր): Ուրեմն ընդամենը 2263 հազար մղոն, կամ 4891 հազար կիլոմետր: Այս թվից սալլուղիներ էին 2663 հազար մղոն, կամ 3994 հազար կիլոմետր, կամ 82 տոկոս: Միայն մնացած 18 տոկոսն էր խճուղի կամ քարուղի (мошечная): Խճուղիների մասսայական շինարարութւուն սկսվեց, ընդհանրապես ասած, 1921 թ. միայն (յերբ Միացյալ Նահանգներում կային արդեն

10¹/₂ միլիոն մեքենաներ), իսկ մինչ այդ պինդ մահերեսով ճանապարհները 12 տակոս էլին կազմում միայն: Մինչ այդ Ամերիկան, հակառակ Ֆիլրոպալի ցանկաւ պողոտաներ (гужевые) ուեեր, վորի մասին շարունակ խոսում էլին յեվրոպայիները, և՛ ամերիկացիները:

Իսկ մեքենաներ աշխուսմանայնիվ շինվում էլին ահագին քանակությամբ ու կատարի թափով: Յեվ հենց զրա համար էլ ախր Թորդը, հատկապէս վատ, դար ու փոս ճանապարհների համար, տաւնձին ախի մեքենաներ հնարեց, այնպէս հարմարեցնելով, վոր կարելի յեր հեշտությամբ թեթե վերանորոգումներ աշնել, փչացած մասերը փոխելով: Մեքենաները շինվում էլին մեծ քանակությամբ, վորովհետեւ, լեթե նուշնիսկ ավտոմոբիլները կես ճանապարհին կանգ առնի, աշխուսմանայնիվ նա այնքան արդյունք կատար զործած ժամանակ, վոր դարձյալ խիստ ձեռնտու յի:

Մյուս կողմից, յերը գյուղի բնակիչը՝ ձեռք երերում ավտոմոբիլ, նա զրա հետ միասին ձեռք երերում և հեարազորութլուն ու ցանկութլուն զրամ ու աշխատանք դնել ճանապարհների բարելավման վրա: Նա այդ հեարազորութլունն ստանում է, վորովհետեւ ապրանքաշրջանառութլունը միանգամայն ընդարձակվում է և ձգտում է զեպի լերկաթուղադծերը, կամ քաղաքա-կենտրոններն:

Մինչև իսկ սալլուղիներով ապրանքի փոխադրութլանը ավտոմեքենան հիմանաւում է, ամերիկացիների հաշվառման համաձայն, կրկնակի չափով: Հնարավորութլուն եւ ստեղծվում ընդարձակել անասնապահութլան արտադրութլունները, անտեսութլունը

դարձնել ինստենսիվ, բարձրացնել նրա շահավետութիւնը: Առաջ և զալիս ցանկութիւն, վորովհետեւ բարելավված ճանապարհների շնորհիվ ըտլոր այս առավելութիւններն ավելի ևս մեծանում են, մասնավորապէս փոխադրութիւնն ավելի ևս կեանանում և: Դրա համար ևլ հնարավորութիւն և ստեղծվում նպատակային հարկերի միջոցով և, ինարկե, պետութեան ուղակցութեամբ զարգացնել տեղական ցանցը:

Պետականի հնգամսակը, բնակչութեան աշխատանքով մասնակցութեան արժեքը ճանապարհների վերանորոգութեան մեջ, հինգ տարվա ընթացքում նշում և ընդամենը 105 միլիոն ու: Յեթի բնակչութիւնն հնամալորութիւն ունենար մեքենաներ ունենալու, անշուշտ նա ավելի շատ կտար թե բնամթերքով, թե փողով և կտար վո՛չ միայն ճանապարհները վերանորոգելու, այլ և նոր ճանապարհներ շինելու համար:

Մենք չենք կարող առաջին հինգ տարում առանձնապէս մեծ գումարներ հատկացնել ճանապարհների վրա ծախսելու համար, վորովհետեւ չենք կարող տալ և շատ մեքենաներ: Բայց առաջին՝ հենց ներկայիս ունեցած իր ճանապարհների ցանցով ել յերկիրը կարող ե սնունդ տալ հարուր հազարավոր մեքենաների, — մեքէ ախր յեղած հաճապարհներն ել չեք ոգտագործում: Յերկրորդ՝ մեքենաները, առանձնապէս հարավում, կզնան և սալուղիներով, ինչպէս Ամերիկայում: Յերրորդ՝ պողոտաների կատարելագործման համար նշանակված գումարները կարելի չի գգալի չափով մեծացնել առանց բազմամիլիարդ թվերի հասնելու յեւ: Չե՞ վոր մինչև այժմ նշանակվածը տառայի մտքով փշրանք և միայն:

6. ԿԱՐՈՂ և ԻՆՊՈՒՍՏՐԻԱՑՈՒ ՅԵՐԿԻՐՆ ԱՆՈՆՅՈՆՆԵԼԻ ԼԵՆՆԵԼ՝
ՆԼԵՔՏՐՈՎԱՆՈՒԹՅՈՒՆ ՅԵՎ ՆԵՐՔԻՆ ԱՅՄԱՄԱՐ ԹԱՐԺԻՉ՝ ՊԱՏԵ-
ՐԱՉՄ, ԱՎՏՈՄՈՐԻԼ ՅԵՎ ԱՎԻԱՅԻՈՒ

Բայց կարող են առել, թե մեզ մոտ ալլափշրանք-
ներն էլ հաշվի չեն առնված: Մենք ահադին ծախսեր
պետք և անենք յերկրի ինդուստրիացման վրա, ար-
դյունաբերության հիմնական ճյուղերի զարգացման
վրա (Պետպլանի հաշվով մոտ 5 միլիարդ, առանց
ընտելարանային շինարարության), ահադին ծախսեր
տրանսպորտի հիմնական տեսակի՝ յերկաթուղիների
վրա (1,4 միլիարդ), մեծ գումարներ հատկացնել ելեկ-
տրոֆիկացիայի համար (1,3 միլիարդ), զրեթե նույն-
քան լերկրագործության սացիոնալիզացիայի (1,2 մի-
լիարդ): Մենք դեռ ահադին նոր աշխատանքներ ու-
նենք, վորոնցով հիմքից պետք և կերպարանափո-
խենք յերկրի տնտեսությունը — Գնեպրոստրոյ, Վոլ-
գա — Դոն, Թուրք-Սիբիրական ճանապարհը (սրանց
վրա ծախսվելու յե 378 միլն. գումար): Մեր բեսուրս-
ները սահմանափակ են ու նշանակված ծախքերն
այնքան միայն հավելումն ունեն, վոր հազիվ կբավա-
կանանան անհրաժեշտ բեղերվին: Թող նախկին Ռուսաս-
տանը մնա «անանցանելի», բայց զրա փոխարեն մենք
նրան կորուզի կերպով կզարձենենք դեպի ինդուստրիաց-
ման ու ելեկտրականացման բելսները:

Այսպիսի դատողությունն էլ, իհարկե, նախապա-
շարմունք են, վորոնց հիմնական սխալը մենք ընդ-
գծեցինք մեր վերջին դարձվածքով: Ինդուստրիացած
լերկիրն սուրանց լաչնորեն զարգացած տեղական տը-
րանսպորտի — անմտություն և և ինդուստրիացնել

ԱՍՀՄ առանց այդ տրանսպորտը վարդացնելու և կանոնավորելու—նույնպես անմտությունն է: Կերպարանափոխելով տնտեսությունը ներքեից, չի կարելի մոռանալ միջանկյալ ողակները: Ախր դա միայն բուժօգնական կարգերի ժամանակ էր, վոր բավական էլին համարում մտածել հիմնական ողակների մասին ժալնյենթադրելով թե մնացած ողակները «կրուսնեն ինքն իրանց», «մասնավոր ինիցիատիվով»: Մեզանում չի կարող այդպես լինել, և մոռանալ նրանց մասին, նույնքան սխալ է, վորքան մի գործարանի կառուցում նախագծելիս, մոռանալ բանվորական բնակարանները մասին:

Մեզ թվում է թե այդ անփութության մեջ դեպի տեղական մեքենայական տրանսպորտը, մասամբ մեղավոր է և «ուժերի այն հարաբերականությունը», վոր ստեղծվել է մեր տեխնիկական ինտելիգենցիայի շրջանում և դրան համապատասխանող «մտավոր սովորությունները»: Դեռ մինչ հեղափոխությունը մենք ունեւիինք չերկաթուղային ինժեներների ուժեղ կազմակերպված կադր, փայլուն կադր ինժեներ-եղեկությունների և վոչ պակաս թվով շինարար ինժեներներ: Գոլորշու, ելեքտրականության ու շինարարության համար մենք ունեւիինք բավարար թվով և մարդկային ուժ, և բավարար սովորություն: Բայց ներքին ալրուժով փոխադրող շարժիչ—մենք այդ չունեւիինք: Հիմնականում մարդկային տեխնիկայի զարգացման շրջանը, իհարկե, եղեկտրականության շրջանն է, և սոցիալիզմը կկառուցվի տեխնիկական այդ բազայի վրա: Բայց խնդիրը նրանումն է, վոր մոտավոր ժամանակներում այդ օրջաճը կլիճի (և է) ճայեվ ճերճիճ այ-

բումով շարժիչների օրջանք, այն չափով, ինչ չափով
խոսքը վերաբերում է հարաձայնական փոխադրության։
Այդ լրացուցիչ անդամը պետք է մտնել մեր տեխնի-
կական ծրագրի մեջ, չեթե ուղում ենք բուրժուազիա-
յի հետ մրցման մեջ հաղթանակը տանել։

Բնական էր, չեթե մենք առաջ չէինք անում
այդ, վորովհետև դրությունն այդ տեսակետից պարզ
վորոշվեց միայն ներկա դարի քառանկյան թվական-
ներին, արատաստանի հետ մեր հարաբերություննե-
րի յերկար ժամանակյա ընդհատման վերջերին։ Բայց
այժմ արդեն դրությունը միանգամայն պարզ է, ուս-
տի, ինչպես դասավորվող ուժերի փոխհարաբերու-
թյունը, նույնպես է մեր մտածելակերպը, անխուսա-
փելիորեն պետք է փոխել։

Յեթե մենք աչպես չանենք, հարկադրված կլի-
նենք առաջիկայում ամենածանր դոհեր տալու, չեթե
չասեմ նույնիսկ պարավելու ապագա պատերազմում։
Այս տաթիվ մեղանում սիրում են հենվել առաջին
այն բանի վրա թե՛ ճանապարհներից դուրի լինելը
նույնքան խանգարում է հակառակորդին, վորքան է
ավտո-արանսպորտի դարգացմանը մեղանում։ Յերկ-
րորդ թե՛ տերոպլանների լավ կազրով մենք կարող
ենք հակահարված տալ ողի մեջ։ Բայց այժմ արդեն
յերեսն են չեկել տանկեր, վոր ժամը 40 կիլոմետր են
անցնում, տեղեկություններ կային, վոր Ջինատտան
են ուղարկել վեցանիվանի ավտոմոբիլներ, վոր ամե-
նավատ ճանապարհներով անդամ դնում են է վերջա-
պես սովորական մեքենաների համար էլ, վոր բաց
կթողնեն մեզ վրա, դործունեյության բավական ըն-
դարձակ դաշտ կճարվի։ Յեթե ապագա պատերազմում

ամերիկական կամ չնվրոպական ավտոմոբիլի դեմ մենք զուրս պիտի դանք մեր ռուսական սալլով, անշուշտ արդյունքը պիտի լինի Համադանց ծանր դոհեր, անխուսափելի հետևանք մեր տեխնիկական թուլության: Սա շատ ու շատ հեռու կլինի ինդուստրիացած ինքնապաշտպանութունից:

Ահրողականներին վերաբերյալ քաղքենի արգումենտը «Գլխարկներով դեն կշարտենք» ֆորմուլայի նոր վարկանտն է միայն: Պատերազմի բաղդը միշտ կվճռվի չերկրի վրա սահմանների մասսայական ու պինդ ամրացումով, պետական մի միավորի զինված տիրապետության հաստատմամբ մյուսի վրա: Ինքնին հասկանալի չէ, վոր չեթե ոգում անապաշտպան լինենք միանդամայն, ապա շատ հեշտ կարելի չե պարտվել մենակ այդ գծով միայն, կամ հիմնականում այդ գծով: Բայց հիմնական ֆակտոր ավիացիան չի ներկայացնում:

Այս դատողության միանում է և մի այլ քաղքենի դատողութուն՝ Ինչո՞ւ շինել ճանապարհներ ու ավտոներ, չերբ կարելի չե քուչել յերկրի վրայով: Մենք կարող ենք ցատկելով անցնել զարգացման մի շարք ստադիաներ, ազատել մեզ յերկրային տրանսպորտի ավելորդ ծախքերից և ուղղակի անցնել չերկնային տրանսպորտի:

Սակայն, դժբախտաբար յերկնային տրանսպորտը փոխադրության խնդրում, վճռական դեր խաղացող մի շարք հանգամանքների շնորհիվ, մեծապես անհամատ ավելի թանգ կնստի, քան չերկրային տրանսպորտը, առաջին հերթին հենց այն պարզ պատճառով, վոր այն եներգիան, վոր գործ պիտի դրվի բոլոր բարձ-

բացնելիս չերկրի ձգողական ուժի դեմ կռվելու համար (սրտ վրա ավելացրած և ոգի ճնշումը, վոր ավելի քիչ նշանակութուն ունի) անհամեմատ ավելի շատ և աչն եներգիտւից, վոր պետք և գործ պնել շփման դեմ դեռնի վրա տեղափոխութւններ կատարելիս:

Վնչ, դժբախտաբար և վնչ մի տեսակետով չենք կարող մենք տրանսպորտի ամենամասնական տեսակի՝ անրեւս ճանապարհների կանոնավորման անհրաժեշտության վրայից ցատկելով անցնել Տեղը չե աչատեղ քննել մեր լինթադրյալ բեռուբաների ու ծախքերի վերաբերյալ Պետպլանի հաշիվները: Այդ մասին լավ և խոսենք առանձին: Բայց առաջիկա հնգամյակի համար նախատեսված հիմնական ծախքերի մեջ վորոշ գեր պետք և խաղա և ճանապարհների բարեկամման վրա գործադրվելիք զգալի ծախքերը, իսկ առանձնապես խոշոր ավտոմոբիլային գործարաններ կառուցելու համար անհրաժեշտ գումարները: Վորեն ամերիկացի կոնցեսիոների ավտոմասերը համահամալքող գործարանի կառուցումը կարող և այդ գործի զարգացման սկզբնական ողակը լինել միայն, իսկ մեքենաների ավելի ուժգին ներմուծումը բնավ ձեռնառու չե և մոտակա ժամանակների համար հարկադրական մի պալիստիվ միջոց և միայն:

Մենք պատրաստվում ենք հնգամյակի վերջին մեր տրակտորների թիվը հասցնել 103 հազարի: Վորոշված և Մտալինգրադում կառուցել տարեկան 10 հազար մեքենա արտադրող մի գործարան: Մոտիկ առաջիկայում մեզ հարկավոր և տարեկան 100 հազար մեքենա պատրաստող գոնե մի գործարան: Դրա փոխարեն լրագրները մեր առաջն են դնում նույն ար-

տադրողականութեամբ վերստիպեղի գործարան կառուցելու պրոյեկտի լուրը: Այս ճանապարհով գնալ—միևնույն ե թե բանակը զինել միայն թնդանութներով ու տարճանակներով, զրկելով հրացաններից: Սուրբ ավտո-գործարան մեզ հարկավոր ե նույնպէս, ինչպէս Դնեպրոստրովը, Վոլգո-Դոնը, կամ Թուրք Սիբիրական ճանապարհը: Դա մեր հերթական մեծ աշխատանքներից մեկն ե:

Սուրհրդային ինժեներներն ու տնտեսագետները կարողացան մեր նավթարդյունաբերությունը բացիոնալիզացնել, կիրառելով ամերիկական տեխնիկայի մեթոդները և հասնել այնտեղ, վոր ամերիկացիներն սպասում են, վոր մոտիկ ապագայում նավթային գործում մենք յերկրորդ տեղը կբռնենք, Միացյալ Նահանգներից հետո: Այժմ մեր առաջ դրված ե՝ ապացուցել, վոր մենք կարող ենք յուրացնել ամերիկական տեխնիկան և ավտոշինարարության գծով ու հասնել նույնպիսի նվաճումներ:

Վերևը մենք ցույց տվինք ավտոմոբիլի տնտեսական նշանակութունը, ցույց տվինք, թե ինչպէս նա ինքն ընդլայնում ե նախադրչալներն իր տարածման, նշեցինք, թե վերջան անհրաժեշտ ե ավտոմոբիլը սոցիալիստական պետութեան պաշտպանութեան տեսակետից: Բայց չափազանց մեծ ե և ավտոմոբիլի կուլտուրական դերը: «Անանցանելի Ռուսաստան» — դա կուլտուրական, անջատման, առանձնացման սիմվոլն ե, լճացած արջի բների, կտրված տեխնիկական, կուլտուրական, քաղաքական շարժման առաջընթացությունից: Բավական չե դյուղում ելեկտրական լապտերներ վառելը: Հարկավոր ե ուղիղ ու ռեալ կապ

գյուղի ու քաղաքի մեջ, հարկավոր է, վոր մեր գյուղացին ինքը լինի քաղաքում աշխատեա հաճախ, ինչպէս ամերիկացի ֆերմերը: Վնչ մի բան աշխատեա լալ չի խորատկի «գյուղական կյանքի հաշակավոր աղջութունը» քան աշխ, վոր սուս, բերուուսը, ուկրալինացի, թաթար գյուղացին աղբըջրհեղեղյան ոուսական սալը վոխի ամերիկական ալատմորիլի: Դա կլինի բանվորի ու գյուղացու միութլունն ամբաաղնդսդ ու գահը:

7. Ի՞նչ ՊԵՏԶ Ե ԱՆՆԸ

Մենք վերջացնում ենք տալով մեր կոնկրետ առաջադրութլունների հակիրճ հանրագումարը:

1. Անհրաժեշտ է նպատակ գնել բիկոնսարուկցիայի «գեներալնի» պլանների համար նշված ժամկետում (մոտ 15 տարի) ալատմորիլ նստացնել բանվորական ու գյուղացիական ամեն մի ընտանիք:

2. Հենց ալգ ժամանակաշրջանումն էլ «անցանելի» դարձնել մեր ԽՍՀ Միութլունը, լալն կերպով դարգացնելով կատարելադործված ճանապարհների ցանցը:

3. Պետք է անմիջապես ձեռնարկել պրոյեկտ կազմելու, ապա է կառուցմանն էժան, մասսալական ալատմորիլներ արտադրող առաջին գործարանի: Փորդն ու Շիվրուին (Մորգանյան կոնցերնի գործարան, վոր մրցում է Փորդի գեմ) շինում են ինչպէս մարդատար, նուլնպեւ և թեթև բեռնատար ալատմորիլներ: Նուլնը հաբկավոր է և մեղ, միայն բեռնատարների վորոշ գերազանցութլամբ: Մեր առաջին գործարանը տարեկան պետք է արտադրի վոչ պակաս

100 հազարից, վորպեսզի 5 տարուց հետո մենք ունենանք գոնե մի յերկու հարյուր հազար մեքենա: Միջազգային պարագաները պահանջում են, վորպեսզի ավտոշինարարության ծավալումն յեթե հնարավոր ե, ընթանար դեռ ավելի արագ: Կարելի չե նուշխիակ, վոր հնդամյակի ընթացքում կարևոր լինի մտածել արդեն և յերկրորդ գործարանի հիմնարկության, կամ առաջինի ծավալը մեծացնելու մասին:

4. Միանգամայն հասկանալի չի, վոր անհրաժեշտ և զարգացնիլ (վոքք մասշտաբով, բայց վոչ ներկա տնայնագործական ձևով) նուշնպես և ավելի մեծ մեքենաների—առաջին հերթին դարձյալ բեռնատարների շինարարության—խոշոր տնտեսական միավորների կարիքները համար՝ գործարանների, առևտրական կազմակերպությունների, ավտոտրանսպորտային գծի, և այլն, ինչպես և զինվորական վարչության համար: Բանակը հատկապես պետք և ավտոմեքենայի նստացուներ: Այստեղ արտադրության սկզբնական չափը պետք և հասնի միջանի տասնչակ հազարի:

5. Յեթե հնարավորություն կլինի, պետք և շտապ կարգով ԽՍՀՄ-ում կազմակերպել մի կոնցեսիոն գործարան ամերիկական ավտոմոբիլի մասերը համագործ (մասերի փոխադրությունն անհամեմատ հեծան և նստում քան սարքած մեքենան), ինչպիսիք գոյություն ունեն Յեվրոպայի մի շարք չերկրներում: Մինչ այս խնդրի իրադրծումը, կամ սեփական ավտոշինարարության զարգացումը, պետք և ընդարձակել հեծան մեքենաների ներմուծումը:

Միաժամանակ պետք և միջոցներ ձեռք առնել շոֆերների վրա գործադրվող ծախքերը կրճատելու,

«պետական պատմիրներին» սովորեցնելով ինքնուրուշն մեքենա կառավարելու, նախերներին պետք և անպատճի միայն բեռնատարների և ավտոբուսների վրա:

6. Միանշանակաբար հարմար ժամանակ և կազմակերպել մասնաշաղկապ ավտոշինարարության և մասնաշաղկապ ավտոտրանսպորտի զարգացման նպատակով կամավոր մի ընկերություն: Այդպիսի ընկերությունը չի կարող լինել Ռուսավիթական միայն սեկցիան, վերաբերյալ նրա խնդիրներն առաջին հերթին «քաղաքացիական» են: Նրա հիմնական լուրձնողը պետք և լինի՝ «ավետման» ամենքի համար», վաղ միայն «պարտադիր ավտոմոբիլի վրա», այլ նույնպես, և առանձնապես «գլուխացին ավտոմոբիլի վրա»:

II

ԴԱՐՁՅԱԼ ԱՄԵՐԻԿԱԿԱՆ ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԻ ՅԵՎ ՌՈՒՍԱԿԱՆ ՍԱՅԼԻ ՄԱՍԻՆ

Առաջին են մի կույտ նամակներ ու արձագանքներ ամերիկական ավտոմոբիլի ու ուսանական սալի մասին զբաժն հողվածների տոթիվ: Այդտեղ ամեն ինչ կա, ինչպիսի առնապարհ կարող և լինել ալգալիսի կույտերում:

Ահա մի նամակ, անգլիական լեզվով, «Ստուդենտներ» ամերիկական ավտոմոբիլային ընկերության ներկայացուցչից, վորը հուլիս և հայտնում, թե՛ իր ընկերությունը կհաջողվի «ողնել» իՍՆ Միություն ավտոմոբիլային զործի զարգացմանը և խնդրում և վաճառականական սովորության համաձայն, նամակի ստացման մասին «հավաստիացնել» (սրանով «հավաստիացնում եմ»):

Ահա «Ազնեւթի» դարաժի 69 աշխատավորների կողքիցով նամակը, վոր կոչ է անում հեղինակին «շարունակել ավտոշինարարութեան պայքարը».

Ահա յերկու նամակ հակահեղափոխական (իսկ մեկը հակասեմիտական) վոգով, գրված սլարդ ու վորոշ ձեռագրով, ճիշտ ուղղագրութեամբ—ուկրալիների «գեղջուկների» անունից, մեկն ուղարկված առանց նամակադրոշմի, վորպեսզի գոնե ութ կոպեկով «վրեժ լուծի բայլշեիկներից»:

Ահա մի ուշադրով բացիկ Ղրիմից, այնտեղ «հանգստացող բանվորից», վորը լակոնական վոճով շարունակ է հեղինակին՝ «Յեթե մենք ավտոմոբիլների մեջ յետ ենք մնացել, դա ցույց է տալիս միայն, վոր յետ ենք մնացել տնտեսապէս, և միայն»: «Ի՞նչպես դու չես հասկանում այս բանը»: Նամակներից հեղինակներից մեկն էլ հարց է տալիս, թե՛ արդյոք լինելով չի ամփոփում ըրոր արձագանգների, վորոնք չեւրեի բաւական շատ կլինեն:

Այո, դրանք բավական շատ են և արժան են ամփոփման ու պատասխանի և մենք կասենք մեր ներկա տեսութեան մեջ:

Բայց նախքան պատասխանելս «արձագանգների տեղերից», մենք կանգ կառնենք «կենտրոնի արձագանգների վրա» վոր տպվեցին «Правда»-լում:

Ընկեր Ստրումլին, Բուդնյակն և Գարգվանը, հայտնելով իրենց տարբեր աստիճանի համաձայնութեւնը քննվող հոգւածի հեղինակի հետ միաժամանակ տարբեր վերապահութեւններ ու առարկութեւններ են անում:

1. ԿԳՆԻ ՈՐԴՅՈՒՔ ԴՅՈՒՂԱՑԻՆ ՅԵՎ ԿԿՈՐՈՂԱՆՈՆՔ ՄԵՆՔ ԺԱՅԵՎ ՆՐԱՆ ՆԺԱՆ ԱՎՏԱՄԱՐԻՒ

Ընկեր Սարուսիրինն տաարկում է, թե՛ տարեկան 100 հազար ավտոմոբիլի սպառումն ապահոված չէ, այդպիսի սպառումն կազմակերպումը ֆինանսական տեսակետից՝ չափազանց դժվար է, եթան արտադրութեան դրուժը կառկածելիւ Բացի այս նա կարծում է, վոր գյուղացու համար ձեռնառու չեն և միաք չունի մեքենաներ ձեռք բերել, քանի վոր հենց նրա ձին ել տարվա մեջ ընդամենն աշխատում է 83 որ։ Ուրիշ բան է Ամերիկայում։

Սրա դեմ կարելի չէ պատասխանել հետևյալը.

1. Յեթե ընկեր Սարուսիրինը նայի Ամերիկայի յերկրագործական դեպարտամենտի վերջին, հենց նոր լույս տեսած տարեցույցը, ալնտեղ նա կդտնի թեևստնի հողվածը ձիու աշխատանքի տեղադրվյալն մասին Միացյալ Նահանգներում։ Այդ հողվածից նա կլմանա վոր՝ «ձիու աշխատանքային որվա» մասին քննություն է կատարված տասը շտատի տասնութիկ շրջանում։ Դրանից յսք շրջանում ձիերն աշխատել են 83 որ ու դրանից ել դեռ պակաս որեր, Կանադայում ձիերն աշխատել են 86 որ և միայն յերեք դեպքում մենք գտնում ենք 91, 99, 117 որ։ Ուրիշ կերպ ասած, Ամերիկայում ձին ոգտագործվում է վոչ ավելի հավանորեն դեռ պակաս, քան մեղանում։ Բալց այնուամենայնիվ ֆիրմերները գնում են միլիոնավոր ավտոմոբիլներ։

2. Չնայելով վողջ տարվա վերաբերմամբ ձիու հավանական թերաբեռնավորման (недогрузка) (դըլ-

խաղաղության շնորհիվ եքստենսիվ գյուղատնտեսութւան չկա արդյոք մեզանում, և հատկապէս ներկայիս ձիու ահագին գերաբեռնավորումն (перегрузка) կրիտիկական մոմենտներում, չկան արդյոք դժվարություններ արտերկրց հացը կրելու, աշնանը մթերքները շահաւորելու և ալլն:

Կան*):

Յեւ յեթե Միացյալ Նահանգներում այդ դերաբեռնավորման դեմ կռիւիւ միջոցներից մեկը համարվում է «գիրվերսիֆիկացիան» (զանազանակերպ կուլտուրաներ մտցնելու սխտեմը, այսինքն ինտենսիվ տնտեսութւան ուղիով գնալը) ապա մշուս միջոցը համարվում է ավտոմոբիլի և տրակտորի կիրառումը (և նախեցնք, ավտոմոբիլն առաջին հերթին): Միննուչն ժամանակ—գլխավոր բանը, վոր անհրաժեշտ է ինտենսիվ տնտեսութւուն մտցնելու համար,— դա հենց մթերքների արագ և եժան փոխադրությունն է դեպի կայարաններն ու շուկաները:

3. Խ. Ս. Հ. Մ.-ում սալի (յերկաթապատ անիվներով) միջին արժեքն է 67 ռուբլի, խամութ, լծասարք և այլն հաշվելով (բացառւածակապիս ցածր գներով) 20 ռուբլի, կստանանք ռուսական սալի վողջ արժեքը 87 ռուբլի, վեց գյուղացիների կողեկաիմն արդին կարող կլինի փոխելու այն ճամբրիկական ավտոմոբիլի, յեթե, իհարկէ գներն ել մեզաբնում հասնեն ամերիկականին: Այդպիսի կողեկաիվում հնարավոր է նույնիսկ կրճատել ձիերի թիվը: Յեւ յեթե

*) Դժվարություններ կան այնտեղ վոչ միայն ձիերի համար, այլ և մարդու համար, վորի ժամանակն աշնանը առանձնապէս թանգ է:

կրճատվի նույնիսկ մի ձի *), դա նշանակում է տընտեսված և արդեն Հյուսիսային Կովկասում 188 սուրվի Ուկրալյինայում՝ 162 սուրվի, կենտրոնա-արդյունաբերական շրջանում՝ 195 սուրվի: Յեվ այսպիսի անտեսուհի ունենալուց հետո ավտոմոբիլի արժեքը մեղա-նում ամերիկականից մի փոքր էլ թանկ կարող ենք ի նկատի ունենալ:

4. Ընկ. Սարումիլին միտնդամայն հրաժարվում է այն հույսից, թե հինգ տարվա ընթացքում կարող կլինենք հասնել ավտոմոբիլի ամերիկական գներին, չեթե նույնիսկ տարեկան 100 հազար հատ արտադրենք: Յեվ այսքան հոռետեսութուն այն ժամանակ չերբ ամերիկական գործարանները վոչ միայն վաճառում են բացառապես եման մեքենաներ, այլև հսկայական ոգուտներ են տալիս տերերին: Իսկ մենք խոմ այդպիսի ոգուտների համար չենք աշխատելու: Ըստ յերեուլթին դա պատճառարանվում է նրանով, վոր ընկ. Սարումիլինն իր հնդամյակում պատրաստվում է ամբողջ հինգ տարվա ընթացքում արդյունաբերական արտադրանքների միջին ինդեկսն իջեցնել մինչպատերազմյան 177 տոկ.-ից մինչև 146 տոկ.-ի միայն: Սակայն, չեթե մենք կառուցում ենք եւր գործարան և ընդսմին ինչպես զուգակցակաց (комбинированный) ձեռնարկ, այսինքն մի գործարան, վոր իր ներսում արտադրում է իրեն կարևոր բոլոր նյութերն ու կիսագործարանային իրերը, մենք միանգամայն հիմնավոր կերպով իրավունք կունենանք պահանջելու վոր նա

*) Յեվ այդ ձին ասենք լինի այն դյուդացին, վոր էր վրա կվերցնի շոֆերի պարապմունքյունները:

համասարմի վոչ թե ժառանգաբար մնացած իր շրջապատին, այլև նորագույն տեխնիկական և կազմակերպչական տիպար—որինականներին:

Կազմակերպման մեջ, «պոչականությունը» (ХВОСТИЗМ) արդյունաբերության այս նոր ճյուղի մեջ պետք է վճռականապես դեն շարտեն: Կազմակերպել պետք է այնպես, ինչպես վերակազմեցինք մեր նավթարդյունաբերությունը: Վոչ թե — «ոսոսեյական» հասկացողությունների ու որինականների համապատասխան դրուժով, այլ անմիջապես ամերիկական, զանց առնելով և չեղրոպականը:

Խոշոր ավտոմոբիլային գործարանի նախագիծը կազմելիս պարտադիր առաջադրությունն է պետք ելինի՝ ինքնարժեքը հավասար ամերիկականին, կամ մի փոքր ավել: Ներկա դեպքում և բանվորա-գյուղացիական չերկրում դա կարևորագույն և վճռական նախապայմանն է:

5. Կասկած չկա, վոր ավտոմոբիլների սպառման կազմակերպումը ֆինանսական տեսակետից, ամենամեծ դժվարությունների առաջ է կանգնած: Բայց այդ ալդպես և վոչ միայն մեղանում, այլ ամեն տեղ: Ըստ վորում ամեն տեղ վաճառվում են նոքա վարկով, մասնատվությամբ, ինչպես կարի մեքինաները: Յեւ այդ պատճառով ել ավտոմոբիլի գործարանի կողքին ել միշտ լինում է այս կամ այն վարկային կազմակերպությունը: Մոտորների «Մորգանյան գեներալնի կոոպերացիայի» կողքին՝ հիմնված է վարկավորող գեներալնի կոոպերացիան՝ գերմանիայում կա հատուկ ավտոմոբիլների բանկ, Շվեյցիայում՝ վարկային հիմնարկ մասնատրումով վաճառքը ֆինանսավորելու համար և

այլն: Դժգարութիւններ աշտուկ կան իհարկէ, ե լելք պետք ե վորսնել նրոնցից, ներդրաւիւով արատաւանմանյան կապիտալ: Դործարան ունենալուց հետո, ալք կապիտալն ներդրաւիւն այնքան եւ զժգար չի լինի, վորովհետեւ դործարանն ինքնին հուսալի յերաշխիք կլինի:

Յեզրափակելու համար պետք ե տեսն, վոր վոչ մի առարկութիւն չկա այն մասին, վոր ավտոմոբիլի այդ դործարանը կրի կոնցեսիոն, կամ խառն ձեռնարկութեան ընույթ, սակայն եժամագին ե մասսայական արտադրութեան պարտադիր ապահովութեամբ:

Ամենազլխաղարն այն ե, վոր իրազօրծովի այն հնգամյա պլանի սահմաններում (տեա թե ինչ՞ն լինք կոնցեսիայի մասին խոսում մենք, իբրեւ հնարագոր վարիանտի ե վոչ հիմնական: Կճարովի կոնցեսիոներ — ավելի լավ, չի ճարովի՝ մենք պետք ե կառուցենք անպլաման): Կասեզորիկ կերպով պահանջում եմ այդ յերկրի պատշապանութեան նկատմամբ: Պետք ե միանգամ ընդմիշտ յուրացնել այն, թերեւ տնհաճելի, բայց բացարձակ նամարտութեանը, վոր պատերազմիլ առանց ունենալու ավտոմոբիլային ամբողջ մի կուլտուրա, — ներկայիս նուշնիսկ չի կարելի, իսկ 1—2 տարի հետո միտնգտմայն անկարելի կլինի: Հինգ տարին հետաձգման մտաւոր սահմանն ե, վոր մենք կարող ենք ունենալ (բայց կարող ենք ե հուսնալ) մեր տրամադրութեան տակ: Այդ ժամկէտի վերջերին մենք պետք ե ունենանք մեքենաների մեր մասսայական արտադրութիւնը: Ներմուծումն ե բերված մասերի համահաւաքումն (դրանց վրա յե պնդում Ստրուկիւնը) այդ հարցը չեն լուծի: Իսկ լեթե պատ-

կերացնենք արդ ներմուծումը մասսայական մասշտաբով, այնպիսի մեծ վալյուտային ծախք կզահանջվի, վերի տակից մենք չենք կարող դուրս գալ: Արտասահմանյան եփան ապրանքն, այդ մեքով, մեզ համար անվիճելի թանգ է.

Յես յերբեք չեմ ասել թե, տնտիջապես, հենց եկող տարվանից ունենանք մեզ մոտ տարեկան 100 հազար մեքենա (ինչպես հասկացել են ինձ միջանի ընկերներ: Յես խոսել եմ այն մասին, թե յերեք տարվա ընթացքում (մի օտարի գործն ուսումնասիրելու և նախադիժը կազմելու, իսկ յերկու օտարի գործարանի կառուցման) նախապատրաստվել արտադրելու 100 հազար հատ, այնպես վոր հնգամյակի վերջին ունենանք դոնե 200 հազար մեքենա: Իրագործել այս կարելի չի և պետք է միայն մի բանից կարելի չե վախենալ՝ արդյոք չափազանց բիչ չի լինի այդ յեվ չափազանց ուտ:

Իսկ մոտակա յերեք տարիներում (մինչև մեծ գործարանի կառուցումը), արտադրությունը պետք է հասցնել տարեկան դոնե մինչև 10 հազարի, քիչ մասսայականացնել, իսկ մեծ մասը ծանր ու թանգ մեքենաներ, (գլխավորապես բեռնատարներ): Այդ տարիներում պետք է նույնպես, ավելի մեծ մասշտաբով քան մինչև այժմ, ներմուծել ԽՍՀՄ-ից մեքենաներ կամ պատրաստի մասեր համահավաքելու համար: Դա կլինի փոխանցման նախապատրաստական շրջանը:

2. ԻՆՁՈՒ ԵՎ ՏՈ ԳՈՐԹԱՐԱՆՆԵՐՆ ԸՄՏԵՐԿԱՅՈՒՄ ԵՎ ՆԻՒ
ՆԺԱՆ ՆՆ ԶՈՆ ՄԵԶԱՆՈՒՄ: ՈՒՄՆԵՅ ՍՈՎՈ-
ՐՆԵՔ ԵՎ ՏՈԹԵՆԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ, ԵՎ ՏՈՄՈ-
ՐԻՆՆԵՐՆ ՈՒ ՀԱՐԿԵՐԸ

Ընկ. Սարուսիլինի դատողութիւններն համեմատ, յետ բերի այստեղ մի շարք ընդհանուր արդումներաներ: Այդ պատճառով էլ կարող եմ կարճ կանգ տանել ընկ. Բուանյաիի և Գարալինի կարծիքների վրայ Ինչ վերաբերում ե ընկ. Քուսնյակին.—կատարելապէս կողմնակից լինելով նրա պաշտպանած այն մտքին, թե մոտակա ժամանակներում անհրաժեշտ ե կառուցել փոքր գործարան (10—12 հազար մեքենայի), յետ պետք եմ համարում հրապարակով հայտնել դարմանքըս այդ շինութեան հաւազանց քանգուքան մասին: Այդ նպատակի համար պահանջվում ե «100 միլիոնից ավելի»: Ամբողջ ակտիվը ֆորդյան գործարանների, վոր 1925 թվին արտադրում էին 2 միլիոն մեքենաներ,—1926 թվի վերջին կազմում եր 784 միլիոն դոլար (1568 միլ. ուլրլի): Դրանից 143 միլիոն դոլարը (286 միլ. ուլրլի) անշարժ կայքի արժեք եր ալսինքն մասամբ և հողի գինը, 414 միլիոն դոլար, (828 միլիոն ուլրլի) կանխիկ միջոցներն, ալսինքն դրամի և արժեքավոր թղթերի գումարը: Մեքենաներն ու սարքավորումը, նույնպէս և «Ինվենտարը» (ալսինքն զանազան պաշարներ) բոլորը միասին կազմում էին 225 միլ. դոլար (550 միլ. ուլրլի): Ուրիշ խոսքով գործարանների նյութական արժեքը, առանց հողի արժեքի ու կապիտալի դրամական մասի, հազիվ

Թե 700 միլիոն ռուբլուց մի փոքր ավելի լիներ: Յեւ
սա 2 միլիոն կես արտադրելիս, Իսկ մեղանում ուղղում
են 105 միլիոն ռուբլի ծախսել տարեկան 10 — 12 հա-
զար մեքենա արտադրող մի, Վորժարան հիմնելու հա-
մար: Ստուգերկեր Փիրմայի ներկայացուցիչն իր
նամակի հետ ուղարկել ե ինձ և ընկերության պրո-
սպեկտը, ուր ցույց ե տրված, վոր ընկերության ամ-
բողջ ակտիվը կազմում ե 20 միլիոն ֆունտ ստերլինգ
(200 միլ. ռուբլի): Ստուգերկեր, ինչպես և Ֆորդի
դրամական կապիտալն անմիջապես իրացնի, (չկան
որիգալիաներ, բանկերից փոխառություններ): Ստու-
գերկերի գործարանը, դուրս գալով դրամական կապի-
տալը, հավանորեն կարժենա ճիշտ տոնքան, վորքան
ուղղում են ծախսել մեր փոքր գործարանի վրա: Իսկ
ինչքան ավտոմոբիլ ե շինում Ստուգերկերը: «Большая
Советская энциклопедия»-ից իմանում ենք, վոր
1924 թվին շինել ե 150 հազար ավտոմոբիլ, իսկ այժմ
հավանորեն շինում ե ավելի շատ: Նշանակում ե նույն
գումարով ամերիկայում կազմակերպել են 12—15
անգամ ավելի մեծ արտադրություն: Ընկ. Բուտնյակը
հիմնվում ե այն բանի վրա, թե մեղ կարևոր ե զար-
գացնել հատուկ սլողպատի, արմատուրի, մագնիտոլի
և այլն արտադրությունը: Բայց ցավը նրանումն ե,
վոր Ֆորդն և Ստուգերկերն ել (և միայն նրանք)
ամեն ինչ առաջընում են իրանք, իրանք մոտ, այնպես
վոր այդ արդումները այստեղ բոլորովին տեղին չե:
Յեղրակացություն. մեր փոքր ավտոգործարանի
կառուցման նախահաշվի բանն, ըստ յերևույթին լավ
չե: Մյուս խնդիրը, վորի վերաբերմամբ չենք կարող
համաձայնել ընկ. Բուդնյակի հետ, — դա նրա տեղին-

ցիողն և ավառչինարարութեան դործում հենմել յեվրոպական տեխնիկական փորձի ու կապիտալի վրա: Ինչպես հայտնի չե տողերիս գրողն ամեն գեղգուժ ամերիկայով վոգելփոխողներէց չե: Բայց ավատմորիլի դործում զանց առնել Միացյալ Նահանգները — կատարյալ անձառութեան կլինի: Հատկապես անհոգ պետք և գնալ այդ բանը սովորելու և այդ չերկրի հետ կապեր հաստատել առաջին հերթին:

Միանգամայն իրավացի չե ընկ. Բուսնյակը մեքենաներն ևս հարկի լինթարկելու ինգրում: Այս առթիվ Ուկրայինայի տեղական տրանսպորտի վարիչ ընկ. Լուկովսկոյը իրավացի կերպով իր նամակում նկատում է՝

Յերբ մենք առաջ ենք քաշում Արեւմտեան Յեվրոպայի ու Ամերիկայի նմանողութեամբ ավատմորիլային հատուկ ձեռնարկների ոգտագործման բարհաջող պայմաններ ստեղծելու հարցը, հանդիպում ենք միանգամայն հակառակ տենդենցների, քան արտասահմանում՝ մեղտնում այդ ձեռնարկների վրա նայում են վոչ իբրեւ մեղանհրաժեշտ տեխնիկական կուլտուրայի առաջ ընթացիկների վրա, այլ իբրեւ հաւկազրութեան հաւճառ որչեկօի վրա: Այն հայացքը, վոր ավատմորիլի վրա նայում են իբրեւ շքեղութեան առարկայի, իբրեւ հաճույքի վրա, վորն առանց բավարարելու ել կարելի չե լուր գնալ, արտահայտվում է ամեն քայլափոխում:

Շքեղութեան առարկա կազմող ավատմորիլներ կամ «Մերսիտեններ», վոր քիչ և ֆնում ավիացիայի շարժիչ գործածեն», ինչպես արտահայտվում է մի ու-

լիշ նամակում ընկ. Միխայիլովը, մեզ առհասարակ վոչ ներմուծել և հարկավոր և վոչ ել արտադրել: Իսկ ուղտակար մեքենաները, վոր ներմուծվում են ու աշխատում յնրկրում, արհեստական կերպով հարկերով թանգացնել, պարզապես անմտությունն է: Հարկերը մեքենաներից, ինչպես ամերիկայում, պետք է դործադրվին միայն ճանապարհների բարվոքման վերա, իսկ ներքինի և արտաքինի գների օտարբերությունը, քանի դոյություն կունենա դա, պետք է դործադրել միայն յնրկրի ավտոմոբիլային պարկը մեծացնելու վրա:

3. ԸՆԿԵՐ ԳՆԲՑՎԱՆԸ ՁԻ ԿԸՄԵՆՈՒՄ ԸՎՏՈՄՈՐԻԼԱՅՆԵԼ ԽՍՀՄ

Մնում է մի յերկու խոսք ասել ընկ. Գարտվանի դատողությունների մասին: Կարգալով այդ դատողություններն, տկամա ցավում ես, վոր միւր ավտոշինարարությունը դրված է «մետաղարդյունաբերության առհասարակ» և դրա հետ միասին «Պետպլանի արդյունաբերական սեկցիայի մետաղամասի կոմիսիայի» անկողնի վրա: Ընկ. Գարտվանը պարզ է ի պարզ չի հասկանում կամ չի ուզում հասկանալ ավտոարդյունաբերության կշիռն ու նշանակությունը ժամանակակից, յետպատերազմյան ժողովրդա-տնտեսական տեխնիկական ապարարտում: Ընկ. Գարտվանի կարծիքով ճիշտ ասած, վոչինչ չի կարելի ասել, դրա համար ել չպետք է ասել (բացի «փոքր բաներից» բառի բուն մտքով):

«Հենց մեքենայի հետ վարվել չգիտենալ» ընկ. Գարտվանին թվում է ահագին խոչընդոտ: Սա նույնն է, ինչով մեզ վախեցնում եյին տրակտորների ժամա-

նախ, վորք զուրս չեկա՞վ միտնդումայն դատարկ բան: Յե՞վ սա ասվում ետյն ժամանակ, չերբ ամեն մի գլու-
ղում մենք ունենք նախկին պատերազմական գերի-
նեք, նախկին կարմիր բանակաշիններ, կոմսոմոլի ա-
կտիվ և աշն, ասված և տչն ժամանակ, չերբ արդեն
բարձրացել և գլուղի կալաուրական մակարդակը,
վորն ընկ. Գարավանն ինչպե՞ս յերևում և չի գնահա-
տում: Ամեն մի գլուղացի այս պատճառարանությունը
դատարկ բան կհամարի: Տվեք նրան միայն հժան
մեքենա:

Յերկրորդ հերթին հրադարակ են դալիս, իհարկե
ճանապարհները: «Ահագին տարածության հասնող
տերրիտորիայի և բացառապես վատ ճանապարհների
պատճառով, Ամերիկային նմանելն այստեղ շատ
եւ կիրառելու բան չե»: Հատկապես Ամերիկայի ահա-
գին տարածության հասնող տերրիտորիայի և բացառա-
պես նրա վատ ճանապարհների պատճառով, մանա-
վանդ տաս տարի առաջ, և առանձնապես Արեւմտյան
Յեվրոպայի համեմատությամբ,—մեր նմանողությունը
միանգամայն կիրառելի չե:

Ինդուստրիացումն առանց ավտոմոբիլացման
«անանցանելի Ռուսաստանի» ֆոնի վրա «հնարավոր
ե, թեև աշնպիսի աստիճանական դարգացմամբ, վորը
մեզանից շատերին հաճելի չե», ասում և ընկ. Գարա-
վանը: Այն ժամանակ ավելի լավ չի՞ ուղղակի ասել՝
այն ինչ բայլչեիկներն հասկանում են «ինդուստրիա-
ցումն» բռնի տակ, մեղ համար աճհասաճելի չե, դրա
համար պետք և կամ կիս դար ժամանակամիջոց, կամ
պետք և «դիմել ոտար կապիտալի» աջակցության:
Զեվոր, իսկապես ասած, այս եւ ըղիւում և ընկ.
Գարավանի խոսքերից:

Մեզ «աստիճանականութիւնն» ընկ. Գարտվանի լոճով «անհաճելի չե»: Բայց մեք Ժողովում եմք այն, ժխտում ենք ժողովրդական հարստութիւն: ողտազործման և ժողովրդական յեկամութեան զաստիճանն նոր եղանակների հիման վրա, սոցիալ-տնտեսական կազմակերպութիւնների նոր ձևերի կիրառման ոգնութեամբ, նոր հասարակական դասերի հայտնաբերած եներդիայի միջոցով, նրանց կուլտուրականութիւնն արագ կերպով բարձրացնելու ճանապարհով, օեթնեկական գիտութիւնն վերջին բոլոր նվաճումներն արագ կերպով յուրացնելու ճանապարհով,— ահա այս բոլորի միջոցով մենք հուշա ունենք բեկոնստրուկցիայի՝ բոլորովին այլ «սոցիալական քաղաքակրթութեան» ստեղծել, քան ընկեր Գարտվանի առաջարկածը, ինչպես կիրարկեցինք այն մեր տնտեսութեան վերականգման մեջ մի «աստիճանականութիւնն», վորը շատերը չեին նախատեսում:

Այդ պատճառով ընկեր Գարտվանը թույլ կտա մեզ հաստատ մնալ մեր դիտավորութիւնն մեջ՝ 10-15 տարվա ընթացքում ամեն մի բանվորի ու գյուղացու նստացնել մեքենայի վրա, վորի համար հաջորդ հընգամյակներում կարևոր կլինեն նոր ու նոր գործարաններ, տարեկան շատ ու շատ հարյուր հազարներ արտադրող: Իսկ առայժմ մենք սահմանափակվում ենք այդ տիպի առաջին գործարանով միայն և պնդում ենք՝ անմիջապես ձեռնարկել նախագծի մշակման:

4. Մեր ճշմարտութեան օրինակ ՊԵՏԼՈՎՍԻ ՄԵՍԻՆ

Վատ ճանապարհները բացարձակ արգելք չեն հանդիսանում ավտոմոբիլիզմի զարգացման: Մյուս

կողմից ավտոմոբիլիզմի զարկացումը հարված է տալիս ճանապարհների արագ կառարկադորձման: Վորքան էլ ժխտեն այս «Ռասսեյսկի» հնադավաններն, այնուամենայնիվ դա փաստ է: Սակայն սրանից չպետք է յեղբակացնել, թե կարելի չէ մոռացության տալ մեր ճանապարհների մասին և մենք մեր նախընթաց հողվածների շարքում բավարար ուշադրություն դարձրինք այդ հարցին: Մեր թղթակիցների ամբողջ մի շարան առանձնապես ընդգծում են այդ հարցը:

Այսպես որինակ, Ազգեկքի ԵԾ ԵՌՈՒՆԵՐ ու ԿԵՌՏՈՐՈՆԱԿԱՆ զարածի աշխատակիցներ (իդեալ ստենք վոր Ազնեթը մեր բոլոր արդյունարերական կազմակերպությունների մեջ, ավտոտրանսպորտի ամենալավ սխառնմն ունի և բանեցնում է 736 ավտոմոբիլ ու տրակտոր) իրենց կոլլեկտիվ նամակի մեջ դանդառվում են.

Պետք է ասած, վոր մեր ճանապարհները բոլորովին բանի պետք չեն: Այդ ճանապարհների վրա կոտորառվում են վնչ միայն մեքենաներն, այլև չեն դիմանում մեր փոքերը, վորի հետևանքով մեղ մոտ շոֆերների 40%-ի ապինդիցինտը անդամահատված է:

Մեր ճանապարհների դրությունը տխուր տրամադրության մեջ (բայց վոչ անհուսալի) է զցում և ընկեր Մակսիմովին (Տվեր):

Յերբ ես կարդացի «Ամերիկական ավտոմոբիլն ու ռուսական սալը» հողվածները «Правда»-ի մեջ գրում է նա,— ապա տեսնելով մեր ալն կրիայի աշխատանքը վոր գործադրվում է ճանապարհների վե-

բանորոգության վրա, ահա մտածեցի՝ «յերազնե՛ր, երազնե՛ր, ուր ե ձեր քաղցրությունը»:

... Կանուխ գարունքին մտածեցինք վերանորոգել Լենինգրադի խճուղին Տվերից մի քանի վերստի վրա: Ահա այժմ արդեն հուլիսն էլ վերջանում է, բայց կես վերստ էլ չի վերաշինված: Ճիշտ է, վերաշինությունը կատարվում է հիմնավոր՝ նորից լցնում են խճով, բայց և այնպես ախր կես վերստը չորս ամսում շատ քիչ բան է:

... Յեվ ահա թույլատրելի յե հարցնել՝ արվում է արդյո՞ք վորևե բան աշխատանքները մեքենայացնելու համար: Մտիպված ենք պատասխանել, վոր վոչինչ չի արվում:

... Մենք պետք է հազրահաբե՞մք մեր սպեցեների տվանդապահությունը, վոր խուսափում են արտասահմանյան տեխնիկայի նվաճումներից: Մեր մասնագետներն արդեն շատ անկարելի բաներ են տեսնում մեզանում, ամեն ինչ գցում են ռեկոնստրուկցիայի վզին:

«Մեր մասնագետների տվանդապահությունը» և ամեն ինչ «ոբյեկտիվ պայմանների վզին գցելը» — սա վոչ թե «հոնքը, շինել է, այլ աչքը հանել է», առանձնապես լիթե հիշենք ընկեր Գարովանի վերոհիշյալ դատողությունները:

Բայց ճանապարհների հարցին հարակից, թերևս կարիք լինի խոսել վոչ միայն տվանդապահության մասին, այլև դեպի հանձնարարված աշխատանքները ցույց տրված ալանդակ անփութության, անտարբերության, անձեռնության մասին:

Ընկեր Մակսիմովը գիտում է Լենինգրադի խճուղու վերանորոգման աշխատանքների ընթացքը Տվերի ծայրից: Բայց ճիշտ նույն պատկերն է ներկայացնում և մոսկովյան ծայրը: Վերանորոգչական աշխատանքներն, ըստ երևույթին, տարվում են նրա համար, վորպեսզի խճուղիներն անանցանելի դարձնեն ամբողջ ամառվա ընթացքում: Հենց Մոսկվայի տակ, ակերպրոմի մոտ, երեք ամիս է կարկատվում եր ասֆալտի խճուղին (իդեալ ասենք, անցյալ տարի նույնքան ժամանակ շինվողն ու շինվածը, չերի հրաշալի չեր): Նման կարգերը վերսկզբում են ամենքին, ում վոր կուղեք, բայց ինչպես երևում է բացի նրանցից ուրիշ պեք և հսկելին այդ բանի վերա:

Յեւ վո՛չ միայն Մոսկվայում ու Տվերումն է բանը վատ, այլև Տուլայում: Ընկեր Ջերնովը պատմում է.

Մի ժամանակ մեզ մոտ կար Վորոնեժի խճուղին: Խճուղի, ինչպես սովորական խճուղի: Ամեն տարի վերանորոգվում էր և վո՛չ թե աշնանն, այլ գարնանը, մանր խճով:

Իսկ աշնան մոտ, այն ժամանակ, երբ գլուղացիք սկսում են քաղաք կրել իրենց բերքը, այդ խճուղին միանգամայն պատրաստ էր լինում: Յեւ այդպես տարեց տարի: Բայց ահա սկսվեցին պատերազմի տարիները, քայքայման տարիները — խճուղին սոսկալի գրության ընկավ: Յեկավ նեպ-ը: Վերանորոգվում է խճուղին: Քարում են (լերան տակի մասը) խոշոր գետաքարով: Աշնան մոտերքն էր, դրա համար էլ խճուղու ցեխը չեր մաքրվում: Բավական է մի

քար դուրս գար, գյուղական ծանր սալներն արդեն շուռ ելին տալիս ամբողջ խճուղին (հիշած մասում) ... Կորչում ելին կոխողի փողերը...

Կարելի չէ դուք կարծեք թե խճուղու այդ մասում կամուրջներ չկան: Հանդիստ եղեք, կան մի սաժեն լայնությամբ, սակա՛ն քիչ չի պատահում, յերբ գյուղացին իր սայլով ու ձիով ալյուրի կամ մի ուրիշ բնուան հետ «անդգուշաբար» գլորվում և այդ կամուրջից ցած, կամուրջի տակի ջրի կամ ցեխի մեջ, վորովհետև կամուրջը վո՛չ ճաղեր ունի և վո՛չ էլ պաշտպանողական վորևե ալ միջոց:

Կարելի չէ դուք կարծեք նաև, թե այդ խճուղու մասին վո՛չ վոք չգիտեի Գիտեն բոլորը և մինչև անգամ կոմիտղը: Դեռ ձմռանից նա սկսվեց պատրաստվել խճուղու վերանորոգության — ավազը կրեց, բայց քար չկար: Այդ ավազը չափում են գրեթե ամեն շաբաթ գարնանից սկսած: Յերևի կոմիտղը զարմանում և թե ինչո՞ւ ավազի ծավալը քանի դնում պակասում է: Տանում են ամենքը, ում ալարը չի գալիս: Քարը նոր են սկսել կրել, բայց թափում են վորտեղ պատահում է, խանգարելով առանց այն էլ ցավ դառած երթևեկությունը խճուղով...

Կոմիտղը կկարդա մեր նկատողությունը, տեղից կշարժվի, չերեի ու կսկսի քարել խճուղին: Բայց երբ Այն ժամանակ, երբ գյուղական բերքն արդեն պատրաստ և ու սկսել է կրել քաղաք: Դա նշանակում է դարձյալ կորան մեր փողերը ու մի տարի չետո նորից կսկսվի նույն պատմությունը:

Մենք նրա համար աշտպիսի յերկար քաղվածք բերինք ընկեր Չերնովի նամակից, վերսկսեալ նա նկարագրում է անապաման մի ռիպիլի պառկէր:

Ընկեր Մակսիմովի հարուցած հարցը ճանապարհների վերանորոգութեան ու շինութեան մեքենայացման մասին միանգամայն ուղիղ և զբաւած: Պէտք է զենել ու ներմուծել նախապահաւ շինարարական ու նախապահաւարեցման մեքենաներ: Դրանք այնքան եւ թանկ չեն: Լենինը դեռ 1922 թվին իր նամակներից մեկում նշել և այդ մեքենաների անհրաժեշտութիւնը մեղանում:

Բայց ամենից առաջ պետք և ուշադրութիւն դարձնել գոյութիւն ունեցող աշխատանքների այլանդակ ու անանտեսաւար կազմակերպութեան վրա: Մեր փողերն իզուր կորչում են ամեն տեղ, կորչում են անողում: Իսկ զբանից տուժում են գյուղացիք, բռնակիրներն ու շոֆերները:

Մինչդեռ գյուղացիութիւնն, եթէ համապատասխան ընկերութիւնները շարժեն նրան տեղից, կարող և աջակցել այդ գործին և հաճախակիութեամբ չեզբարք կրելով: Ընկեր Մակսիմովն հիշեցնում է, վոր Տվերի գավառի գյուղացիները պատերազմից առաջ պարապում էին այդ գործով իբրև արհեստ—արտեւներ կազմակերպած, հավաքում էին քարն ու կոտրատում: Այդ քարը դնում եր գերմանիա և բեռին վճարում էին գյուղացիներին մի բուրլի:

Մինչդեռ նախորդ ընկերները կոչ են անում ձեռնարկել ճանապարհների բարելավմանը, ընկեր Յերիկալովը (Տոթմալից, Վոլոգոդալի նահ.) կոնկրետ որինակով ցույց է տալիս մեզ, թէ ինչպես մեքենան

արդեն դուրս ե քշում ձիուն ու բարեկամում ճանապարհը:

Դուք շատ մեղմ եք արտահայտվել,—գրում ե նա,—նախապաշարմունքի մասին՝ «ավտոմոբիլը բուրժուական եկիպաժ ե»: Նա, ով գործունի տեղական տրանսպորտի հետ և զիտե թե ի՜նչ տհազին տարբերություն կ' եժանության ու հարմարության տեսակետից, ավտոմոբիլի ու սալի մեջ, նա առանց տատանվելու կասի՝ «սայլը արխի բուրժուական բան ե»: Ներկայիս ես առաջին անգամն ե գործ ունեմ ավտոմոբիլի հետ,—հին, կոտորված, կիսամաշ մի «Ֆորտիկ»-ի ու ատելով ատեցի: Բոլոր ազնվացեղ ու անազնիվ ձիերին, թեև ես ամենասովորական մի գյուղացի չեմ և չերկու տարի յե միայն, վոր թողել եմ գութանը:

Ընկեր Յերիկալովը (կուսակցության անդամ) այժմ կառավարում և Տոթմայի կուրորտը և ամեն որ պետք ե 200 մարդ հյուրանոցից տանի չերկու կիլոմետրի վրա դռնվող աղի վաննաները: Ձիերով դա կնստի 80 ուրլի որական, իսկ ավտոմոբիլով՝ 20 ուրլի: Մի ամսում 1800 ու տնտեսություն, իսկ սեզոնին 6350 ուրլի: Մեծ դժվարությամբ ընկեր Յերիկալովը ճառում ե «զրեթի դեն դջած մի ֆորդիկ» ու մի ամիս նրանով տանում հեղանդներին, մինչև վոր կոտրվում ե զլանը (вал), վորը Մոսկվայումն ել չի ճարվում: Մինչև իսկ այդ կարճ ժամանակամիջիցում ընկեր Յերիկալովը հանել ե ճանապարհի բարենորոգման ծախքերը՝ 1,200 ուրլի (այժմ այդպիսի ճանապարհ չկա մեր ամբողջ նահանգում,—գրում ե նա,—դուք միայն-

գամայն իրավացի յեք, երբ պնդում եք, թե՛ ավառ-
մորիլը կշինի ճանապարհը և վնչ թե ընդհակառակը»):
Բայց այս ամենը բարեհաջող կերպով վերջացավ
կոտրված գլանի հետ միասին «և ձիյերը կրում են,
տանում են հիվանդներին ու միջոցները»: Ընկեր Յե-
րիկալովը հայհոյելով հայհոյում և «բիզուսական ձիյե-
րին» ու «ապուշային անշարժությունը» նրանց ուղքեր
լավ են համարում հատկապես ձիու տրանսպորտը:

Յեվ այսպես, մինչ Մոսկվայում գիտնական մար-
դիկ դառնում են ու վիճում, թե՛ ապահովված և ար-
դյոք մեղանում մեքենաների պահանջը և նրանց ծա-
վալմանը չէ՞ն խանգարել արդյոք «որեկտիվ պայման-
ները», իսկ մեր ավառգործիչները զբաղված են «Մեք-
սիգես»-ներ ներմուծելով, մեր ստորին անտեսավար-
ները գլուխ են կոտրում, թե վճարեղից մի գլան ճա-
րեն իրենց քոսոտ «Փորակիկ» համար, վորին Ամերի-
կայում հավանորեն հարյուր դոլար էլ չեն տա:

Իսկ միևնույն ժամանակ մի ուրիշ ձայն գալա-
ռից հաղորդում և մեզ, թե ո՞ւր կարելի չե անմիջա-
պես տեղավորել տասնյակ հազարավոր մեքենաներ:
Ընկեր Բախարևսկին (Տամբով) գրում և.

Գյուղը չափազանց մեծ կարիք է գդում մե-
քենայական տրանսպորտի: Յերկաթուղային
ցանցի նոսրությունը շնորհիվ մեղանում անադին
քանակություն մեքենաներ գլուղ են դալիս սալու-
ղիներով: Ամեն մի կայարանից, տասնյակ կիլո-
մետր տարածություն, գլուղների համար ապրան-
քը ձիյերով են տանում: Ինձ պատահել է մի
գյուղացու տեսնել, թե լճապահ վարի չեռուն
ժամանակ տրակտորը քառասուն կիլոմետր քշում

են քաղաք նալթամթերք բերելու Յես համոզված եմ, վոր հենց այժմ արդեն ամեն մի գյուղ կարիք ունի ավտոմոբիլի և գլխավորն, ախր ձեռք բերելու համար միջոցներ ել կճարվեն, վորովհետև ամեն մի սպառողական միություն, ամեն մի գյուղատնտեսական ընկերություն ամեն տարի ահագին փողեր են վատնում ապրանքներ կրելու վրա: Իսկ յեթե ամեն մի գյուղ ձեռք բերի 2—3 ավտո, միանգամից զգալի կերպով կմեծանա նրանց թիվը:

Սրան պետք է ավելացնել վոր Հյուսիսային Կովկասում կարելի չի տեսնել, թե ինչպես տրակտորներն աշնան հերկի ժամանակ գնում են քաղաք, վոչ միայն նալթամթերքի, այլև հաց են կրում կայարանները: Բեռնակիրն այստեղ ինքն իրան է պահանջվում: Միայն այդ բեռնակիրն անպայման պետք է լինի եծաճ ու քերեվ, իսկ մեղանում մտածում են միայն 2—3 տոնն տանող ու միանգամայն թանգ բեռնակիրներին մասին:

Մի բանում միայն սխալվում է ընկեր Բախարեակին: Նա կարծում է թե՝

Ավտոմոբիլն հական դեր պիտի խաղա գյուղում, վորովհետև քաղաքներինց մեծամասնության մեջ կյանքի զարկերակն այնքան թույլ է խփում, վոր չի կարելի այստեղ լցնել մեքենաներով:

Մեր շատ թե քիչ խոշոր քաղաքները համենայն դեպս կարելի չի լցնել բեռնակիրներով ու տակսիներով: Բեռնատար ձին Մոսկվայում արժե 225 ռուբլի,

ծանրատարը (тяжеловая)՝ մինչև 650, լերկաթառնի սալը՝ 100 սուրլի, իսկ խամուխը ձիատարքով՝ մինչև 30 սուրլի, ընդամենը 350—800 սուրլի—ալսքան և զինը մի բեռնատար սալի և հաճախ ավելի մոտ վերին ծայրին (800 ս.) քան ներքինին (350 սուրլի): Մինչև իսկ թեթև բեռնակիր ավտոմոբիլը կը փոխարինի չերկու յերեք բեռնատար սալի, ձիու համեմատությամբ իհարկէ ավելի արագ ընթացքով: Սա նշանակում է, վոր ԽՍՀՄ-ի համար ել հասել և ժամը, չերբ բեռնատար կառուպանի տեղ ամբողջ գծով պետք և նստացնել շոֆերին: Վոչ պակաս հնարավոր ու կարեւոր է նաեւ մարդատար կառուպաններին ևս փոխարինել շոֆերով: Իսկ այդ յերկուսից ել վորքան շատ կան մեր քաղաքներում—քանի-քանի տասնյակ հազարներով:

5. ՄԵՔԵՆԱՆԵՐԻ ԱՆՀԱՏԱԿԱՆ ԹԵ՝ ԿՈՂԼԵԿԻՎ, ՈՂՏԱԳՈՐԾՈՒՄՆ

Մեքենաների հնարավոր տարածման հարցի հետ կապված մի ուրիշ միանգամայն լուրջ հարց և առաջ գալիս—մեքենացիներն ճիշտապես չե՞վ նրանց ոգտագործելու բնույթի մասին: Ինչպե՞ս պիտի լինի այն՝ անհասակաց բե՞ կողլեկիվ: Այս հարցը մի կողմից դնում է ընկեր Պլատոնիցկին (Լենինգրադ):

Կարո՞ղ է արդյոք մեր իդեալը լինել թե՛ «ավտոմոբիլ նստացնենք բանվորական ու գյուղացիական ամեն մի ընտանիք»: Կամ թե՛ «վո՛չ միայն պրոլետարն ավտոմոբիլի վրա», այլ նաեւ—պես, և առանձնապես «ամեն մի գյուղացի ավտոմոբիլի վրա»: Այս լողունդներն ակամա զբաղվում են մարդու ուշադրութունն իրենց վրա: Իսկ

ինչ դուրս կգա յիթե դրանք եւ այնպէս ուղիղ լինեն, ինչպես մի ժամանակ գլուղի հասցելին բաց թողնված լողունդը՝ «հարստացնք»:

Կարող եւ արդյոք մեզ համար իդեալ լինել, բարեկեցությունն, տսենք ամերիկայի բանվորի, վորն աչքան շատ եւ վաստակում, վոր կարողանում եւ սեփական ավտոմոբիլ ունենալ, թեկուզ հենց մասնավճարով գնված: Վո՛չ, չի կարող լինել եւ հպեաք եւ լինի մեզ համար ալգայիսի իդեալ՝ զուտ բուրժուական անհատականության կամ քաղքենի բարեկեցության: Թող գլուղի համար իդեալ լինի վո՛չ թե աչք, վոր չուրաքանչյուր գլուղական ընտանիք ունենա ավտոմոբիլ, այլ այն վոր չուրաքանչյուր կոոպերատիվ, որինակ՝ սպառողականը, վարկային գլուղատնտեսականը, (ձվի, կտավաթի, կարտոֆիլի եւ ալն) ամեն մի ընկերություն, արտել, կոմմունա, սովխոզ, կոլխոզ ունենա իր ավտոմոբիլը: Այսպիսի իդեալը վո՛չ միայն ընդունելի չի սոցիալիզմի ճանապարհին, այլեւ պարտադիր:

Թող քաղաքումն եւ ձգտեն վո՛չ թե նրան, վոր ամեն մի շատ թե քիչ լավ վարձատրվող բանվոր կամ ծառայող հնարավորություն ունենա սլանալու իր սեփական ավտոմոբիլով եւ փոշի ու ցեխ շաղ տա իր ընկերների չերեսին, այլ մի ուրիշ բան: Թող իդեալ լինի այն, վոր բնակարանային չուրաքանչյուր ընկերություն ունենա իր սեփական ավտոմոբիլը, վոր ընկերության անդամ բոլոր բանվորներին ու ծառայողներին տանի ծառայատեղն ու յետ բերի: Թող ընկե-

բութչաւնների միութչաւններն ավտորուստային հաղորդակցութչաւն կազմակերպեն աչն փողոցներում, ուր չկա որամովայ... Միանգամայն իրադործելի չե, որինտի, և աչն, վոր վո՛չ միայն մի շինութչան մեջ բնակվող, այլ միեկնույն կվարտալում տարող մի քանի բնատնիքներ կազմեն իրենց մեջ աչս կամ այն մեծութչան մի բնկերութչաւն սեփական ավտոմորիլ ունենալու, ասեմք յերեք, հինգ կամ հասն քնահնիքի համար:

Բայց ահա և մի ձայն, վոր հնչում և բողբոլին ալ կերպ,--դա ինժեներ Շարապովի ձայնն և՛ ըստ արտահայտութչան մի լրագրի՝ խորհրդային «Նամի» ավտոմորիլի «հոր» ձայնը:

Ընկեր Շարապովը մի կողմից արտահայտվում և ընդդէմ «բուրժուական» մեքենաների:

Արտասահմանից ներմուծվող ավտոմորիլների վերաբերմամբ իմ կարծիքս աչն և, վոր հիրավի պետք և հրաժարվել իսկական «բուրժուական» հակումներից խոշոր, թանգ ու շքեղ մեքենաների նկատմամբ: Սովորաբար այդպիսի 7—8 տեղ ունեցող մեքենան տանում և միշտ 1—2 մարդ և գրեթե յերբեք չի ունենում լրիվ կոմպլեկտ: Այնպիս վոր այդպիսի մեքենայի մի պասաժիրի մի կիլոմետր տանելը բավական թանգ և նստում պետութչան վերա: Յես կարծում եմ, վոր տրեստի վոր նախագահն ուղում և լինի կամ վորեւե ալ դործիչ, ինչպես պրոլետարական նույնպես և վո՛չ պրոլետարական ծագում

ուռնեցողն իր պաշտոնական գործերով կարևոր դեպքում հրաշալի կերպով կարող ե գնալ վճիթե «Լինկոլնի», կամ Յ ցիլինդրաձև «Պակկարդի», կամ 140 ուժանոց «Մերսեդես»-ով, այլ «Ֆորդ»-ի, «Միդլոլին»-ի, կամ «Դոջ»-ով, ծալրահղ դեպքում «Բյուրիկ»-ով։ Այս բանն հնարավորութիւնն կտար ներմուծվող մեքենաների թիվը լինել վոչ հնգապատկելու, զոնե յեռապատկելու։

Այս նկատողութիւնները միանգամայն ուղիղ են, պետք ե ավելացնել միայն, վոր «նախագահներին» ու «գործիչներին» պետք ե սովորացնել կառավարել «Ֆորդ», «Դոջ», ու «Բյուրիկ» մեքենաները, վորպեսզի չպահենք ավելորդ շոֆերներ։

Ընկեր Շարապովի նամակի մշուս մասը նվիրված ե Կոն դժբախտ պատահարներին, վոր կապված են նրա մի փոքրիկ, քեքե փուռ ուժ ունեցող «Ամիլկար» ավտոմոբիլ ունենալու հետ։ Քանի ընկեր Շարապովն ունի լավ մոտոցիկլիստ միայն, վոչինչ, լավ եր։ Բայց հենց վոր դրա փոխարեն ձեռք բերեց մի չնչին ավտոմոբիլ—եւ ապրել չեր լինում։ Դրկիցներն ու տնային վարչութիւնն առանց միջոցների առաջ կանգ առնելու մի ամբողջ կամպանիա սկսեցին «բուրժուական ինդիվիդուալիզմի» դեմ։ Պահանջում են լրացուցիչ վճար, պատճառ բռնելով հրդեհի վտանգը, փակում ելին դարբասը, մի խոսքով ամեն կերպ խռով տալիս բակից մասնավորի մեքենան։

Իմ վճիթ մի խելացի առարկումը, թե՛ սոյերկրի ինդուստրիացման մի մասնիկն ե, թե՛ մեքենան անհրաժեշտ ե ինձ ծառայութիւն գը-

նախու համար դործարանները, վոր գտնվում են քաղաքի զանազան մասերում, թե՛ սա խելացի հանդիստ ու բաժանահաշիւուն և ինձ համար, թե՛ չես մտախի հարարելության մեջ լինելով մեքենայի հետ, սովորում եմ, տեխնիկական դաստիարակվում եմ, վոր՝ չես չեյի կարող լավ ինժեներ լինել, լավ վորիչ, լավ սպեց, չեթե չունենայի այդ մեքենան, վոր չես չեյի ստեղծի ինձ համար մեքենա, չեթե չփորփրելի այդ դործը, ինչպես վորդը փորփրում և ազդակույտը, այլ վիզ խողացի կամ նստելի դարեշրատանը,—իմ ցուցումները կուսակցության ու պրոֆմիության գծի ու գերեկախիներ ժամին, վոր վերաբերում են գիտական աշխատավորներին ու մասնագետներին... վոչինչ, վոչինչ չողնեց: «Արդելում ենք, չենք ուզում»—տհա միակ պատասխանը:

Արտահայտելով իր վրդովմունքն այդպիսի զբաղքների բթամտության ու նախանձիւ դեմ, վորի առաջը չկարողացավ առնել և միլիցիան, ընկ. Շարապովն ի դեպ պատասխանում է, թե իր գլխին յեկած պատմությունն առհասարակ բոլոր ինժեներներին ու ապուրսմեններին օրջանում, վոր հույս ունեյիք նույնպես ձեռք բերել ավտոմոբիլներ, ճնշող տրամադրություն ստեղծեց, և հարցնում է՝ այսպիսի պայմաններում ել ի՞նչ սպասում կարող եմ ունենալ իր թված ավտոմոբիլները:

Ճիշտ չէ՞ յիշելու միանգամայն տարբեր մոտեցում, վոր ինչպես յերևում և բաղխվում են իրար վոչ միայն «Բեռլինայի մեջ», այլև գործնականում: Ո՞վ և ուղիղն այստեղ:

Ինչ վերաբերում է Պյատնիցկուն, նա միանգամայն իրավացի է և այն բանում, վոր այն լողունդը, թե՛ առեկոմստուկցիայի «գլխավոր» պլաններէ համար վստօված սովորական ժամկետում (մոտ 15 տարի) գյուղացիական ու բանվորական ամեն մի ընտանիքի ավտոմոբիլ նստեցնելը համարում է ճշմարտութեամբ ինդիվիդուալական լողունդ: Յես հատկապես ընկ. Պյատնիցկու համար ընդգծում եմ այժմ ժամկետը: Բայց յես առաջ ել ճիշտ ելի կշռադատել իմ արտահայտութիւններս և պարզ ու վորոշ ասել, վոր՝ մշտավոր ժամանակներում (քանի դեռ աղքատ ենք) ավտոմոբիլը պետք է տարածել հատկապես այն սկզբունքներով, վորոնց մասին խոսում է ընկ. Պյատնիցկին (վոր գնեն կոոպերատիւները, բնակարանային ընկերութիւնները և այլն): Ընկեր Պյատնիցկին կրկնում է միայն իմ ասածներս: Յես նույնպէս նշել եյի, վոր մեր ծառայողներն ել սկզբում պետք է մասնադրամով (փսոնով) գնեն մեքենա: Ինչ է նշանակում սկզբում: Առաջին 5—10 տարվա ընթացքում, քանի մենք դեռ աղքատ կլինենք:

Յեթե ընկեր Պյատնիցկին ուղում է պնդել, թե և այն ժամանակ, յերբ մեր բանվորը կհասնի ամերիկականին մոտիկ որավարձի, դարձյալ չպետք է հնազանդութեամբ տալ, վոր բանվորական ու գյուղացիական ամեն մի ընտանիք ունենա իր մեքենան, ըստ վորում, — իբր թե դա բուրժուական ինդիվիդուալիզմ և ու քաղքենի բարեկեցութեամբ, — ապա ընկեր Պյատնիցկին, ըստ իս, վնչ միայն պիտի է գործում, ալլէ միամիտ սխալ: Բավական է հարց տալ ընկեր Պյատնիցկուն, թե՛ արդյոք թուլլատրելի՞ յի համարում, վոր

ամեն մի բանովոր իր անձնական ոգևորութեան համար ունենա Վելոսիպեդ, լինթադրելով, վոր նրա արժեքն ընկնի այնքան, վոր հանրամատչելի դառնա (արտասահմանում արդեն հասել են դրան)։ Պարզ ե՛ տյո, թուլատրելի կհամարի։ Բայց ախար ինչմամբ ե իսկապես ավտոմոբիլի ու վելոսիպեդի տարբերութիւնը։ Յերկու բանում միայն։ Առաջին՝ զԵՅ ԿԵԶ, վորն ավտոմոբիլների մասնաշաղկան արտադրութեան ժամանակ չափազանց կընկնի, իսկ բանովորական պետութեան համայնական հարստութեան տեւածը հնարավորութիւն կտա ե ավտոմոբիլը մայնել անհատական դործածութեան բարիքների շարքը։ Յերկրորդ՝ նրանում, վոր ավտոմոբիլը յերեք-չորս տեղ ունի, մինչդեռ վելոսիպեդը՝ մի տեղ միայն։ Այս պատճառով ել՝ քանի դոյութիւն ունի ընտանիքը (իսկ ընտանիքը դեռ դոյութիւն կունենա մեկ—յերկու սերունդ) ավտոմոբիլի դործածութեան ամենափոքր բջիջը պետք ե լինի հատկապես ընտանիքը։ Ընկեր Պլատնիցկին, ի դեպ պետք ե ասել, չի նկատում, թե ինչպես հենց ինքը նստացրել ե ավտոմոբիլին «յերեք—հինգ—տասը ընտանիք»։ Յես միայն մի փոքր ավելի «աղաատամիտ» եմ իմ ողպոնհնաից ե մեծ հաւատ ունեմ մեր արտադրական ուժերի արագ զարգացման վերաբերմամբ։

Ընդհանրապես ասած, յեթե ընկեր Պլատնիցկին կարծում ե, թե զարգացած սոցիալիզմի ժամանակ մարդիկ ալլա չեն ունենալու իրենց «անհատական ոգևորութեան առարկաներ» հագուստ, սպիտակեղեն, կոշիկ, գլխարկ, գիրք, պայուսակ ե այլն (ախր սա յել «ինդիվիդուալիզմ ու քաղքենիութիւն» ե), ապա նա

չարահար սխալվում եւ Սոցիալիզմի ժամանակ վոչ մի-
այն սրանք կլինեն, այլ կլինեն իրենց վելոսիպեդ-
ները, ֆոտոապարատները, յերաժշտական գործիքնե-
րը, գրող մեքենաները, ավտոմոբիլները, ավիետե-
ները և այլն: Սոցիալիստական համայնքի նյութական
բարեկեցութունը «մեղանական բարեկեցութուն» է
և վնչ ամեն անհատական ոգտագործում ճշգրտա-
կան ինդիվիդուալիզմ:

Թեպետեալ ավտոմոբիլը բնավ չպիտի մնա մշտա-
կան կողեկտիվ ոգտագործության մեջ, բայց և այն-
պէս մոտակա ժամանակներում գլուղում նա պետք ե
ծառայի իբրեւ կողեկտիվացման գործիք և մասամբ
այդպէս ել կմնա ապագայում: Մոտավոր տարիներում
նա կհանդիսանա մի նոր և շատ իրական կողեկտի-
վական կապ դյուղացիների մեջ, նա տնտեսապէս կը-
ղատտիարակի նրանց կալեկտիվիզմի մեջ, ինչպէս
ղատտիարակում և տեխնիկապէս ինժեներ Շարապո-
վին: Բայց այս գործվածքի տակ միաժամանակ դար-
սըվում են ուրիշ, ավելի պինդ ու խորը նստած գործ-
վածքներ: Մանր ավտոմոբիլների կապը հետագայում
կկորցնի իր նշանակութունը (կմնա մեծ բեռնակրի
և գլուղական ավտոբուսի կապը): Յուրաքանչյուր շե-
քաճիք գլուղում կերթեկի իր առանձին ավտոմոբի-
լով: Բայց գլուղի տրտագրական տնտեսութունը կլի-
նի կողեկտիվ:

Այժմ դառնանք ընկեր Շարապովին: Յես միան-
գամայն համաձայն եմ, վոր ամեն մի ավտոմոբիլա-
լին խճիներ հենց այժմ ել ունենա անձնական գոր-
ծածության համար առանձին մեքենա (բայց նկա-
տենք՝ վնչ «բուրժուական» մեքենա): Դա նույնքան

հարկավոր և նրան, վերջան ջութակահարին իր նվագելու ջութակը Այսպէս կոչված «սպորտամեններին» վերադարձամբ հարցը մի փոքր այլ կերպ և դրված, ըստ վերում ամեն զեպրուս պարզ չէ, թե վնասել և վերջանում խեղական մեքենայասերի սահմանը, վոր կարող և ապագայում դուռտարար լինել, և վորտեղ սկսվում են ներմանը, վոր սխրում և կտոքով կամ ավաստութիւով գլխարճանալ*)

*) Խեղական խորհրդային սպորտամեններին, ինչպէս շատ ուղիղ առաջարկում և ընկեր Պլյատկինը, մեր ավտոակումբները կարող են քրեով տալ հատկապէս այդ նպատակով ձեռք բերված մեքենաներ, Հենց այդ տեղումներն ել (կամ հասուել խմբակները) կարող են բախարարել «շարժիչ մեքենաների այն մոլեռանդ «սփրողներին» պահանջները, վորոնց շահերի պաշտպան և դուրս գալիս ընկեր Բապովսկին (Ռոստով), վորը գրում և.

«Նրանք գնում են ավտոլում, հին մոտոցիկլետներ, մոտոռեներ, նորոգում են, հարմարեցնում մոկուլկներին, քարշ գալիս, վատնում անազին փողեր ու ժամանակ, ազանությամբ դիտում ամեն մի ավտո կամ ավտո-նորույթ, կարգում են ամսագրեր, հետաքրքրվում ուրիշ շարժիչներով:

Դրանք ամենամասնագիտացած խմբակներն են ըստ վորներին մեջ:

Դրանցից դուրս են գալիս նոր դուռտարարներ, վորովհետեւ ավտոմոբիլի ուսումնասիրությունը—այդ բարդ, սրամիտ, կազմեղծութեամբ շքեղ մեքենաների, իրենց բազմազան մեխանիզմով, վոր կլանել են տեխնիկական մտքի անազին աշխատանք, պատրաստութեամբ են ամենալավ կազմակերպված գործարաններում, ամենանոր տրտաղբական մեթոդներով,—տալիս և տեխնիկական լավ դարդացում:

Ինչով մեր տղերքը վատ են ամերիկացիներին: Մեղ ել պետք և տալ լավ, եթան մեքենաներու Անպայման եթան, ինչպէս «Փորդը» և նրա պէս ել սակավապահանջ հանապարհներին վերաբերմամբ:

Պարզ և, վոր այդպիսի «տղերանց» պահանջը պետք և լի-

Լ'նկեր Շարապովի անձնական հարցը, անպա-
ման, վճռվում է իր ոգտիմ: Բայց յեթե նա պնդում
է, թե ամեն մի մասնավորի մեքենա այժմ իսկ կազ-
մում է ինդուստրիացման մի ողակը, ապա նա մոռա-
նում է, վոր մենք խոսում ենք սոցիալիստական ին-
դուստրիացման մասին: Իսկ յեթե մենք յենթադրենք,
թե ավտոմոբիլների տարածումը հենց ցերեկայիս պետք
է ընթանա մասնավոր, միասնական մեքենաների
քիվն ավիացիոնով և յեթե այդ նպատակին հասնե-
լու միջոց պետք է ընդունենք «Նամի 1»-ի մատակա-
րարումը,—սա առաջին՝ կնշանակի, վոր մենք աշակ-
ցում ենք բուրժուական ինդուստրիացման, ըստ վո-
րում մեքենաների վրա կոստեն առաջին հերթին հա-
րուստները, իսկ այդ նստելով ձեռք կրենեն լրացու-
ցիչ առավելութուն: Շա՛տ մեծ տարբերություն կա,
թե ինչ կարելի լի անել այսօր միևնույն ընդհանուր
պայմաններում յեվ ինչ կարելի լի անել վաղը ուրիշ
պայմաններում:

Յերկրորդ՝ ընկեր Շարապովը խոսում է «քաղ-
քենի բթամտության ու նախանձի» մասին: Բայց նա-

ապես ուշադրության առնել, բայց անհատապես մեքենաներ դը-
րանց դեռևս չի կարելի տալ:

Նշենք նաև, վոր հատուկ խրախուսանքի արժանի չի «մա-
կուկներին մատուր հարմարեցնելը»:

Ինչում վոր մենք ավելի այլանդակ կերպով յես ենք մնա-
ցել,—դա Զրայիմ մոտ-կուլտուրան է: Պրիմիտիվ մատուրային
նավակն եման է վոշ միայն ավտոմոբիլից, այլև մոտացիկլետից,
իսկ նրա նշանակութունը անդի բարեհաջող պայմաններում ըը-
նալ փոքր չի: Շվեցիայում կան տասնյակ հազարավոր մատուրային
նավակներ: Զգիտենք, մեզանում նրանք հաշվվում են զոնե հար-
յուրներով:

խանձը, վոր առաջ և գալիս հետիոտանի մեջ դեպ ձեռ-
վորը, (վորոնք, ինչպես հայտնի լի ընկերներ չեն)
միթի բնական զգացմունքի հետեանք չի ու հասա-
րակալանապես միանգամայն իրավացի, լիթի հետիոտը
պատահական չի, այլ մշտական, որչեկտիվ պայման-
ների շնորհիվ ստիպված հետիոտան մանդալու Առանձ-
նապես Հոկտեմբերյան հեղափոխությունից հետո և
ԽՍՀՄ-ում այդ նախանձից վոչ մի կերպ չի լինում
ազատվելու ինչ վոր «նախանձին» շատ մոտ մի զգաց-
մունք ծնում և դասակարգալին պայքար ու հեղափո-
խություններ: (Ձոմբարտը մինչև անդամ ավելի պարզ
գնելով հարցը, ուղղակի անվանում և «նախանձ»): Ա-
հա այդ տեսակետից ել՝ ով ուղում և ավտոմոբիլի վմ
մտցնել ԽՍՀՄ-ում և մտցնել հիմնավոր, նա պետք և
մոտենա խնդրին վոչ թե մասնավոր-միանձնական, այլ
ըստ կարելիության մեծ քանակությամբ մարդկանց մի-
անգամից շահերի վրա (չիթի վոչ բոլորի) ավտոմոբի-
լիզմի բարիքները տարածելու տեսակետից:

Մեզ մոտ հավասարության պահանջից չես ա-
զատվիլ ընկեր Շարապով (և ինչ լավ է, վոր չես ա-
զատվի): Այստեղից հետևում և դարձյալ, վոր ավտո-
մոբիլների տարածումը պետք է սկսել կոլլեկտիվե-
սից: Հեռո, յերբ արդեն ամենքի համար կճարվի մե-
քենա, հնարավոր կլինի և անհատական ուղտադոր-
ծումը:

Բնորոշ է, թե ալն յերկու սահարյուրակալին վո-
գով «դեղձուկների» նամակը, վորի մասին լես հիշա-
տակեցի սկզբում, թնչի վրա յեն հենվում: Գիտենք,
լավ, ով է գնալու ձեր ավտոմոբիլներով: Իսկի մի
պուղացի հիմա նստում է նրանց վրա: Նստում են

կոմիսսարներն ու նեպմանները: Այդպես ել հետո կը-
լինի: Լավն են և մենք աշխատենք լավ կոշիկներ ու-
նենալ վոտքով ման գալու համար և ալլն: Այստեղից
եւ հենց ծնունդ և առնում այն նախապաշարմունքը,
թե ավտոմոբիլը բուրժուական եկիպաժ հ: Յեւ այս
նախապաշարմունքը հիմնապես խորտակել կարելի չե
այն ժամանակ միայն, չերբ կսկսենք իսկապես ավտո-
մոբիլը գործնական կյանքում դարձնել բանվորա-
դյուղացիական եկիպաժ:

Սակայն այստեղից բնավ չի հետևում, թե պետք
է միանգամայն արգելել ավտոմոբիլի մասնավոր գոր-
ծածուծությունը (նույնիսկ ներկայիս գոյութունն ունե-
ցող): Այլ այն, վոր ավտոմոբիլն առաջին հերթին
պիտք է վաճառել կոլլեկտիվներին և եժտն գնով. իսկ
մասնավոր անձանց վերջին հերթին և զգալի չափով
բարձրացրած գներով: Մեր առաջարկած ինքնակամ
ընկերութունների բշխները կարող են վերցնել ի-
րենց վրա այդ խնդրի կիրառման վերահսկումը: Յերկ-
րորդ՝ ճանապարհների բարեկարգման համար հարկ
նշանակելիս, միանձնյա ավտոմոբիլներին դարձյալ
պետք է բարձր չափով հարկադրել: Յերրորդ՝ ներկա-
յիս գյուղում չերբեք չի կարելի թույլ տալ մասնա-
վոր ավտոմոբիլներ:

6. ՎԵՆՍԻՊԵԳ ՅԵՎ ԱՎՏՈՄՈԲԻԼ

Վերևում թուղցիկ կերպով հիշվեց վելոսիպեդի
մասին, իբրև մեքենայական տրանսպորտի մի այլ մի-
ջոցի: Այդ հարցին նվիրված յերկու նամակ կա «Пра-
ва»-ի խմբագրատանը, վորոնք, չերկուսով եւ առաջ

են քաշում վերստիպելը՝ մեկը ավաստարիլի փոխարեն,
մյուսը՝ ավաստարիլի հետ միասեղ:

Ընկեր Ա. Ի. Սուխանովը Տաճրովի Փ. Իզմեր-
դիյ գյուղից, մեր նշած 15 տարվա հեռանկարները
գանում և Վերկա մի փոքր ուսուցիական և կար-
ծում և, վոր այդ տեղից չպետք և սկսել, ընկ. Սու-
խանովն հարցնում և.

Խնչու հաճախ կաղում և գյուղխորհուրդ-
ների լեզվ ցրգործկումների աշխատանքի թափը
(ընկեր Սուխանովն աշխատում և գյուղխորհրդ-
ում) ինչպես և գավառի մյուս կաղմակերպու-
թյուններինը: Այն պատճառով, վոր հաղորդակ-
ցության միջոցներ չկան: Շրջագործկումը յերեք
ձի ունի միայն 20 կիլոմետր շրջագծով վողջ շրջ-
ջանի համար, իսկ գյուղխորհուրդները խոս քո-
լորովին չունեն: Պարզ և, վոր այսպիսի պալ-
մաններում աշխատանքը կաղում և և պետք և
կաղի:

Այսպես նշելով մեքենայական տրանսպորտի հը-
նարավոր պահանջողների դարձյալ մի սերիա, ընկեր
Սուխանովն արտահայտվում և, սակայն հոգուս վեր-
ստիպելի, վորն սպառողներ կգանի այդ պահանջողնե-
րի շրջանում, չեթե ձեռնարկվի մասսայական արտա-
դրություն և Վերկայիցի արժեքն իջեցվի 200-ից
75 ուրլում:

Այն ժամանակ առաջին՝

Ամեն մի աշխատող հնարավորություն կու-
նենա ձեռք բերել վերստիպել: Յերկրորդ՝ ներ-
կայիս կառապանները շրջագործկումի վրա նստում
են տարեկան 1800 ուրլի, իսկ չեթե վերստի-

պետքներ ունենան, ամառվա հինգ ամիսը կարելի լինի լուս գնալ առանց կառապանի: Արդյունքն այն կլինի, վոր 900 ուսուցիչ կմնա զբաղանքներում և այդ մի տարում: Իսկ 2—3 տարում այդ գումարով շրջանի բոլոր աշխատակիցներին համար կարելի կլինի առնել վե՛լոսիպեդներ:

Ընկեր Սուխանովի հաշիվը, վորը տեղական տըրանսպորտի մեքենայացման պաշտպանության միջոցն առնալով լրացուցիչ փաստ եներկայացնում իրենից, ցույց է տալիս սակայն ավելի, քան դուրս է բերում ինքը Սուխանովը. «2—3 տարում», խնայողութունը չեթե ընդունենք նույն իսկ վոչ 900 ուսուցիչ, այլ դուրս գալով ավտոմոբիլի ծախքերը, հաշվենք միայն 500 ուսուցիչ տարեկան, կարելի կլինի ձեռք բերել մինիսում յեփոս «Փորդ», յեթե գներն ինարկե ցածր կլինեն:

Փոքր (անպայման փոքր և վոչ շքեղ) ավտոմոբիլի առավելութունները վե՛լոսիպեդի համեմատությամբ պարզ են, նա կարող է տանել վոչ միայն մարդկանց, այլև բեռներ, նա կգնա ավելի արագ: Այս բոլորը խնայողություն է և փողի և ժամանակի:

Մենք բացարձակապես վոչինչ չենք առարկի վե՛լոսիպեդի արտադրության արագ կերպով ընդարձակելու դեմ: Մեզ թվում է նույնիսկ միանգամայն անթույլատրելի ու անհիմն, վոր վե՛լոսիպեդի գործարանի կառուցումը մեղանում քշեցին 1931—32 թվի պլանի մեջ (սա ինչ վոր դարմանալի ու սխառմատիկ անհասկացողություն է, թե ինչքան լուրջ է տեղական տրանսպորտի նշանակութունը): Սակայն ինչպես արդեն ասված է հոդվածներին նախկին սերիայի

մեջ, չեթե վելոսիպեդը կարելի չե համեմատել տարբերանակի հետ, իսկ տրակտորը՝ թնդանոթի, տպատպման մեջ շրջող մեքենաների մեջ կատարում և երացաճի դերը, վորը հանգիստանում և վճողական գնալը: Միայն նա չե, վոր սեալ կերպով ու վերջնականապես վորոշում և տեղական տրանսպորտի հարցը: Բայց, իհարկե, ատրճանակն ել ոգտակար և, չերը չըկա հրացան, կամ իրբե լրացուցիչ նրան: Յեվ այդ պատճառով ել վելոսիպեդի մշակմանը ևս պետք և ձեռնարկել լրջորեն:

Ընկերներ Զայցեմը ու Վարաբյովը (Վարոնե-ժից) արծարծում են ներմուծման ու ֆինանսական միամբողջ պլան, թե թնշտիս վելոսպեդների ներմուծմամբ կարելի չե զարգացնել և ավտոմոբիլների ներմուծումը: Նրանք նկատում են, թե վելոսպեդները ներկայիս մեղանում վաճառվում են (պետկազմակերպությունների միջոցով) խելագար գներով—260 ռուբլով 10 ամսում մաս-մաս վճարելու պայմանով: Գերմանիայում վելոսիպեդը մեծ պարտիաներով ծախելիս արժե 65 մարկ, (32,5 ռուբլի): Գնելով այնպեղ 100 հազարանոց մի պարտիա վելոսպեդներ 32,5 միլիոնի ազատ կերպով կարելի չե մեղանում ծախել հատը 150 ռուբլով, վեց ամիս ժամանակով, մեջն աշխատելով մաքուր 10 միլիոն, միացածը հաշվելով կողմնակի ծախքեր: Յեթե արտասահմանում մեղ վարկ տան, շրջանառության համար մեղ մեծ գումար ել հարկավոր չի լինի: Իսկ ստացված գումարով կարելի չե գնել 20 հազար «Ֆորդ», վորով և զարկ տված կլինենք: ավտոմոբիլների տարածվելուն մեր չերկրում:

Այն, վոր վելոսպեդների գինն անմիջապես

պետք է իջնցնել, դա ակներև է Լ՛նդ վորում, սեփա-
կան արդյունաբերությունը «խրախոսելու» համար
թույլ տալ նրան արտասահմանյան գները բարձրաց-
նել 6-7 անգամ, դա նշանակում է ռեքարոյակաց-
նել արդյունաբերությունը: Այն, վոր մինչև վելոսի-
պեդների մեր սեփական արդյունաբերության զար-
գացնելը կարելի չե արտասահմանից ներմուծել զգալի
քանակությամբ և վաճառել մեր գործարանների հա-
մար տանելի գներով (իրենց բարձրությամբ), և վհչ
չափազանց ուռեցրած,—դա ապացուցված է արդեն
տրակտորների ներմուծմամբ: Իսկ տարբերությունը
(տվյալ դեպքում բավական խոշոր ու մեծ գումար
խոստացող) կարելի չե և պետք է գործադրել չերկրի
մեքենայական տրանսպորտի զարգացման վրա: Դրա
համար ել մենք պաշտպանում ենք հիմնականում ըն-
կերներ Զայցեի և Վարաբյովի առաջարկությունը,
մանավանդ վոր վելոսիպեդները նույնպես պատերազ-
մի դեպքում շատ ու շատ պիտանի չեն մեզ: Այդ ըն-
կերները դարձյալ շատ իրավացի կերպով նկատում են
թե աշնանից արդեն կարելի չե պրոֆ կազմակերպու-
թյունների և գլուղխորհուրդների միջոցով վելոսիպեդ
ցանկացողների ցուցակադրություն հայտարարել, միա-
ժամանակ իբրև դարանտիա կանխավճար վերցնել:
Իսկ դա միանգամից կպարզի պահանջի քանակը:
Նրանք չեն կասկածում, վոր այդ պահանջը մեծ կլի-
նի իդեպ ասած, մեր կարծիքով ապագա ինքնակամ
ընկերության առաջին քալերից մեկը պետք է լինի
պարզել ավտոմոբիլների պահանջի բաճակը: Դա վերջ
կդնի այն վեճերին. թե մեզանում թնչքան կարելի չե
սպառել մեքենաներ: Կարևոր կլինի իհարկե մի շարք

հնարավոր հուլենկաիվ սպասուղների հարցում անել մի-
քանի վարժանաներով՝ թե մի կարող և զնել ավտո-
մոբիլ՝ 1) «ամերիկական զներով», յերբ կարողանան
հասնել դաւն ՅՍՀՄ-ում, 2) այն զներով, վոր նստի
մեզ վրա ավտոմոբիլը Ամերիկայից բերելով (այդ
զներն իհարկե ավելի բարձր կլինին, քան 580 կամ
760 ոտաբլին, վոր արժե ավտոմոբիլը տեղում Ֆորդի
մոտ, յեթե նույն իսկ մասերը իրենք մեզ մոտ սարքե-
լու համար։ Այս հանգամանքը ինկատի չեն առնում
ընկերներ Զայցեր, Վարաբյումի և ուրիշները)։ 3) Կան-
խիկ և օպտոիկ և այլն։

7. ԻՆՉՈՒ ՀՈՄԱՐ ՅԵՎ ԻՆՉՊԵՍ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊԵԼ ՄԵՐ ԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

Մի ամբողջ շարք նամակներ շոշափում են կազ-
մակերպչական հարցը։ Ընկեր Շարապովն այդ առթիվ
գրում է.

Ձեր առաջարկած նպաստող ընկերության վերա-
բերմամբ յես կարծում եմ քանի գոյություն ու-
նի մի այնպիսի կազմակերպություն, ինչպիսին
է Մոսավառակումբը, միանգամայն պետք և բա-
վարար համարել դա, վորովհետեւ նա կարող է
կատարել ձեր առաջարկած ընկերության բոլոր
ֆունկցիաները։ Անհրաժեշտ է միայն նրա աշ-
խատանքներն ընդլայնել և զնել գործնական հիմ-
քերի վրա և վոչ թե սահմանափակվել ժողովուե-
րով ու նիստերով, այսինքն գրուցատվությամբ,
վորով զբաղված են այժմ։

Այլ կարծիքի յե (և մեր կարծիքով ուղիղ կար-

ծիքի) մի «յերիտասարդ ինժինեը-ավտոմոբիլիստ»
ընկեր Զիմելեվը:

Այդ միտքը («Ավտոմոբիլի բարեկաշիները
ընկերություն» կազմակերպելու մասին) վաղուց
արդեն զոյություն ունի ավտոմոբիլիզմին մոտ
կանգնած մարդկանց մեջ:

Սովորական առարկությունն այդպիսի մի
ընկերություն կազմակերպելու դեմ այն է, թե
նրա կատարելիք խնդիրներն արդեն մտնում են
Մոսկվայի մի շարք գավառական ավտոակումբ-
ների ֆունկցիաների մեջ:

Այդ առարկումն ըստ ելության ուղիղ չե,
ըստ վորում ավտոակումբները գլխավորապես
հանդիսանում են պրոֆեսիոնալ—սպորտիվ կազ-
մակերպություններ: Բացի այս, ինչպես ցույց
տվեց պրակտիկան, այլ խնդիրներով զբաղվելն
ուղակի նրանց ուժից բարձր է:

Ինչպես մեր առաջարկության մի վարիանտ
կարելի չէ հարց բարձրացնել Ոսոսվիաքիմին
կից կազմակերպել ավտոմոբիլային սեկցիա, սա-
կայն, իհարկե շատ ավելի նպատակահարմար և
կազմակերպել առանձին մի ուժեղ ընկերություն:

Իհարկե ընկեր Զիմելեվ միանգամայն իրավացի
չէ, Հենց դրա համար էլ չի զարգացել մեզանում ավ-
տոմոբիլիզմը, վորովհետև մինչև այժմ նայել են դրա
վրա ինչպես պրոֆեսիոնալ—սպորտիվ խնդրի վրա:
Միթե մասսան կգնա ավտոակումբ և մանավանդ քա-
նի դեռ չունի ավտոմոբիլ: Իսկ առանց մասսա միթե
կարելի չէ մի բան անել: Ինչ վերաբերում է Ոսոս-

վիաքիմին կից ավառակցիա կազմակերպելուն, դա նշանակում է աշխատել մի ուժեղ կուսակցութեան դառն տակին, վորն ունի արդեն իր բավական ուրույն, սպեցիֆիկ խնդիրները: Վե՛չ, հարկավոր է առանձին ընկերութիւն:

«Բայց, — հարցնում է ընկեր Բախարեակին (Տամբով) — ընկերութիւնն ապահովված էլինի՞ կուսակցական ու խորհրդային մարմիններէ կարևոր աջակցութեամբ: Զե՛ն առարկի, թե մեղանում բավական շատ կան մասնաշաղկապ ընկերութիւններ»:

Սրան կպատասխանենք, ինքներդ աշխատեցեք նվաճել այդ աջակցութիւնն և ապացուցել, վոր հատկապես այդպիսի ընկերութիւնը չափազանց կարևոր է: Մենք չենք կարծում թե առաքելութեան լինեն ընկերութեան դեմ: Բայց վոր անխտիր ամենքը չեն աջակցի նրան — դա տարդ է: Ախր իզուր չե՛ վոր մեղանում գոյութիւն ունեն հակաավառամորթիային նախապաշարմունքներ: Ձեք գործը պե՞տք է լինի վերածել այդ համակրանքի:

Առանց այս սկզբնական հարցերը դնելու ընկեր Յապուտինը (Մոսկվա) ուղղակի կոնկրետ առաջարկներ է դնում կոմյերիտասարգական գծով: Նա առաւում է.

1) Զեռնարկել կազմակերպելու մի ընկերութիւն աջակցելու և ուսումնասիրելու ավտոմոբիլիզմը ձեռնարկներում և հիմնարկներում, առաջին հերթին կենտրոնական քաղաքներում, կենտրոնական խորհրդով Մոսկվայում:

2) Ներգրավել այդ ընկերություններն ըստ կարելիության մեծ քանակությամբ յերիտասարդներ, վորոնք անպայման հետաքրքրվում են այդ խնդրով:

3) Դպրոցներում և պիոներ ջոկատներում կազմակերպել ավտոխմբակներ:

4) Հրատարակել մասսայական, բազմատիրաօ մի բրոշյուր ավտոմոբիլի և նրա նշանակութան մասին, գլուղացիների և բանվորների համար:

5) Այդ բովանդակությամբ գրականություն տալ գլուղին, ինչպես խրճիթ ընթերցարաններին սովխոդներին և այլն:

Ընկեր Յագուտինն շտապում է մի փոքր: Նրա առաջարկությունները պիտունի յեն ալն մոմենտի համար, յերբ մենք կունենանք արդին մասսայական ավտոմոբիլ (թեկուզ տասնյակ հազարներով): Այն ժամանակ միայն կսկսի ավտոմոբիլի ազիտացիան, իսկ այժմ հարկադրված ենք բավականանալ պրոպագանդով: Բայց առաջին և յերկրորդ առաջադրություններն ուղիղ են, իսկ չորրորդը մասամբ մենք իրագործեցինք հրատարակելով սույն բրոշյուրը: Ինչ վերաբերում է պիոներներին, դժվար թե մեզանում ել թույլ տան նրանց մեքենա կառավարելու (Ամերիկայում փոքրահասակներին արգելվում է): Ուրիշ բան են կոմյերիտասարդները, նրանք կարող են շատ ոգնել գործին:

Մի յերկու ընկերներ ել հրապարակ են իջել կազմակերպչական—ֆինանսական առաջարկներով: Այսպես ընկեր Մաֆրոնոֆը առաջարկում է ընկերության

համար փող հայթայթելու իրրե միջոց, «դաբրույտի» նման բայց թողնել «վոչ բարձր նախնայի տկիա-
ներ», վորոնք, նրա կարծիքով լավ կատարածվեն: Ընկեր
Նեկրասովն (Ստայինդրուդ) առաջ և քաշում ավտոմո-
բիլային փոխառություն կամ ավտոմոբիլային վիճա-
կախագի պողպատարը: Յերկու դեպքումն էլ վճարում-
ները կատարվելու չեն մեքենաներով (փոխառության
բաժանորդներին կամ վիճակախաղում տանողներին):

Սակայն խնդիրը զրանում չեւ Մենք ընտով չենք
կատկածում, վոր ելի սկսենք մեքենաների համար այս
կամ այն ձևով ավտոնս հանդանակել, փողը կթափվի և
զգալի չափերով: Բայց հարցը նրանումն է թե արդյոք
ապագա ընկերությունն ի՞նչ պետք է վոր պարագի
մեքենաների տուեալներով:

Վոր այդ ընկերությունը չպետք է լինի միայն
պրոպագանդիստական մի կազմակերպություն—դա
պարզ եւ Նա պետք է ակտիվ կերպով կազմակերպի
մասսայական ավտոմոբիլիզմը: Բայց արդյոք պէտք
է մտնի նա կամմերցիայի մեջ:

Կենտրոնավորի կուլեգիայի անդամ ընկեր Դիմի-
տրիեն իր արձակուրդից ուղարկել է ինձ մի նամակ,
ուր պնդում է մինչև անդամ, վոր ընկերությունն ինքը
զբաղվի նույնիսկ ավտոբուսապահով: Սրա հետ յիս
բոլորովին համաձայն չեմ, ըստ վորում դա կարող է
խեղաթույրել ընկերության ուղղությունն ու կազմը
և նրան ավտոակումբների նման անընդունակ դարձ-
նել մասսան կազմակերպելու:

Վտանգավոր եմ համարում նաև սեփական առե-
վտակամ հիմնարկներ ունենալը, վորովհետեւ դա էլ
գործին կտա խիստ «առեվտակամ» թեքում:

Իսկոյն նման կազմակերպութիւններ լրացնելու ընկերութիւնը պետք է ունենայ իր ազդեցութիւնը, մասնակցութիւնն ունենալ նրանց վարչական կազմի մեջ, բայց ամսիջապէս ավտոմատիւնարութեան մեջ, ավտոմատիւնարութիւն և ավտոմատիւնարութեան մեջ բոլորովին չխառնվի:

Միջնորդական ֆունկցիաներ ընկերութիւնն ամալայմաւ պետք է կատարի կազմակերպել սպառողական կոլլեկտիւներ, ընդունել նրանց պատվերները, աշխատել լաւ պայմաններ ձեռք բերել, հետևի նրանց իրաւորեման, գույն և հանգանակել վճարներ, բայց վճիւր արտադրել, վճիւր փոխադրել և վճիւր ել առևտուրանել իր հաշիւին:

Ընկերութիւնը լայն կերպով պետք է դնի տեխնիկական ինֆորմացիան: Նա լայն կերպով պետք է զարգացնի նաև հասարակ—վերահսկիչ ֆունկցիաները (վերահսկի ավտոմատիւնարութիւն աշխատանքների, ճանապարհների վերանորոգութեան ընթացքի վրա և այլն):

Ահա կազմակերպչական հիմնական խնդիրներից մեկը: Մյուս խնդիրն է թե տրանսպորտային գործի վրա ճանապարհի վրա պետք է տարածվի ընկերութեան գործունեութիւնը: Պետք է զբաղվի միայն մեքենաների հարցով, թե նույնպէս և ճանապարհների խնդրով:

Այս միտքն արծաթում է ընկեր Լեֆաւան (ԲՄՖ ԽՀ-ի Ժողկոմխորի փոխնախագահը), վոր ընկերութեան հիմնարկման կողմնակիցներից է: Մենք կարծում ենք, վոր այժմ, այդ հարցով կարող է և պետք է զբաղվի ընկերութեան մի հատուկ սեկցիան:

Պետք է արդիւք միայն ցամաքային ճանապարհ-

ների մեքենաներով սահմանափակվի ընկերությունը, թե՛ զբաղվի նաև քրային մոտոկուլտուրայով («մատուրներ զնեկով մակուկների վրա»)։ Մենք կարծում ենք, Վոր դարձյալ աչք և Վոր դրա համար ել պետք և կադմեկ մի ուրիշ փոքրիկ սեկցիա։

Բայց ընկերության աշխատանքների մեջ պետք և մտցնել նաև վեկոսիպեդի հարցը։ Մենք կարծում ենք վաչ, Վորովհետև դա կնշանակի րաժան-րաժան անել ընկերության աշխատանքներն և մանրացնել խընդիրը։

III

ԴԱՐՁՅԱԼ ՈՒ ԴԱՐՁՅԱԼ ԱՐՁԱԳԱՆԳՆԵՐ

Յերբ լեա գրեցի իմ առաջին հոդվածա ԽՍՀՄ-ի «ավատոմորիլիզացման» մասին, անկեղծորեն խոստովանում եմ, հաշվի չելի առնում բոլոր այն հետևանքները, Վոր կարող եյին բղխել դրանից։ Հետևանքն լեղավ այն, Վոր իմ ու «Правда»-ի խմբագրության գլխին անընդհատ անձրևի պես թափվում են՝ նամակների, նկատողությունների, հոդվածների և մինչև անգամ ընդարձակ գրությունների մի հոսանք, — նյութեր նյութեր, Վորոնցով զբաղվելը մի մարդու ուժերից բարձր և։

Այդ նյութերը չափազանց հետաքրքիր են և ցույց են տալիս, Վոր 1) ինչպես յերևում և մենք գործ ունենք մի խնդրի հետ, Վոր կատարելապես հասունացած և շատ ու շատ մարդկանց մտքի մեջ, 2) Վոր արտասովոր կերպով բարձրացել և խորհրդային հասարակության գիտակցության մակարդակը, խորհրդային

հասարակաց կարծիքը, Բառացի կերպով ամեն մի ար-
ձագանքը տալիս և մի հետաքրքիր բան—կամ մի նոր
միտք, կամ մի նոր փաստ, կամ մի նոր սրամիտ ձևա-
կերպումն: Այդ բոլորին պատասխանելու հնարավո-
րութիւնն չկաւ: Հողմածներից միքանիսն արժե տպա-
գրել ամբողջապէս և մենք առայժմ դրանց թողնում
ենք մի կողմ: Իսկ ընդհանրապէս պարզվում է, Վոր
մեքենայական տրանսպորտի բարեկամների ապագա
ընկերութիւնն անհրաժեշտ և ունենա իր տպագրա-
կան թերթն, առանձնապէս «արձագանգների» լայն
բաժնով և Վոր այդ բաժինն ըստ յերևույթին խաղա-
լու չի վնչ պակաս դեր մեր յերկրի արագ և հաջող
ավտոմոբիլացման գործում:

Յեւ տեսնես դարձյալ վերլուծենք ստացված նյութ-
թերի մի մասը:

1. ԲՆԱՎՈՐՆԵՐԻՆ ՈՒ ԳՅՈՒՂԱՅԻՆԵՐԻՆ ՀԱՐԿՎՈ՞Ր Ե ԱՐԳՈՒՔ ԱՎՏՈՄՈՐԻՆ ԵՆՎ ԿԱՐՈՂ ԵՆ ՆՐԱՆՔ ՎԱՐՎԵՆ ՆՐԱ ՀԵՏ

Նախ և առաջ նայենք նամակների այն խումբը,
Վոր վերաբերում և այն խնդրին թե բանվորներն ու
գյուղացիներն ընդհանրապէս ինչպէս են վերաբեր-
վում ավտոմոբիլիզացիայի հարցին և մասնավորապէս
այն խնդրին, թե գյուղ կերթա՞ն արդո՞ք ավտոմոբիլը
և կկարողանա՞ն գյուղը գլուխ հանել նրանից: Պետք է
ասած, Վոր ընկերներ Ստրումիլինն ու Գարգվանը այս-
տեղ շատ վատ դրութեան են ընկնում: Մի շարք հե-
ղինական, բանվորներից ու գյուղացիներից «կոթում
են» նրանց բավական թունդ խոսքերով:

Ահա որինակ ընկեր Սավինը՝ Դնեպրոպետրով-

սկի Պետրոսի գործարանի բանվոր ինչպես և շըշ-
պըսումս ընկեր Ստրումուլինին.

Ընկեր Ոսինսկին իրավացի չէ, վոր հարցը
դնում և ուղղակի՝ կառուցել մի գործարան տա-
րեկան 100 հազար ավարմորիլ արտադրող և
10—15 տարվա ընթացքում ամեն մի բանվորի
ու գյուղացու ընտանիք նստեցնել ավտոմոբիլի
վրա: Բայց հիմնականում յետ համաձայն չեմ ըն-
կեր Ստրումուլինի հետ, վորը նոր և իջել Մար-
սից մեր աշխարհն իր սկեսպախկանությամբ
մեր գյուղացու վերաբերմամբ և կարծում և թե
գյուղացին կարող և միայն թեով խլինքը սրբել,
խսկ ինչ վերաբերում և մեքենա կառավարելուն,
դրանում նա բանի պետք չէ: Իրավացի չե ըն-
կեր Լենինը, վոր հարց դրեց՝ թե ամեն մի խո-
հարարուհի պետք և կարողանա օգտաւթլուն կա-
ռավարել: Ընկեր Ստրումուլինը չերկուղ և կրում
սպառման շուկայի վերաբերմամբ, թե չլինի սախա-
ված լինի պատերազմով շուկա վորոնիլ կոլոնիա-
ներում: Բավական և լայն կամպանիա տանել
ավտոշինարարության համար և հինգ տարի հե-
տո ավտամեքենաների ահադին պահանջ կլինի:
Դա հենց այժմ ել պարզ յերևում և արահատոր-
ների փաստից:

Շնորհիւովս ընկեր Ստրումուլինին մասամբ ել ըն-
կեր Դարավանի մեղքերի համար, ընկեր Մավինը, իբ-
րե միջոց գյուղացիներին ավտոմոբիլ կառավարել սո-
վորեցնելու, առաջարկում և կարմիր բանակայինների
հետ անցնել շոֆերական գիտական կուրսը:

Յեա՛ այսոր աչս տողերը գրողս, գրուցել եմ
յերիտասարդ զինվորների հետ, վորոնք ծաղու-
մով գյուղացիներ են, նրանք նույնպէս կողմնա-
կից են ձեր առաջարկութեան և Կարմիր բանա-
կում շոֆերութիւնն սովորելուն, թեկուզ նույն
խիւ սովորելու համար ծառայութեան ժամանա-
կամիջոցն չերկարացնելով:

Ընկեր Կարպենկոն, Լենինգրադի Կալինինի առ-
վան գործարանի բանվոր, գրում է.

Մեր արդյունաբերութեան ընկ. ընկ. գյուղի-
ներ Պետպլանից, Ստրումիլին, Բուդնյակ և Գաբտ-
վան, ձեր առաջարկութիւնները վնչ միայն հա-
մողեցուցիչ չեն, այլ մինչև իսկ ամօթալի չեն:

Այնուհետև նա արտահայտում է մի ուղիղ միտք,
վոր ուրիշ ձևով արդեն արտահայտել է Հենրի Ֆորդը:

Ավտոմոբիլի մասսալի մեջ մուտք գործելը
տալիս է և սլատրստի տրակտորիստ, աչսինքն
ավտոմոբիլի մեքենայի տիրապետողն արդեն իսկ
տրակտորիստ է, վորովհետև առանց նորից սո-
վորելու կարող է կառավարել տրակտոր, նա մի
փոքր ծանոթ է և ելեկտրականութեան հետ, վոր
հնարավորութիւնն է տալիս ապագայում հեշտու-
թեամբ լուրացնել և ալլն:

Ավտոմոբիլն, ընկեր Սալինի կարծիքով, ամե-
նալավ միջոցն է կիրակնորդա հարբեցողութեան ու
անգործութեան դեմ:

Յերբ հնարավորութիւնն լինիւր ավտոմոբիլ
ունենալու, ինչպէս ել լինիւր մինչև այժմ յես կը-
կարողանայի ավտոմոբիլի համար խնայող գան-

ձառան քարշ տալ ամեն մի անդամ ստացածիցս մի բան: Իսկ վոր չկա աշխարհի հնարավորութիւն, նստած եմ տանն ընտանիքիս հետ, իսկ յերեխաները վաղվդում են բազում: Ավտոմոբիլ լինիւր վա՛ղ սուսովտից նրանց հետ յես կթռչնայի քաղաքից հեռո՛ւ, հեռո՛ւ: Յե՛վ ժամանակը կանցնիւր աննկատելի, ե՛ր ինքս ինձ կրտավարեցիւ ե՛ր պետութիւն ոգուտ կապի...:

Մենակ յես չեմ, վոր մտածում եմ ավտոմոբիլի մասին, այլ չկա մի բանվոր, վոր չմտածեր ավտոմոբիլ ձեռք բերելու մասին, մինչե իսկ ամենաթուէնդ հարընցողը:

Ահա ընկեր Պավլենկովի—նախկին դշուզացի, նամակը Ռուդչենկովի № 30 խմբակից (Դոնբաս):

Ինչպես յերևում ե ընկեր Գարավանն աշխատանքում ե ժամանակակից գլուղը, վորքան ես Նոր-Ջելանդիւան... Ասացեք ընկեր Գարավանին, թե՛ Նիկիտինի ու Սալտիկովի գլուղերից, ո՛ր-ո՛ր ինչքան հեռու յեք գնացել... Նման բան ասել ժամանակակից գլուղի մասին՝ իր կորլեկտիվներով, իր ազդեցականներով... դա նշանակում ե ասել, թե՛ գլուղը քաղաքական կռիւ չի տեսել, հազարավոր թիկերով կապված չի Կարմիր բանակի հետ, վերջի-վերջո դա նշանակում ե թե մեր գլուղը դեռ չդիտե խորհրդային իշխանութիւնը:

Նուէն Դոնբասից (վորտեղ ավտոմոբիլացման հարցը ինչպես յերևում ե ստանձնապէս հասունացել ե) ստացված ե և ընկեր Նիկուլինի նամակը («Յուզոստալի» տեխնիկ. բազայի վարիչ Սաալինում):

Յես ապրում եմ Դոնբասի էլեմտրոնում,
ուր շրջակայքում լցված են 200 հազար բանվոր-
ներ:

Բանվորական այդ մասսայի մեջ ահադին
ձգտում էր դեպի մեքենան: Խանութներում ծախ-
վում են վոդորմելի վերսիպեդներ, բայց ելի ա-
հադին հերթեր էան շարված և սպառողների 1
տոկոսն էլ չի բավարարվում, իսկ մոտոցիկլետի
ու ավտոմոբիլի մասին միայն յերազում ենք:
Յես կարծում եմ բանվորն, յեթե նրան հնարա-
վորութուն տրվի ձեռք բերել մաս-մաս վճարու-
մով եփան մեքենա, — ձեռ ու վոտով կհպչի դրան:

Մյուս թղթակիցներից վոչպակաս թունավոր ա-
ռաջարկ և անում ընկ. Նիկոլինը առարկող «գլուխ-
ներն» վերաբերմամբ.

... Պատահելիս այդ ընկերներին ոչեոք
նստեցնել ուսական սայլ, փոխանակ ավտոմո-
բիլի, վորով դերադասում են իրենք շարունակ
մանդալ, և ման ածել մեր խորհրդային տերրի-
տորիայում, վոր անձամբ համոզվեն:

Ահա և հազարդակցության ճանապարհների մի
ուսանող ընկ. Անդրեյինկայի, նկատողութունները վոր
աշխատում և ելեկատորի շինության վրա Մախնոյի
նախկին հայրենիքում «Гуляй Поле»-ում:

Մինչև այժմ (թո՛ղ ներվի իմ անհավատու-
թյանս) ես մեծ զգուշությամբ ելի համաձայնում
տրակտորացման վերաբերյալ մեծ-մեծ հողված-
ների հետ և առաջին հերթին տրակտորի տնտե-
սապես նպատակահարմարության առթիվ:

Իսկ ներկայիս, սեփական աչքերովս տեսնելով. թե ի՞նչպես մեր սովորական պատմական «մուժիկյոկը» (գյուղացին) հանդիսաշուռ և տալիս «Յորդգանի» կամ «Չապարոժու» դեկը, վոր լիսնակից ճառ և ճալիս սալիերի մի ամբողջ կառավան, ևս առաջին հերթին կորցրի կասկածանքներս զժգարութշունների ու մեքենան կառավարել կարողանալու մասին:

Մեքենան կառավարում և անշամներից վորեւ մեկը, վոր ավարտել և միամտա կուրսերը, կամ առաջուց ծանոթ և յեղել մեքենայի հետ, իսկ հետո յերբ մի փոքր ճշմանլանում են՝ արակատորի հետ, քշում և արդեն ով ասես, նույնիսկ անշափահաս պատանիները: Սա լիս ասում եմ ի հաստատութշուն ալն բանի, վոր կարիք չըկա վախենալու ավտոմոբիլի տպագա տերերի «անկուլյուսակամսւքումից»:

Տրակտորի մասին հարց ու փորձ անելիս, միաժամանակ ևս հետաքրքրվեցի թե ի՞նչ հայացք ունեն գյուղացիք ավտոմոբիլի վերաբերմամբ, և միանգամայն զարմացած եմ լսում եյի մեծ մասամբ բավարար պատասխաններ: Քայց միայն գյուղացիմ լեկյուզ և կրում առաջին՝ մեծ հարկից իբրեւ «օբեզուրյաց» առարկա յեւ լեկրուդ՝ նրան վախեցնում և բորձր գիճը: Մեծ հետաքրքրութշուն և ցույց տալիս քնակշութշունը դեպի վելոսիպեդն ու մոտոցիկլետը, բայց ամբողջ հարցը իհարկե արժեքումն և...

Ինչ թվում է, թե այստեղ, Ուկրայինայում, համեմատաբար տափարակ հարթավայրերում ուր

չկան մեծ ձորեր ու գետեր, սկզբներում կարելի
 ողտվել սոփորական սալլուղիններով և մեր անճա-
 նապարհ լինելը տյնքան ել սարսափելի չե՝

Ինչպես տեսնում ենք ընկեր Անդրիյենկոն նը-
 շում և մի լերեռւթ, վոր նկատելի յե ԽՍՀ Մ-յան հա-
 րավում՝ արակաւորն ողտադործում են և բռններ կրե-
 լու համար, վոր կարծես հուշում և թեթեւ բռնատար
 մեքենաների անհրաժեշտութեան մասին։ Նա նկատում
 և նույնպես ֆնասակար աղէկցութեանն այն նախա-
 պաշարման, թե իբր ավտոմոբիլը շքեղութեան առար-
 կա լե։

Այդ նախապաշարմունքը վերացնելու միակ մի-
 ջոցն և բանխորա-դուղացիական մասսաների մեջ եժա-
 նադին մեքենաներ մուծելը։ Այս բանը, մյուս ասպեց-
 ներին հակառակ, պարզ ու վորոշ հասկացել և հին
 ավտաշխատավոր ընկեր Պիոլունկովսկին (Մոսկվա)
 վորը գրում և։

«Բուրժուական» ավտոմոբիլի լերկյուղն, ի-
 հարկե հասկանալի յե, յեթե ինկատի առնենք,
 թե մինչև հեղափոխութեան ով եր ողտվում նը-
 բանցով և ինչպես եր ողտվում։ Այժմ ել կա այդ, և
 դա նույնպես մի շրջան և, նման այն ժամանակ-
 վան, յերբ ողտվում եյին խորհժողովական կամ
 ակադեմիական պայտիով, վորովհետև ավտոմո-
 բիլները քիչ են։

Մեզանում ավտոմոբիլիզմը կարող և լինել
 միայն իբրեւ մասսայական յեթեվույթ կամ չի
 լինի բախումին։

Բայց դառնանք այն նամակներին, վոր արտա-

ցուում են մասսաների տրամադրութիւնը։ Ահա շինարարական սեղոնային բանվորների հանրակացարանում կուլտաշխատանքներ տանող ընկեր Կոզլայեվի նամակը (Ռյազանի նահ. Զարայսկի)։

Յերեկ զրույցի ժամանակ շոշափեցինք և ձեր հոգիածը ավառ-շինարարութեան մասին և բանվորները, վոր Կոստրոմայի գլուղացիներ են, բաժանում են ձեր հայեցակետը, ինչպես տասում են «ամբողջապես ու լրիվ»։ Հոգիածի մասին լերկար խոսակցութիւն չեղավ, վորովհետեւ հարցը շոշափում եր ամենքի հիմանդատ տեղը։

Բոլորս չեկանք այն լեզրակցութեան, վոր ավտոմոբիլն հարկավոր եւ, շատ հարկավոր եւ տատառաբանել թե պահանջ չի լինի, կամ գլուղացիների անդրադիտութիւնն ու խափար լինելը, միանգամայն սխալ կլինի։ Ամեն գլուղում կա վարպետ, շատ անգամ ել արակատրիստ կամ շոֆեր։ Ասում են՝ գուք ծախեցեք մեզ ավտոմոբիլ, իսկ թե լ՛նչ կանենք այն, ո՛ւր կդնենք կամ լ՛նչպես կկառավարենք — դա մեր դիտնալու բանն է։ Պահանջը մեքենաների շատ մեծ կլինի... Բեռնալին տրանսպորտը խժոռում եւ արտելների, խորտնտեսութեանների... գրեթե բոլոր աշխատանքը։ Բայց ախր կտն և կոռպերատիվներ, վոր արանսպորտի շնորհիվ անադին վերադիր ծախքեր են տնում, կան փոխադարձ ոգնութեան կոմիտեներ և այլն։ Այժմ մեզանում փոստ կա և փոստն առհասարակ տանում են ձիերով, իսկ վորքան անկանոն են տեղ հասցնում։ Դրա փոխարեն չեթե ըստոտ ավտոմոբիլ լինէր... Ճանապարհների հար-

ցը: Այդ առթիվ ասում են՝ ավտոմոբիլ լինի—
ճանապարհները կլինեն... Ավտոմոբիլը մի ուսով
չես բարձրացնի, յեթե խրվեց, ախր ամբողջ հա-
մայնքով պետք ե հանեն: Մի անգամ կհանեն,
յերկու անգամ կհանեն... իսկ յերրորդ անգամ
արդեն կհավաքվեն ու կշինեն ճանապարհը հիմ-
նավորապես:

Ընկեր Բելոգլյադովը*) (Բոգուչար, Վորոնեժի
նահ.) շատ հետաքրքիր բացատրում ե, թե ինչպէս դուռ-
ղացիների համակրանքը պետք ե լինի ավտոմոբիլի
կողմը: Ոգտակար կլինեն ընկեր Ստրումիլինի համար
ուշադրության առնել այդ բացատրությունները:

Մեր գլուղացու վրա շատ թանգ ե նստում
սալլը: Ղոչ թե 87 ուրլի, ինչպես դուք եք ա-
սում, ալ շատ ավելի թանգ: Գլուղացիական
տնտեսության մեջ նկատի պետք ե առնել հետե-
յալ հաշիվները, վորոնք բնավ չի կարելի զանց
առնել նրա տարեկան շրջանառության մեջ...

Բերքը հավաքված ե: Գլուղացուն փող ե
հարկավոր ե նա շուկա յե հանում իր հացը (ա-
վելորդը): Այս բանի վրա ամեն անգամ գործա-
դրում ե 2-3 որ, վորովհետեւ շուկան դռնվում ե
30—50 կիլոմետրի վրա, — վերցրեք վճր նահանգի
վճր գավառը կուզեք ե իմ ասածս ճիշտ կլինի, —
ե ալ չժամանակամիջոցում նա կծախի 5—7 ցենտ-
ներ, ավելի չի կարող տանել միանգամից: Նշա-
նակում ե վորպեսզի գլուղացին 31 ցենաներ հաց

*) Ստալադրությունն շատ խառն ե, թերես սխալված լի-
նենք այդ անվան մեջ:

ծախի ձին (Իհարկե սալլի հետ) 3—4 անգամ ողեաք
 և քշի և ամեն անհամ 2—3 որով Բալց մեղա-
 նում կան այնպիսիները, վոր շուկա յեն հանում
 79—94 ցենտ Իսկ լեթե լեզներ ևս լճել ժամը 5
 կիլոմետրից ավել չես քշի. դորձն ավելի կդան-
 դաղի և Սյդքան ժամանակվա իր ծախքը, լեզների
 ծախքը, սալլի ծախքը իմ կողմից հաշվով վոչ
 միտն կդնի մի ավտոմոբիլ, ալ մի բան ել կա-
 վելանա: Իսկ գյուղացին ինչքան և աշխատում,
 վորպեսզի իր տնտեսութան մեջ վորքան կարե-
 լի յե շատ բան անի և շատ անի: Սա մշուս պատ-
 ճառն և, ինչձև գյուղացուն հարկավոր և փոխա-
 դրության արագ միջոց...

Յեթե մի ժամանակ գյուղացին (ցարական)
 վախենում եր մոտենալ վելոսիպեդին, այժմ նա
 բավականութամբ կթռչի այերոպլանով, առանց
 քաշվելու: Մեքենայի պահանջ և առաջանում նը-
 բա մեջ ինկատի առնելով իր տնտեսական հա-
 շիվները: Իսկ նա սովորել և այդպիսի հաշիվներ
 անելը:

2. ԳՅՈՒՂԱԿԱՆ ԱՎՏՈ-ԽՄԲԱԿ № 1. ՄԻ ՇԵՐԿՈՒ

ՄԿԵՐՏԻԿԱԿԱՆ ՆԱԾԱՐԱՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Մենք արդեն նշել կլինք, — և ուղե այժմ հաստատ-
 վում և առաջ բերված արձագանդներով, — վոր առանձ-
 նապես ԽՍՀՄ-ի հարավի տափաստաններում, ուր հա-
 ցահատիկային տնտեսություններ են, ավտոմոբիլը և՛
 շատ կարևոր է, և՛ սղառում կունենա:

Բայց վոր նա կգնա և՛ հյուսիսում, և՛ արդյու-
 նաբերական նահանգներում, դա ապացուցում է մի

շատ հետաքրքիր նամակ, վորը ստացել ենք Մոսկվայի գաղաութի, հաղորդակի շրջանի, Միխալկովո գյուղից: Այստեղ գոյութիւն ունի գյուղական լեռնաշղթաների 25 հոգուց մի խմբակ, վորի անդամները գրում են:

Ընկեր Ոսինսկի, գուք հազար անգամ իրավացի յեք, վոր մեզ ԽՍՀՄ-ում ավտոմոբիլը կարեւոր և վնչ պակաս քան Ամերիկայում: Ձեզ առարկում են, թե՛ մեզանում գյուղացիութիւնը չի կարող գլուխ հանել այդ հարցից: Ճշմարիտ չէ, այն ընկերները խորապէս սխալվում են, ընկեր Ոսինսկի, և անա մի որինակ, վորի մասին մենք ձեզ կպատմենք:

Մեր շրջանի Միխալկովո գյուղում ապրում և ընկեր Ժառնկոն, վոր արհեստով շոֆեր և և սիրում և իր գործը: Յեւ անա նրա շնորհիվ մենք, գյուղական լեռնաշղթաներում 1927 թվի եռեռիսի 19-ին կազմակերպեցինք մի խմբակ ավտոմոբիլի և քակտոն ուսումնասիրելու: Պարապում ենք լեռնայիններին և հանգստի որերին: Յեւ ավտոմոբիլի թեորիան մեզ շատ լավ հաջողվում է: Հուլիս կա, վոր գործով մենք ապացուցենք, թե մենք՝ գյուղացիներս լիտ չենք մնա ամերիկացիներից, վոր մենք կկարողանանք համահավաքել ու վերանորոգել ինչ ավտոմոբիլ ուղում և լինի, իսկ կառավարելը—միանգամայն վստահ ենք, վոր լեռքեք վստ չենք կառավարի քան մի ֆրանցուզ:

Յովը նրանում և միայն, թանգագին ընկեր Ոսինսկի, վոր մեզ ընդառաջ չեն գնում: Մենք վարի խնդրեցինք և՛ շրջագործկոմից, և՛

դավադրեցանք, ամեն տեղ նույն պատասխանը
փող չկա, ձեր միտքը լավ ե, բայց նա իր նպա-
տակին չի հասնի, լեթե տանք ել, տխր չգիտանք
մեկից ստանանք: Յեւ չմտրվեց մեկը, վոր դար,
մի նայեր, թե ի՞նչպես ենք աշխատում...

Զնայելով մենք աղքատ ենք, բայց և այն-
պես ավտոմորիլի համար փող հանգանակում ենք
և արդեն 50 ուրլի ունենք, վոր կանխավճար
ենք մուծել Ավստրոմոտորդ,—մեքենան մեղ վրա
յի հաշվվում և սեպտեմբերի 10-ին մենք ինչպես
եւ լինի մուծենք 375 ուրլի, իսկ մնացածին լե-
րեք ամիս ժամանակ են տալիս: Մեքենան «Թի-
կըսսիմպլիքս» մարկայի լե: Յավալի լե միայն,
վոր ախմ քանի դեռ չերեկոններն յերկար են ու
յեղանակը լավ, չենք կարող պրակտիկ աշխա-
տանքով պարապել, իսկ դա մեղ արդեն հարկա-
վոր ե: Ե՛հ, այնուամենայնիւ մենք կհասնենք
մեր նպատակին .. Թող ուշ լինի, քան վա՛ղ լի-
րեք»:

Յեղրափական մեջ ընկերները խնդրում են, վոր
«իրենց վորեւե բան գրեմ»: Սրանով պատասխանում
եմ տպագրական խոսքով, վոր Միխալկովո, Գովորսովո,
Տերեշկովո, Ուլկովո և Մեշչերսկի գյուղերի խմբակն իմ
կարծիքով մեր նոր խորհրդային հասարակայնու-
թյան ամենալուրջ և հետաքրքիր յերեւելթներէց մեկն
եւ Իդիմաց այդ խմբակի, ինքը՝ նոր, չերիտասարդ
գյուղն և գալիս մեքենայի մոտ: Յեւ դժբախտաբար
դեռ վա՛ղ վա՛ք չի ոգնել նրան ալդ քանում: Զարմանալի,
լե թե՛ ինչո՞ւ ալս գործով չի հետաքրքրվել, որինակ,
կոմյերիտասարդությունը: Ահա մի նոր յեւակետ նրա

աշխատանքի համար: Բացի այս, միթե ալդ գլուղերի շրջանում չկա և վնչ մի տնտեսական հիմնարկ կամ ձեռնարկ, վոր շահագրգռված լինի ավտոմոբիլի լեռնվան դալովն ու ավտո-հաղորդակցութիւն հաստատելովն իրենց շրջանում: Ախր ամենից հարմարը կլիներ մեքենան ձեռք բերել ալդ հիմնարկների մասնակցութեամբ, այն պայմանով, վոր առաջին հերթին մեքենան կատարեր նրանց գործերը (դա կլինէր մասամբ և «պրակտիկա» խմբակի անդամների համար), իսկ մնացած ժամանակ նրանով ռզտվելին խմբակի անդամներն իրենց համար:

Յանկության դեպքում այս բոլորն հրաշալի կերպով կարելի յար կաղմակերպել: Իսկ առաջժ Միխակովսկի խմբակը ցուցակագրում ենք իբրև № 1 խմբակը-ը բանվորների ու գյուղացիների ապագա կոոպերատիվների մեջ և ցանկանում նրան հաջող աշխատանք:

Մեր ստացած գլուղական բոլոր արձագանգների մեջ մի յերկու ձայն կա միայն մի փոքր սկեպտիկ: Նրանցից մեկը ընկեր Պալիաի ձայնն է—գլուղատնտեսական կոոպերացիայի ինստրուկտորի (Սուխինիչ, Կալուգայինահ.) ընկեր Գայլիսը, ընդհանրապես ասած, միանգամայն համակրում է ավտոմոբիլիզացիայի և առանձնապես կոոպերատիվ ձևը նրա, ըստ վորում՝

...շատ անգամ եմ ոտիպված չեղել մեջքս ձկնիլու սալի համար շատ չիրկար, իսկ ավտոմոբիլի համար շատ չնչին տարածութիւն անցնելու համար: Քիչ չե պատահել, վոր ստիպված եմ չեղել ինքս լծվել այդ ուսական սալին, յերբ ձիու ուժերից վեր ե չեղել կովելու մերճանապարհնե-

աշխատանքի համար: Բացի այս, միթե՞ ալդ գլուղերէ շրջանում չկա և վոչ մի տնտեսական հիմնարկ կամ ձեռնարկ, վոր շահագորգոված լինի ավտոմոբիլի լերե-
վան դալովն ու ավտո-հաղորդակցութիւն հաստատե-
լովն իրենց շրջանում: Ախր ամենից հարմարը կլինե՞ր
մեքենան ձեռք բերել ալդ հիմնարկների մասնակցու-
թյամբ, այն պայմանով, վոր առաջին հերթին մեքե-
նան կատարե՞ր նրանց գործերը (դա կլինե՞ր մասամբ
և «պրակտիկա» խմբակի անդամների համար), իսկ
մնացած ժամանակ նրանով ոգտվելին խմբակի ան-
դամներն իրենց համար:

Յանկու թյան դեպքում ալս բոլորն հրաշալի կեր-
պով կարելի յիւ կազմակերպել: Իսկ առաջժմ Միխալ-
կովոյի խմբակը ցուցակագրում ենք իբրև № 1 խմ-
բակը՝ բանվորների ու գյուղացիների ապագա կոո-
պերատիվների մեջ և ցանկանում նրան հաջող աշխա-
տանք:

Մեր ստացած գլուղական բոլոր արձագանգների
մեջ մի յիւրիու ձայն կա միայն մի փոքր՝ սկեպտիկ:
Նրանցից մեկը ընկեր Քալիսի ձայնն է—գլուղատըն-
տեսական կոոպերացիայի ինստրուկտորի (Սուխինիչ,
Կալուգայի նահ.) ընկեր Գայլիսը, ընդհանրապես ասած,
միանգամայն համակրում է ավտոմոբիլիզացիայի և
առտնձնապես կոոպերատիվ ձևը նրա, ըստ վորում՝

...շատ անգամ եմ ոտիպված լիղել մեջքս
ձկնիւ սալի համար շատ յիւրկար, իսկ ավտոմո-
բիլի համար շատ չնչին տարածութիւն անցնելու
համար: Քիչ չե պատահել, վոր ստիպված եմ լի-
ղել ինքս լծվել ալդ ուսական սալին, յերբ ձիու
ուժերից վեր ե լիղել կովելու մերձանապարհնե-

րի բարիքների դեմ. Այստեղ իդիպե հուշնիսկ հիշել արտասահմանցի ինչժուր մի ճանապարհորդի (վորի անունը չեմ հիշում) արտահայտութունը, «Ռուսաստանում ճանապարհներ չկան, այլ կան միայն ուղղություններ»:

Ընկեր Գայլիսը խոստանում է չեռանդուն աղիտացիա մղել կոտպերատիվի աշխատավորների շրջանում հոգուտ ավտոմորիլի և ինքն ել կուղինար Վլադիվ Վերեի կուլեկտիվ Ֆորդի». Բայց հարցնում է՝ 1) ինչպես անել «ձմեռային ճանապարհների, ձմեռային ձյունի հետ», — «Սայլը փոխելու մասին խոսելիս, պետք է իսկուչն խոսել և սահնակների մասին», — աչլապես կատացվի մի անկապ բան ամբողջ ձմեռային սեզոնի համար» և 2) «Իսկ ի՞նչ անել ձին», — հանձնել արխիվ, թե՞ պահել իբրև պահեստ»:

Ձին չի կարելի արխիվ հանձնել, հենց այն պատճառով թեկուզ, վոր տրակտորը հողի մշակության գործում, աստիճանաբար և այն ել վո՛չ կատարելապես գուրս է պցում նրան նույնիսկ Ամերիկայում: Նա ինքն իրեն կմտա «Իբրև պահեստ» դեռ միջանի տասնյակ տարի («պահեստ» է մնում և կանադացում, վոր իր 9 միլիոն ընակչությամբ 800 հազարից ավելի ավտոմոբիլ ունի, իսկ կլիման նման է մերին), ձմեռն, չեթե չկարողանանք կազմակերպել ճանապարհները մաքրելու գործը (վորի համար կարելի չեք գործադրել նույնպես մոտորով ձյուն մաքրիչներ), առայժմ կըմնանք ձիերով, վոր այդ ժամանակ միանգամայն ազատ են: Հյուսիսում հենց այժմ ել լուրջ դեպքերում գործածության մեջ դնել այրոսահնակներ:

Յերբ զգալի չափով զարգանա մոտորներ շինելը,

այերոսաանականներն անկասկած ավելի է ժան կը նստին, քան ավտոմոբիլները: Հարստացած գլուղը (համայնական մտքով խնարկե և վոչ անհատական) կկարողանայ քեքե վարել ևս կարիք զգացվի, ձեռք բերել և այդ եկիպաժը:

Իսկ առաջիմ ավտոմոբիլի կիրառումը պետք է ինկատի ունենալ գլխավորապես ամառվա համար: Հաշիվները ցույց են տալիս, վոր իր ծախքերը լիապես հանում են միայն սմառն աշխատելով: Սակայն ոգտակար է միանդամայն մտածել և ձմռանը ճանապարհներ մաքրելու մասին:

Ընկեր Իվանովը (Նոր-Պրադա, Զինովյան շրջանի) մատնանիշ է անում մի այլ փորձնաքարի վրա.՝ ալրվող նյութերի ու քսելու լուղի անկանոն մատակարարման պատճառով, այս ամառ Զինովյան շրջգործկոմի ավտոմոբիլը կանգ է առել: Բացի ավտոմոբիլային հաղորդակցության զարգացման ժամանակ վոչ միայն այդ մասին պետք է մտածել, այլ լուրջ ուշադրություն պետք է դարձնել և պահեստի մասերի, վերանորոգության գործը կազմակերպելու վրա: Այս բոլորը կարևոր մասն են կազմում ավտոմոբիլացման խնդրի, ըստ վորում բավական չէ տալ մին միայն մեքենա, պետք է տալ և նրա սարքավորումը:

Ներկայի անկապությունները հնարավոր են միայն «մեքենայացած բնակչություն» չեղած ավժմյան պայմաններում:

Այստեղ մենք ընդհատում ենք գլխավորապես բանվորների ու գյուղացիների վերաբերմունքն արտահայտող նամակների տեսությունը:

3. ԿԵՆՏՐՈՆԻ ՀԱՄԱԿՐԹՂ ՈՑԽՏՏԱԿԻՑՆԵՐԸ

Նաժտակների ու հոգվածների մի ուրիշ խումբ արտահայտում են կենտրոնի մեր աշխատակիցների արձագանքները: Նրանց մի մասը բավական ընդարձակ է և ամենից լավն է տպագրվին առանձին (ընկեր ԵՊՈՏՏՈՒՎԻ (Ավտոպրոմտոր) և ընկեր ՎԱՐՍՈՎԻ (Միտադպարձների Կենտկոմ.-ի անդամ) հոգվածները, խիստ մեծ ծավալով ընկեր Ն. Ֆ. Պրիորաժենսկու գիտողութչունները, վոր վերաբերում են մեքենայական տրանսպորտի ապագա բարեկամների ընկերութչան խնդիրներին): Այդ բոլորն առայժմ մի կողմ ենք թողնում: Բոլորն էլ չափազանց համակրանքով են վերաբերվում դրված խնդրին:

Կան և մի փոքր ավելի համառոտ արձագանքներ: Այսպես իր «ծալք աստիճան մեծ համակրանքն» և արտահայտում ավտոմոբիլիզացիայի կամպանիային ընկեր ՊՈԼԽԱՅՈՎ-ԳԻՄՇԵՐԸ, վոր հետևյալ վաստերն է բերում ընկեր Ստրումիլինի առարկութչան գեմ:

Ձիու աշխատանքի սահմանափակումն 87 որով, խոսում է վոչ թե դեմ, այլ հոգուա ավտոմոբիլիզացիայի: Ձին հրաշալի դործիք է, բարբարոսութչան մնացորդ, վոր սպասում է առաջին հնարավոր պարագային վոխարինվելու մեքենայով: Ամենից առաջ նրա համար, վոր ձին ուտում է թե աշխատելիս և թե պարապ կանգնած միջոցին, այն ժամանակ, երբ ավտոմոբիլն, ինչպես և բոլոր մլուս մեքենաներն, ուտում են միայն երբ աշխատում են: Այսինքն ձիու կիրն ու խնամքը տնտեսութչան վրա մի մեծ ու անո-

գուտ բեռն է, վորը չափազանց թեթեւացնումն ավտոմոբիլը... Հետաքրքիր կլինեն... հաշվել թե ի՞նչքան է նստում ձիու անոգուտ խնամքը 250 որվա ընթացքում: Ի՞նչքան կեր կադատվի ավտոմոբիլի շնորհիվ: Ի՞նչպիսի եֆեկտ կարող էր տալ այդ անասնապահության դարդացման... Յիվ ալլն է այլն:

Այդ հաշիվը, վոր առաջարկում է նամակի հեղինակն ալստեղ, առավել ևս հետաքրքիր է այն տեսակետից, վոր Ամերիկայում որինակ 1917 թվի հունվարի 1-ից մինչև 1927 թվի հունվարի 1-ը ձիերի թիվը 21,2 միլիոնից կրճատվել է մինչև 15,3 միլիոն, ալսինքն դրեթե վեց միլիոնով, ընդ վորում կրճատումը մեծ մասամբ առաջ է չեկել ավտոմոբիլի շնորհիվ և վոչ տրակտորի:

«Միանգամայն ուղիղ» է համարում հարցի մեր դրումը և դասատու ընկեր Գոլլերբեգը (Զլատոգորով), վորը առանձնապես ընդգծում է, թե՛ մեզ կարևոր են վոքր տեսակի բեռնատարներ, վոր շատ տարածվում են երկրագործական երկրներում: Ընկեր Գոլլերբեգը մանրամասն ապացուցում է այդ իր մի աշխատության մեջ ստատիստիկական տեղեկանքներով:

«Ընկերության աշխատանքներին եռանդուն մասնակցություն» խոստանում է ցույց տալ Պլեխանովի անվան Ժողովրդական տնտեսության ինստիտուտի պրոֆեսոր ընկեր Վ. Սմոլչկովը, վոր գրում է:

Ուսումնասիրելով առևտրի ծախքերի, վերադիր վառնումների և ապրանքի տեղափոխության խնդիրները, չես գտա, վոր գյուղի ապ-

րանքների թանգանալու ամենազլխաժբար պատ-
ճառներից մեկը հաշարանից սպառման վայրերը
տեղափոխելու ծախքն է, վորը ավելի ևս բար-
ձրացել է ճանապարհների փչանալու հետեան-
քով: Այս մասին անցյալ տարի յես գրեցի «Из-
вестия»-յում... Ճանապարհների հաղորդակցու-
թյան ժողկոմատը թեև ունի տեղական հաղոր-
դակցության վարչություն, սակայն տեղական
տրանսպորտը նա աչքաթող է արել և իր ամ-
բողջ ուշադրությունը կենտրոնացրել երկաթու-
ղիների վրա: Մինչդեռ երկաթուղիները, ինչպես
հաստատել և արգեն ուրիշ երկրների փորձը, մի-
այն աչն ժամանակ կարող են կատարելագու-
տրվարացնել իրանց, երբ շրջակա բնակավայ-
րերի հետ կապված են մի շարք տեղական ճա-
նապարհներով:

Հիմնադիր տնտեսների թվում խնդրում է ընդու-
նել և իրան ընկեր Գր. Զակար, վորը կարծում է, թե
ընկերությունն իր գործունեության ծրագրի մեջ
պիտի մացնի և մոտոցիկլետ ու մոտոբոլ վելոսի-
պեդը: Տրանսպորտնիկների Կ. Կ-ի անդամ ընկ. Նա-
լիմովն արտահայտում է մի շարք դիտողություններ
կազմակերպչական խնդրի առթիվ (վորոնց մասին
ստորև): «Մեզ հարկավոր են եժան մեքենաներ,—գը-
րում է նա, և մեծ մասամբ փոքրիկ բեռնատարներ:
Ամենագլխավորն այն է, վոր քիչ երեմուծվեն զանա-
զան մարկաներ ու սերիաներ»: Սրա վրա (ավտոմե-
քենայի ստանդարտիզացիայի) իրավացի կերպով պըն-
դում են և մի շարք ուրիշ ընկերներ: Ինչ վերաբե-
րում է գործարանների կառուցման նախահաշվին, ըն-

կեր նախամովը հայտարարում ե՝ «Գործարանի կառուցման և սարքավորման թվերը, վոր բերել ե ընկ. Բուտնյովը, վերցված են բարձր առաստաղից... և վոչ վորեւ հաշվից»։ Տրանսպորտնիկների Կենտկոմի անդամի այս հայտարարությանն աւանդապէսք ե ուշադրութիւն դարձնել։ Իսկապէս ինչ դրութիւն ե գործը։

4. ՄԵՔԵՆՇԵՐԻ ՏԻՊԻ ԽՆԴԻՐԸ, ԸՆԿԵՐ ԼԻՄԸՐԵՎԻ ԸՎՏԱՄԱՐԻԼ-ՏՐԸԿՏՈՐԸ

Մի շարք նամակներ հարուցանում են նոր և շատ ետկան խնդիրներ։ Այդպիսի խնդիրներէց մեկն ե մեր պայմաններում պիտանի մեքենայի տիպի հարցը, վոր բարձրացնում ե ընկ. Իվ. Լիմարեվը (Մաւրիուսյուլ, շրջպրոֆիտորհուրդ)։

Նախորդ հոգիվածներում մենք թուցիկ կերպով արդէն հիշեցինք, վոր մեզ հարկավոր են (եթե հարցը դնենք աւտոմոբիլի լայն տարածման մասին զնուդում) ավելի պարզ տիպի մեքենաներ, քան Ֆորդյան ավտոմոբիլն ե։ Իսկապէս լինի թեթեւ կիսաբեռնատար, համեմատաբար ավելի հասարակ թափկով (күзоб), քան Ֆորդինն ե, — դրել ենք մենք այն ժամանակ։ Այս միտքը արծարծելով, մինչև վերջը, ասինք, վոր մեզ հարկավոր ե մի փոքր մեծ լան, քան այսպիս ասած «մեքենայական սալն» ե, վորը կարելի լինի գործածել և՛ բեռներ կրելու և՛ մարդկանց տանելու համար, ինչպէս այժմ սալն ե։ Մեքենան բաժանել մարդատարի ու բեռնակիր, ինչպէս հարուստ Ամերիկայումն ե, մեր դպրի ուժից բարձր ե դեռ։ Յեվ ուժից բարձր կլինի հաւանորեն դեռ մի քանի տասնյակ տարի։ Ա-

սիւլին հուսալ՝ չափից դուրս լավտեսություն կլինելու
 Հասկանալի յետ քաղաքին չի վերաբերում այս
 Գաղաքում մասսայական ողտազործման եփանագին
 մեքենան պետք է լինի, իհարկե մարդատարը՝ Իրա
 պատրաստի նմուշները կան արդեն՝ Ֆորդ, Սերզոն,
 Դամ-Ի հայլն:

Իսկ գյուղում, ինչպես մի վտքը այլ կերպ գնե-
 լով հարցը, նկատում ե նամականիքից մեկի հեղինակը՝
 «մարդատար մեքենան սկզբներում կգործենք բնու-
 տար» — եթե օգնուող մարդատար մեքենաներ ուղար-
 կեն:

Այս ուղղութիւնը տանելով իր միտքն, ընկեր
 Լիմարեը շատ հեռուն ե գնում սակայն: Յեղնելով ասն
 գրությունից, վոր «մեր գյուղացիական տնտեսու-
 թյան պայմաններում մեքենան պետք ե փոխարինի ե
 սայլին ե՝ ձիուն, ե հուշ չունենալով, վոր մոտիկ ա-
 ռաջիկայում «գյուղացին ձեռք կրերի ե՝ ավտոմոբիլ՝
 իրրե տեղափոխութեան միայն ե՝ տրակտոր՝ իրրե
 ձգող ու շարժող ուժ», նա գալիս ե ասն եղբակացու-
 թյան, վոր վնչ միայն պետք ե մարդատար ու բնու-
 տար մեքենաներ միացնել մի տեմպի մեջ, այլե
 միացնել նրա մեջ ե ավտոմոբիլն ու տրակտորը:

Այս պատճառով ել ընկեր Լիմարեվը նկատում
 ե, թե աշխատաւորն հերթին նախագիծ պետք ե կազ-
 մել վնչ թե գործարանի, ալլ այդ նոր տեմպի ունի-
 վերսալ մեքենայի:

Այդ ունիվերսալութեան կարելի ե հասնել
 մինչե իսկ ներկայիս գոյութիւն ունեցող ներ-
 քին այրման շարժիչ մոդելներն ողտազործելով:
 Բնականորեն շարժիչը պետք ե լինի ամենա-

պարզ կադմության, 20—25 ձիու ուժով: Այրման նյութ պետք է ծառայի նավթն, իրրեւալելի և ժան վառելանյութ:

Մեքենան պետք է ունենա 30 կիլոմետր միջին արագություն իրրեւ տեղափոխության միջոց դործածելիս, և արագ կերպով մեքենայական եղանակով փոխվի տրակտորի արագության:

Սորհրդային տիպի մեքենայից պետք է դուրս գցել բոլոր այն բաները, վորոնք թանգացնում են ամորտիզացիան, ինչպես՝ փքած շիները, ելեքտրական սարքավորումը, փափուկ յերես քաշը ևայլն:

Ահա թե ի՞նչ է հուշում բեռն իրականությունն և ինչի՞ առթիվ պետք է գյուղացու կարծիքը, այն գյուղացու, վորն արդեն կարողացել է հասկանալ իր տնտեսության մեքենայացման ոգտակարությունն, վորը սիրել է մեքենան:

Մեզ հայտնի չէ, թե ի՞նչ կասեն սրան գյուղացիք՝ մի կողմից, ավտո-ինժեներները՝ մյուս կողմից: Իսկ մեր կարծիքով ընկեր Լիմարեն ըստ ռուսական երանելի սովորության սկսել է «եզան տակ հորթ ման գալ», «գերախորացրել» և հարցն ու ընկել ուտոպիաների մեջ: Շատ լավ կլինի «մեքենայական ձի» ունենալ, (և վոչ սալլի ու ձիու միացումը, ինչպես տսում է ընկեր Լիմարենը: Ձին լծած սալլին վար չի կարելի անել):

Բայց այդպիսի ձի դեռ չի գտնված, իսկ պարապել տյգպիսի գյուղացուն վրա, փոխանակ իրականացնելու յեղած հնարավորությունները, — նշանակում է կասեցնել գյուղի մեքենայացման գործը: Ընկեր Լի-

մարեի մեքենան (վոր դեռ գոյություն չունի բնության մեջ) հավանորեն կամ շատ վատ պիտի վարի, կամ շատ վատ տանի, կրի, կարելի է երկուսն էլ փչացնի:

Ինչ վերաբերում է նրան, թե գլուղացին չի կարող միաժամանակ է՛ տրակտոր է՛ ավտոմոբիլ գնել, — այդ ճիշտ կլինի խակապես, եթե առաջարկելինք ամեն մի գլուղացու գնել երկուսն էլ: Բայց քանի վոր խոսքը կոլեկտիվ գնման մասին է, պետք է յենթադրել, վոր գլուղացիք հանգանակությամբ կկարողանան գնել երկուսն էլ, չե վոր Ամերիկայի ամեն մի ֆերմեր տնհատապես կարողանում է գնել վե՛չ միայն երկուսն, այլ և երեքը:

Սակայն ընկեր Լիմարեի յեղութն ոգտակար է այն տեսակետից, վոր բարձրացնում է մեքենայի տեմպի հարցը և կոնկրետ կերպով գնում է մեքենայի պարզացման խնդիրը: Ի միջի այլոց, մենք հատկապես դրան համար ել մեծ գործարանի բացման ժամկետն երեք տարի հետո յենք նշել, վորպեսզի հնարավոր լինի լավ մշակել և այն մոդելները, վոր պետք է պատրաստի նա: Այս խնդիրը շատ լուրջ է և պետք է առաջիկայում ել լավ քննության առնել: Ինչ վերաբերում է ընկեր Լիմարեի կոնկրետ առաջարկներին մեքենայի պարզացման առթիվ, նրանցից միանգամայն անվիճելի յե «կոշտ» ավտոմոբիլների տիպը, «փափուկ»-ի փոխարեն: Իհա ավելին՝ խոսք պետք է լինի բեռնաօաբները թեթևացնելու և հարմարեցնելու մասին, վորպեսզի հնարավոր լինի միաժամանակ և մարդկանց փոխադրության: Մնացած բոլոր առաջարկները պետք է լուրջ քննության ենթարկել իմիջի

այլոց և այն տեսակետից, վոր Հլինի հանկարծ գյուղացուն համեցեք անենք ամին կողմից խուզված ու ամին հարմարութլունից զուրկ մեքենաներ: Խորհրդային ավտոմոբիլը պետք և լինի եժան և միաժամանակ լավ հատկության:

5. Մեծ ԱՎՏՈԳՈՐԾԱՐԱՆԻ ԲՆՈՒՅԹԻ ՀԱՐՑԸ

Մի ուրիշ, նոր հարց և դնում՝ ընկեր Յուրգենսոնը (Մոսկվա), Նա առարկում և այն բանի դեմ, վոր ասպաղա մեծ ավտոգործարանի համար՝

... Վերցնեն կոմբինատի տիպը, ամերիկական ակցիոներական ընկերութլունների միջավայրից, անողոք մրցման միջավայրից, կապիտալիստական բնից:

Նրա կարծիքով մենք պետք և հոգանք՝

... այնպիսի գործադանձեք կառուցել, վոր հակադիր ունի վերալիզմի, պատաստում եմ մի առարկա միայն: Որինակ մի գործարան տրտադրում և միայն պտուտակներ, մյուսը՝ զսպանակներ, երրորդը՝ մանր մեխեր, չորրորդը՝ կլասպաններ, հինգերորդը՝ ցիլինդրներ և այլն: Տվյալ դեպքում կետնրոնական գործարանը կլինի մեն միայն համահավաքող: Յեվ թնչ միտք ունի... որինակ հենց փայտի սղոցումը խցկել կոմբինատի մեջ, փոխանակ թափելի պատրաստի ստանդարտ մասերն ստանալու անտառային շրջանից: Արդյունաբերական ձեռնարկների ռալոնացման որինքը դրանով պարզացրած կլինենք: Ձեռնարկների այդպիսի բաժանումով ըստ մասնագիտու-

Թլան... մենք հեշտությամբ կը կարողանանք
այդպիսի մասերը միլիոններով արտագրել, վո-
վոնցից հետո արդեն համահավաքել պահանջված
քանակությամբ մեքենաներ:

Ընկեր Յուրգենսոնը հարցը դնելով ավելի լայն
մտկարգակի վրա, անհրաժեշտ է համարում՝

... Հոգալ, վորպեսզի ծայրահեղ դեպքում
դոնե, արանսպորտի սարքավորման շտրֆիչները
ընդհանրացվեն, վորպեսզի տնտեսական, բուհ-
սիրի և այլն շտրֆիչները միշտ կարելի լինի
փոխադարձաբար փոխանակել, հետևապես և ար-
տադրել մասսայական չափերով:

Մեզ թվում է, թե այն, ինչ առաջարկում է տն-
տեսը ընկեր Յուրգենսոնը, ընդհանրապես վերցրած,
ճիշտ է, բայց իր լրիվ գործադրությամբ՝ դեռ վաղա-
ժամ: Կամրինատի ձևը պայմանավորվում է վոչ միայն
մրցման պարագաներով, այլև մասսայական արտա-
դրության փոխադարձ կապակցության, արտադրող
ապարտատի բոլոր մասերի փոխհնթարկման պահան-
ջով: Կամրինատն ստեղծում է զեկավարող մի ինտե-
լեկտուալ, վոր առանձնապես անհրաժեշտ է նոր ձեռ-
նարկության արագ զարգացման համար, մի ձեռնար-
կության վորի մեջ շատ բաներ կանոնավորվելու ին
գործի ընթացքում: Առանց կամրինատային ձևի դժ-
վար թե Զորդն այդպես իրագ կարողանար զարգա-
ցնել իր ձեռնարկությունը:

Ինչքան կամենաք կարելի չի պատճառաբանել,
թե վորովհետև մեզանում արդյունաբերական զեկա-
վար ինտելեկտուալներ կենդրոնացած է Ժ. Տ. Գ. Խոր-

հրդի ձեռին, ապա ուրեմն կոմբինացումը կարելի փոխարինել պլանային ղեկավարությամբ: Նոր ձեռնարկ հիմնելիս, շատ հեռու բարձրում գտնվող կինդրոնի միջոցով կառավարելը, կխճճի միայն ամբողջ գործն իր առանձին ողակներում: Փայտօշինարադահան հիմնարկը, վոր չենթարկված կլինի «ուրիշ գլխավորի», փոխանակ տրադ. կերպով հասցնելու ստանդարտ մասերը կարող ե անընդհատ վիճաբանությունների բռնվել իր տեխնիկական կինդրոնի հետ և համեմալն դեպս շատ անուշագիր լինել նրա խոսքին: Այդ պատճառով ել ավտոմեքենաների տաղին մեծ գործարանի վերաբերմամբ, ընդհանրապես ես կողմնակից եմ կոմբինատ ձևին (վոր չի նշանակում, թե նրա բոլոր բաժանմունքները հավաքված պետք ե լինեն մի տեղ, կուտակված իրար վրա): Յերբ տրտադրությունը կհասնի մի քանի հարյուր հազարի ու ձեռք կբերվի տեխնիկական ու կազմակերպչական բավարար փորձառնություն, ալն ժամանակ հարցը կարելի չե և ալ կերպ դնել:

6. ԳԱՐԶՅԱԼ «ԻՆԳԻԼԻԳՈՒՆԻԶՄԻ» ԸՆԴ ԿՈՂԼԵԿՏԻՎԻԶՄԻ ՄԱՍԻՆ

Մեքենաների անհատական ու կոլլեկտիվ ոգտագործման մասին դարձյալ ստացել ենք մի շարք նամակներ, վորոնցից մեկը մի ամբողջ մեծ հոդված ե: Յեվ դարձյալ հեղինակներից մեկը ինդիվիդուալիստ ե, մյուսը՝ կոլլեկտիվիստ:

Ընկեր Բուբնովը (Կազլով) ինդիվիդուալիզմի ներկայացուցիչ ե: Նախորոք նկատելով, վոր ինքն իր անհատական գրությամբ ղժվար թե յերբ և ե կարողանա ավտոմբիլ ունենալ, նա հարց ե դնում՝ ինչո՞ւ

խանգարել բուրժուական կամ բարձր սոցիալական
ժողովրդին ձեռք բերելու իր համար մեքենա:

Յեթե նա խմի այդ փողերը (չեա պահ 1¹/₂
2 հազար կամ ցնի վոչ մի բանի պես չեկող
մի բրիլիանա, այդ մասին վոչ վոք չի խմանա և
վոչ վոք այդ մարդուն չի մեղադրի բուրժուա-
կյան մեջ: Իսկ եթե ձեռք բերի ավտոմոբիլ,
վոր ոգտակար և վոչ միայն իրան, այլ վերջի-
վերջո և պրոլետարական պետության համար,
ապա այդ անհարմար ու բուրժուական կհա-
մարվի:

Բայց ախր վոչ վոք չի առաջարկում, վոր մեքե-
նաների անհատական ոգտագործումն արգելվի: Առա-
ջարկվում և միայն նրանց թանգ վաճառել մեքենան
և ավելի բարձր հարկ գնել, առանձնապես նեպման-
ների վերաբերմամբ: Վերջին դեպքում մեքենաների
այդ սպառումից պետությունը շատ ավելի քիչ ոգուտ
կունենա, քան մասնավոր կապիտալը, վորը մեքենա-
ների այս սուղ միջոցին, լիապես կոգտագործի իր
ստացած առավելութունը:

Յերկու կին մի խոհանոցում, ընկեր Ոսին-
սկի, չեն կարողանում չկովել մի կավե կճուճի
համար շարունակում և ընկեր Բուբնովը — Ի՞նչ
կլինի բա 1935 թվին, յերբ հարյուր հազար կո-
լեկտիվ ունենանք տաս-տաս ընտանիքից ամեն
մեկը: Այստեղ կռիվն արդեն դատարկ բանի հա-
մար չե: Պարզ և վոր ավտոմոբիլի ընկեր-տերե-
րից ամեն մեկը պիտի ստանա մեքենան այն
ժամանակ, երբ իրան պես չե բոլորովին: Յեվ
դրանք վոչ թե յերկուսն են այլ 5—10-ը:

Մի մեքենայի վրա 5—10 ընտանիք նստացնելն
իմ դադարավարը չե, այլ ընկեր Պյատնիցկու, դրա հա-
մար ել ընկեր Բուրնովի առարկու մն հասցեագրում եմ
նրան: Յես կարծում եմ, վոր սկզբնական շրջանում
եւ 2—3 քաղաքային ընտանիքը բավական ե: Յեթե
այդ ընտանիքի մեծերը ծառայում են մի գործարա-
նում կամ մի հիմնարկում, ապա մեքենան հեշտու-
թյամբ կարող ե բավարարել նրանց բոլորի պահանջը:
Հրաշալի կերպով մեքենան կարող ե ծառայել և նը-
րանց կանանց, միայն մի փոքր ուշ ժամերին: Քա-
ղաքից դուրս ժամանցի գնալը, վորի մասին արդեն
յնրադում ե ընկեր Սավինը, կարող են կատարել հեր-
թով: Ինչ վերաբերում ե գյուղական բեռնատարների
այդտեղ արդեն ընկեր Բուրնովին ել լուում ե և չի ա-
սում, թե վեց գյուղացի միասին յուր չեն գնալ
«Կճուճի կռիվը» ախր, ընկեր Բուրնով, տեղի չե ունե-
նում և ամեն մի կոոպերատիվում, բայց կոոպերա-
ցիան այնուամենայնիվ կարծես «ինդիվիդուալիստնե-
րի» ջգրու, զարգանում ե:

Յեթե ընկեր Բուրնովին արտահայտում ե պարզա-
պես քաղքենի տեսակետ, ապա ընկ. Աշավսկին (Խար-
կով) ընկ. Պյատնիցկու նման հանդիսանում ե զգե-
րկուլիկտիվիստ: Իր ընդարձակ նամակում նա հաղոր-
դում ե, վոր դեռ՝ 1925 թվին պրոպագանդիստների
լուգանսկի կուրսերում ծեծվում եր այն հարցը թե-
սոցիալիզմի ժամանակ ամեն մի բանվոր պիտի ունե-
նու ավտոմոբիլ:

Հաղթող հանդիսացան այդ տեսակետի հակա-
ռակորդները, վոր բերում ելին այսպիսի պատճառա-
բանություններ՝

1. Ավտոմոբիլը տնային, անձնական գործածութիւն տալու համար է, և չի լիկ կարող լինել աշխատանքի։ Սոցիալիզմն ինկատի ունի տրանսպորտի պետական—հասարակական դարգացած սխառում։ Արտագրողական ուժերի դարգացումն հնարավորութիւն կտա ստեղծել պետական տրանսպորտի զանազան ձևերի բաւարար չափով խիտ ցանց...

2. Ավտոյի, տակսիի մասնավոր սեփականատիրութիւնը, պատճառ կդառնա վորոշ ժամանակով նրանց չդատագործելուն և հասարակական տեսակետից դա առաջ կբերի և բնութայնների չափազանց թերի ոգտագործում... Ավելի բացիոնալ և համայնական սեփականատիրութիւնը և «գրոսանքի» տրանսպորտի, վորը կարևոր դեպքում կգրվի և մասնավոր ոգտագործման (ըստ առաջին պահանջի տեղեֆոնով)։

3. Ամեն մի բանվորի ձեռը սեփական ավտոմոբիլ տալով, մենք նրա գիտակցութիւն մեջ կամրապնդենք, մասնավոր—սեփականատիրական ինստիտուտներ... Դա սոցիալիզմի եսերական, մանր բուրժուական պատկերացումն է։

Փորձեցիք ապա այս ամենը պատմել վոչ թե Լուդանսկի, այլ Ամերիկայի բազմուր կոմմունիստի և նա բնավ չի համաձայնի ձեզ հետ։ Նույն իսկ լուգանսկցիների մեծամասնութիւնն էլ չի համաձայնի։ Զի կարելի ակարանհրաժեշտութիւնը առաքլիւթիւն դարձնել Մենք շատ հաճախ մեր աղքատութիւն ու հետամնացութիւն հետևանքով բուրժուական ենք հա-

արուստի, ինչը մեղ անմատչելի յե առաւմ, բայց
անմատչելի յե արդեհ մեր բուրժուաներին:

Ամերիկայի բանվորը չի համաձայնի ընկեր Աշավ-
իկու հետ, վորովհետեւ Ամերիկայում բոլորը սովոր են
ստատ խիստ կերպով խնայել աշխատանքն ու ժամա-
կալը, վորոնք շատ թանկ են թե այդ աշխատող ուժը
հողերի և թե վաճառողների համար: Ընկեր Աշավ-
իկին, իմիջի այլոց, հիշում ե, թի մեքենաներից քրե-
նով ոգտովելը ընկերութիւն անդամների բոլորի մեջ
որոք բնութիւններ կապեցան. ավելի անհետաձգելի
կարիքների համար: Իսկ ժամանակը, վոր կարող եր
ոգտագործվել ինչպես արդյունաբերութիւն, այնպե-
սի ընդհանուր զարգացման համար,— իսկույն կհարց-
նի ձեզ ամերիկացին: Նրա աչքում գլխավոր բնութիւն
ժամանակի բնութիւն ե, վորի մասին պետք ե հոգալ
ամենից առաջ:

Մենք այն ենք, ինչ վոր կանք այժմ— աղքատ ու
հետամնաց: Մենք ունենք համեմատաբար ահագին
գերաբնակեցումն, աշխատավոր ուժը մեղանում գնա-
հատվում եր շատ ցածր, ժամանակը մենք դարձրել
էինք վոչինչ: Դա մեր առածն ե՝ զկամաց գնաս, շա-
կը գնաս: Մենք բռնված ենք աշխատանքի իրագործ-
ման արդյունքներին միայն, վոր տնքան քիչ են մե-
ղանում) գերհարգանք ցույց տալու ցավով, միայն
այն ենք համարում քրեաներ:

Ահա այս հայեցակետն ե,— վորը չի նկատում
ընկեր Աշավիկին,— սակայն անցել ե նրա իբր բաղի-
կալ գաղտնաբերութեան մեջ, յերբ անհատին պատկա-
նող փոխադրական մեքենան արժեքավորում ե իբր
բուրժուական գերհաստատութիւն:

Սոցիալիզմը, զարգացած սոցիալիզմը, ընկեր Աշավսկի, մաքրկության ժամանակն ավելի շատ պետք է խնայի, քան բուրժուական Ամերիկան։ Այդ ինչ «ավելի անհետաձգելի կարիքներ են»։ Ինչ էք կարծում, զարգացած սոցիալիզմը մեզ նման «թեից կտրի մեջքին պիտի դրի», վոր խուզմղելով մեքենայանա, աշխատելով խեղդված «մի չերկրում», առանց վորեն տեղից ողնություն ստանալու։

Միթե չեք նկատում, թե ինչպես դուք մեր աղքատությունն իր «եկան միայի բեթիմով», իր պիտաներական մենակությամբ դարձնում եք ձեր իղեալը։

Ապագայի քաղաքները, լինելու չեն ալգի-քաղաքներ, ընկեր Աշավսկի, միք մոռանալ այս Գաղաքային կյանքն այնպես կենտրոնացած, սեղմ չի լինիլ, ինչպես աշխատի։ Տրանսպորտը, համեմատաբար մեծ տարածությունների վրա, խիստ կդարգանա, տեղափոխ, համայնական տրանսպորտը կլինա նրանց համար, վորոնք ներկայիս չեն շտապում։ Բայց անհատական մեքենա կունենա ամեն մարդ, ինչպես աշխատի է միայն Նահանգներում։

Ինչ վերաբերում է հսկրականության դա միանգամայն դատարկ բան է։ Յերբ մեքենան թանգ արժե (մեզ մոտ) իսկ բլուշեն փոքր է, Ես կարող եմ պետք է կենտրոնացնե իր վրա մարդկանց սեփականատիրական ինստիտուցիոնը։ Իսկ 15-20 տարի հետո նա այնքան կամրապնդի, ինչքան մի զույգ կոշիկի, մի ձեռք հագուստի հասկացողությունը կամ մի փոքր ավելի։

Կրկնենք մի անգամ ևս. պետք է շատ լավ վորոշել, թե՞ այս կամ այն տնտեսական երևույթն ինչ

տաք ունի այստեղ, և ի՞նչ միտք կուեննա վաղը: Այ-
սօրվան ու մերձակա 10—15 տարվան վերաբերմամբ
պարզորոշ ավտոկոլլեկտիվիստ եմ, իսկ հետագա
տանկարների վերաբերմամբ—վճի:

Ինձ կասեն անշուշտ, բայց զարգացնելով այսոր-
դի հեռանկարը, դուք զարթեցնում եք վճի թե կոլ-
լեկտիվիստական այլ ինդիվիդուալիստական զգաց-
ողներն եր: Երա մեջ կա ճշմարտութւան մի մաս:
այց մենք համապատասխան կարգավորումով մըտ-
նում ենք այն սոցիալիստական հունի մեջ, ասենք
նոյց կշանքն եւ այսօր թույլ չի տա ունենալ միանձ-
նական մեքենաներ: Իսկ հեռանկարը ցույց տալ պետք
է ըստ վորում նա բովանդակում ե իր մեջ ամենա-
արեւորը՝ այն վոր մեքենան կդառնա ամֆիջակացութե
առջեւի ամեցֆին:

Պարապես իրավացի յե ընկեր Պիոլուպկովսկին,
որը հայտարարում ե՝ ավետմոքիլիզմը մեզանում
նաւաւոր ե միայն իբրեւ մասսայակաճ յերեւոյթ,
լամ յի լինի այն բոլորովին:

Ինք վոչվոքի չեք վարակի վճի միայն սիրով,
այլե մի փոքր գանե զիջող վերաբերմունքով դեպ ավ-
տոն, եթե սկսեք խոսել ավտորուսային հաղորդակ-
ութւան, տաքսի մտցնելու կամ մեծ բեռնատարների
թիվն ավելացնելու մասին: Այդ բոլորի մեջ մասսան-
անմիջականորեն չի մասնակցում:

Իհարկե, և ընկեր Աշավսկին, ընկեր Պլատնիցկոյ.
նման արծարծում ե համայնական խոշոր ավտոշինա-
արութւան զարգացման պլաններ և բերում ե ապա-
ցուլցներ թե ինչո՞ւ հատկապես նա զարգանում ե,
իսկ մանր, խմբակայինը վոչ: (Նա, ասենք ավտոկոո-

պերացիայի դեմ չի յիշ առարկում)։ Յեւ յառաջ եւ «պեր կոլլեկտիվիզմի» վտանգավոր կողմը։ Միայն խոշոր արանսպորտը՝ դա հավասար եւ գործարաններին եւ սղառման փոքր մասշտաբի, հավասար եւ ավտոմոբիլիզմի դանդաղ զարգացմանը «վերից» եւ հավասար եւ ամբողջ գործի կասեցման, քողմելով նրան գրեթե այն գրաւքան ինչ գրաւքան ներկայիս եւ։

Անհրաժեշտ եւ, արտադրա-տեխնիկական տեսակետից ամենից առաջ անհրաժեշտ եւ հասնել եժան մեքենաների մասսայական արտադրութեան խ. Ս. Հ. Մ-ում։ Միանգամայն իդեալ ընկեր Լիտվինենկոն իր ընդհանրապես հետաքրքիր նամակում հիշեցնում եւ մեզ.

Կար մի ժամանակ, երբ Ամերիկայում, վորի ընակչութիւնը կազմված եւ կուլտուրական ու հարուստ ֆերմերներէից ու քաղաքացիներէից, Ֆորդի ընկերութեան ալցիոներներն, չերկուղ կրելով գերարտադրութիւնից, առաջարկում ելին դադարեցնել ալլեա արտադրութեան զարգացումը։ Ֆորդը պատասխանեց սրան, թե՛ չի հանդստանա, մինչեւ արտադրութիւնը չհասցնի որական հազար մեքենայի եւ աշխատեց ազատվել իր ընկերներէից (գնելով ալցիաները) իբրեւ մի բեռից։ Յեւ դուրս եկավ իրավացի չափանորեն նա նույնպես կվարվիր եւ մեղանում եւ նույն հաջողութիւնն եւ կունենար։

Ընկեր Լիտվինենկոն առաջարկում եւ «անխնաքշել» ճանապարհից, «առանց ուղադրութիւն դարձնելու նրանց միուս բոլոր հատկութիւններին վրա, ինչպես խոսելու, գրագրութիւն անելու, խրեն սպեց

յուլյց տալու, — բոլոր «սպեց բլուրոկը ատեններին», վոր
 ցանազան «մահանաներով» խռչնդոտ են հանդիսա-
 նուամ երկրի ավտոմոբիլացման: Մեղ թվում ե թե
 ընկեր Աշավսկին ակամայից հենց ինքն ել նպաստում
 է հասկապես նրանց:

7. ՆՈՐԻՑ ԴԵՆԵՊԵՐՆԵՐԻ ՄԵՍԻՆ

Սրանով վերջացնում ենք մեքենաներն ոգտա-
 դորժելու խնդիրը:

Ճանապարհների հարցը դարձյալ շոշափում են
 երեք նամակներ:

Ճարվել է մի սրամիտը միայն, (վոր խելացիո-
 րեն մոռացել ե ստորագրել ազգը), վորը վնչ միայն
 առաջարկում ե առաջ ճանապարհները շինել և չեսո
 մեքենաներ, այլ և ավելացնում ե:

Յեթե մեր հարևանները, մինչև իսկ Չինաս-
 տանն, իրենց ավտոմոբիլներով անցնում են մե-
 ղանից, թող անցնեն: Պատերազմի դեպքում
 հարևան թշնամիների ավտոմոբիլներն հրաշալի
 կերպով կխրվեն մեր ճանապարհներում և այն
 ժամանակ վճռական դեր կխաղա մեր սայլը:

Կարմիր բանակային ընկեր Շոստակը (Խարկով)
 ադպյախ իսկական-հիմար հայեցակետի չե: Նա գու-
 նեղ նկարագրում ե, թե բացի «հարևան թշնամիների»
 ավտոմոբիլներից, ելի ինչ բաներ կխրվեն մեր ճանա-
 պարհներին:

Այդ ճանապարհներն ուղղակի ցավեն: Վերց-
 նենք այն ժամանակն, երբ գլուղացին պետք
 ե իր պարենտուրքը տանի քաղաք, աշնան այն

ցելս—ճխանքին 40—50 կիլոմետր Խեղճն սախո-
ված և միտա բարով տակ ձիուն ել, սալլին ել,
Բոլոր դժվարութիւններն առաջ են գալիս աչդ
ճանապարհներից, վոր խակի չի շինված ու ամեն
կողմից միշտ ծառացել և կյանքի գեմ:

Ինչձեւ քաղածից 15 կիլոմետրի վրա տիրում
և խավար ու մութ: Միայն մեր ճանապարհների
շնորհիվ: Կենտրոնական աշխատակցի համար
դժվար և շրջել իր բացոնը, վորովհետև ամեն
ինչ կախված և ճանապարհներից: Անհնարին և
լինում բացառել իր ժամանակին, նախորոջ
սխալի առաջն առնել—շնորհիվ վատ ճանապարհ-
ների և ավելի վատ հազարակցութեան միջոց-
ների...

Ամեն մի գործառնական խոսակցութիւն
դեմ և առնում ճանապարհին: Հաճապարհը խո-
յճնոց և օթնօթնկալաց կուլտուրացների գարգաց-
ման: Յես ճանաչում է և իմ դուզս—Շեպետով-
ակի շրջանի Լյախովիցիի դարմի Դենիսովկան:
Գլուղացիներն հաճուքով ցանում են շաքարա-
տակ, բաց երբ աշնանը տանում են այն Լյա-
խովցի կալարանը, այդտեղ արդեն ջարդ ու վը-
շուր են լինում նրանց բոլոր հուլսերը՝ և բոլոր
պատճառը, բոլոր չարիքը ճանապարհն և մի-
այն...

Դեռ ամուր դամված և այն կարծիքը թե
ճանապարհները վերանորոգելն ու շինելը իշխա-
նութեան գործն և և այս ամենի մեջ նա յե մե-
ղավոր: Մի յեկք մի հնար պետք և գանել խոր-
հրդալին այս մեծ գործին...

Ընկեր Շոստակը կողմնակից և կամավոր ընկերութիւն, վոր զբաղվի և ճանապարհների խնդրով և բացի ալդ առաջարկում և.

... Շրջանում, վորեւ խուլ տեղ կանոնավորել ճանապարհների տեսակետից մի ցուցադրական ըայոն և ասել, ալ, մենք ձեզ ցույց ենք տալիս ինչպես պետք և շինել, նայեցեք, սովորեցեք ու շինեցեք:

Այդպիսի ցուցադրական հողամասեր (և վոչ ըայոններ) Ամերիկայում արդեն գոյություն ունեն, վոր շինել և չերկրագործութիւն միւստորութիւնը: Այդ բանը լավ կլինի մտցնել և մեղանում:

Ընկեր Գալկինը (Սերգիւ) առաջարկում և.

Գյուղացիներին դեպի ճանապարհների շինարարութիւնը գրավելու մասին իմ մեջ շատ անգամ միտք և հղացել, երբ դիտել հոմ նրանց քարքարոտ արտերը: Ինչքան գութան ու փոցիս և կոտրվում ալնտեղ:

Մի դժվար բան չե կազմակերպել այդ քարերի կամավոր մաքրելն իրենց արտերից ու լցնել ճանապարհները: Իսկ դա տհազին դյուրութիւն և ճանապարհների շինարարութիւն գործին:

8. ՊՐԱՊԱՐԱՆԳԱՆ ՅԵՎ ԿԱՄԲԵՐՑԻՆ, ՄԵՐ ԱՊԱՐԱՆ ԿԱՐԵՐՆ ՈՒ ՆՐԱՆՑ ՎԱԳՆՎՈՐԱԻԹՅՈՒՆԸ

Մի շարք ընկերներ շոշափում են ավտոընկերութիւն խնդիրների ու բնութի հարցը: Բացի ընկեր Զակսից, ընկեր Բրոնտմանը (Մոսկվա) և Մեշկովը-

կայան (Վորոնեժ) ևս պնդում են մոտոցիկլի հարցն
 ել մտցնել ընկերության խնդիրների շարքը: Ընկեր
 Բրոնտմանը գուրս և գալիս ընդհանրապես իրեն մո-
 տոցիկլի «իզեոլոգ»: Մենք վոլի՜նչ չունենք մոտոցիկ-
 լի դեմ հատուկ նպատակների համար (օրինակ փոս-
 տի), բայց նշում ենք, վոր ընդհանրապես վերցրած
 մոտոցիկլն անպոչման «խնդիրներուալիստական»,
 միանձնական եկիպաժ է, վորն Յեվրոպայում ողա-
 դործում են մեծ մասամբ ունեոր պաշտոնյաները կամ
 անզավակ քաղաքացիները (ինքն ու կինը նստած
 զրոսնում են): Մոտոցիկլով տրանսպորտի հեղաշրջում,
 չես առաջ բերի, մանավանդ գյուղում:

Ընկերության բնույթի առթիվ տարրեր կարծիք-
 ներ կան: Ընկեր Մաքսիմովի կարծիքով:

... Ընկերության անդամների դերը պետք է
 լինի զուտ պրոպագանդային և վոչ երբեք առե-
 տրրական: Ավտոմոբիլների գնումն ու վաճառու-
 մը կշեղե ընկերության անդամներին մեր գրած
 հարցից:

Ընկեր Գալկինն, ընդհակառակն, առաջարկում է.

... Ընկերությունն ըստ իս պետք է կազմա-
 կերպել աջակես, վոր ալս կամ ալն չափով ան-
 դամները շահագրգռված լինեն, ալսինքն կազմա-
 կերպել հատկապես աղյիոներական ընկերու-
 թյուն: Իսկ տնտեսական կապեր ալս գործի մեջ
 չափազանց շատ կան:

Վերջապես ընկեր Նալիմովը կարծում է, վոր.

... Մեքենայական տրանսպորտին նպաստող
 ընկերության կից (միանգամայն ճիշտ անվա-

նում) պետք է կազմակերպել հենց այժմ նաև մի ակցիոներական ընկերութուն առևտրական նպատակներով (նման «Добролет»-ին)։ Այդ ընկերության ակցիաներն հժան պետք է լինեն, վորպեսզի կարողանան գնել այն անհատ բանավորներն ու գյուղացիները։ Մյուս սերիան կարող է լինել ավելի բարձր արժեքի, վոր կգնեն հիմնարկներն ու ձեռնարկները։ Ակցիաներ ունեցող բանավորների ու գյուղացիների համար քաղաքային ու միջքաղաքային գծերում ողտադործովող մեքենաների (ավտոբուսների, տակսիների) վրա, պետք է իջեցրած տարիֆ մտցնել... Այն շրջանում, վոր կունենա հազար կամ չորս հազար ուսուցիչ ակցիա, պետք է կազմակերպել փոքրիկ գործաներ, թեկուզ ամեն գյուղին մի մեքենայով... Այս միջոցը կլուծի և մեքենաների անհատական կամ կոլլեկտիվ ոգտագործման հարցը... Ամենագլխավորն այն է, վոր այդ ընկերության մեջ կարելի չե ներդրավել տեղական գործկոմներն և այն ընկերության ֆիլիալները (գործաժ, արհեստանոց) կտրված չեն լինի տեղական իշխանութիւններից։

Սա չափազանց հետաքրքիր առաջարկ է, վորը պետք է յենթարկել բազմակողմանի ուսումնասիրության։

Մի շարք ընկերներ ել (ընկ Ձերնամորսկի և ուրիշները) նորից արձարծում են զանազան ֆինանսական պրոյեկտներ, ինչպես՝ ավանդների հանգանակութուն, փոխառութուն, վիճակախաղ։ Մենք այստեղ կանգ չենք առնի դրանց վրա, վորովհետև ըն-

կերություն հիմնովելիս այդ հարցերը մասնազխտարեն կուսումնասիրվեն:

Ընկեր Վորոշիլովի անվան ավտոբրոնիկ դիվիզիոնի քաղուսկումի խորհուրդն հրապարակե կալվես վոչ թե կազմակերպչական հարցին նվիրված ԽՍՀՄ-Զարկնեռով, այլ մի կետի նուշնիսկ արդեն կյանքի մեջ մտցրած հատուկ վարդուստով, Այդ խորհուրդն իր ոգոստոս 14-ի վորոշուսով անհրաժեշտ և համարում.

1. Բաց թողնել պետական հատուկ խաղարկության փոխառություն: 2) Կազմակերպել վիճակախաղ: 3) Կազմակերպել ավտոմոբիլիզացիայի բարեկամների մի ուժեղ ընկերություն: 4) Մասսաշական կոչ անել կուլեկաիվ, կոոպերատիվ և հասարակական կազմակերպություններին գնել մեր ապագա ավտոմոբիլները (25% ղեղջով): 5) Սահմանել լրացուցիչ տուրք «Յերկըրի շինարարության ու պաշտպանության»: 6) Ավտոգործարանների հիմնարակության շաբաթ սահմաներ, վոր կտա կամավոր տոկոսային հատկացումներ և նվիրատվություններ: 7) Յեթե կարիք լինի դիմել կոնցեսսիաների և այլ մեջոցների:

Մենք այսորվանից հայտարարում ենք մեզ ավտոմոբիլիզացիայի բարեկամներ և մուծում մեր ուժիկի 20%-ը:

Այս առաջարկներից վոմանք դժվար թե հնարավոր լինի իրագործել (հատուկ տուրք), վոմանց վորոշ փոփոխություններով թերևս կարելի է, վոր հան-

ձին վորոշիլովցիների մենք արդեն ունենք մեր ընկերության հաւանդուն անդամների մի խմբակ:

Այդպիսի դործ—առաջարկ ե հանդիսանում ե Ոկրայն-անտառի, Կրեմնո կայարանի պահեստի պահապան ընկեր Պչյոլի հաշտարարութունը: Իր շատ զգացված նամակի մեջ նա ասում ե. «Հ. Կ. Կ.-ի առաջին կանչին ես պատրաստ եմ լերեք տարի շարունակ ամեն ամիս իմ միորյա աշխատավարձս մուծել» մեծ ավտոդործարանի շինության ֆոնդի մեջ, դործարան, վոր անհրաժեշտ ե քարոլիտարական հոյրենիքի» պաշտպանության համար: Ընկեր Պչյոլինի կարծիքով այդ ֆոնդը պետք ե լինի միջազգային ե բոլոր լերկրների բանվորները պետք ե ոգնեն ԽՍՀՄ-ին այդ դործի մեջ:

Ընդհանրապես պետք ե ասել, վոր նամակների մեծ մասը, ե բանվորների բոլոր նամակները հարցին մոտենում են մեծ հաւանդով, նույնիսկ վոգեւորությամբ: Նրանց մոտքում «եսերական ինդիվիդուալիզմ»-ը չե, այլ կեդոտ, հետաքնաց Ռուսաստանը մեքենաների ու սոցիալիզմի լերկիր դարձնելու մեծ ցանկութունն ե,—մի յերկիր, վորի հողի վրայով ամեն ուղղությամբ սլանա ամենից «խելացի», ուրախ, մարդկանց միացնող ե անցյալի մնացորդները քամուն տվող մեքենա-ավտոմոբիլը: Ի դիմաց ավտոմեքենայի կոնկրետ տեսումն են նրանք մոտիկ ապագայի ալն նոր կյանքը, վորը նրանք կառուցում են ներկայիս:

Յեւ վ ահա թե ինչու ընկեր Լուգովոյը, վոր անցյալում եղել ե սեւաբանվոր, Հոկտեմբերյան հեղափոխական ու կարմիր մարտիկ քաղաքացիական կռիվների ֆրոնտներում, իսկ այժմ Կլինցայում կոոպերա-

տիվ աշխատակից ե, և խորհրդային ապրանք կշռելով, դախլի յետև կանգնած նվաճում և մեր տնտեսութունը մասնավորի ճիւղաններէց, — ավտոմոբիլիզացիայի մոտին գրում և այսպիսի ջերմ զգացմունքով:

Յեւ Վազմէց և միաք եյի անում ու վողջ կշանքումս մտածում մի բան, թե ի՞նչպէս ողնել խեղճ գյուղացուն մեր ճանապարհների ու տրանսպորտի մէջ:

Յեւ հեղափոխութուն չեմ հաշվում աչն, վոր ավելի պէս ավելց հին, փթած կազմի, այլ աչն, վոր կավելի չերկրի չերեսից գյուղացու քոսոտ ձին, ծղոտի կտուրն ու ցիխ ճանապարհները:

Թախտանձաղին խնդրում եմ ձեզ աշխատեցնք (յես դիտեմ ինչ և մեր աղքատութիւնը) համողել ում պիտքն և, չհետաձգել ավտոմոբիլիզործը հետադա տարիներին, ըստ վորում վորքան շուտ իրագործենք այդ, այնքան ավելի ուժեղ կլինեն ու կարող ջնջելու ըոլոր սահմաններն ու աղատել Արևմուտքի ժողովուրդներին կապիտալիստական քմահաճույքներից:

Մենք կանենք, ինչ հնարավոր և այստեղ, կենտրոնում, ընկեր Լուզովոյ, իսկ դուք ոգնեցեք մեղ նլինցայում:

Իսկ առաջժմ հալտնում եմ ընկեր Լուզովոյին և ըոլոր մյուսներին, ովքեր համաձայն են նրա հետ, վոր կառավարութիւնն արդեն վորոշել և հանձնաբարել Մոսկվայի խորհրդին 1927—28 թվին սկսել

ավտոմոբիլի առաջին գործարանի կառուցումն տարեկան տաս հազար մեքենա արտադրողականութեամբ, և նույն թվին ձեռնարկել նաև վեկտրապեդի գործարանի կառուցման:

Յեւ Այսպես առաջին քալն արված է արդեն:

IV

ՅԵՐԿՐԻ ԻՆԴՈՒՍՏՐԻԱՑՈՒՄԸ ՊԱՅԱՆՋՈՒՄ Ե ԼԱՎ ՃԱՆԱՊԱՐԶՆԵՐ

(Արտասանած 10/X/1928 թ. Ավտոդորի ճանապարհային առաջին համագումարում)

Ընկեր Լեփավալի արտահայտած միտքը, թե՛ արդյունաբերութեան ու գյուղատնտեսութեան ինդուստրիացումը միտք չունի առանց կատարելագործված ճանապարհների, միանգամայն ակնհերե ու ճշմարիտ և: Դժբախտաբար այդ միտքը ակնքան ել պարզ չե ընկերներից շատերի համար, վորոնք թեև ներկայիս այս դահլիճում չեն, սակայն այստեղ արտահայտված գործառնական կարծիքների իրագործման խնդրում շատ մեծ դեր ու կշիռ ունեն:

Այդ պատճառով ել մենք հարկադրված ենք ուշադրութեան դարձնել ու մի շարք փաստեր բերել հիմնավորելու հենց այդ ակնհերե, պարզ միտքը, թե՛ արդյունաբերութեան ու գյուղատնտեսութեան ինդուստրիացումն առանց կատարելագործված ճանապարհների միտք չունի: Դրա վրա յիս կազելացնիլիս հետևյալը՝ սոցիալիզմի կառուցումը մեր յերկրում առանց կատարելագործված ճանապարհների, նույն-

պիս առնմիտ է, ինչպէս է տնմիտ է զարգացած աս-
ցիալիզմի կառուցումն, ասենք, չերբ ընակչություն
անգրագետ է կամ չերկիրն հակառակնաբանական դրու-
թյան է և ևսուստիւ այս թեմայից կամ զցել չերբոր
պլանի վրա, ինչպէս անոււմ են յերբեմն, անհնարին է

ԻՆԴՈՒՍՏՐԻԱՅՈՒՄԸ ՊԵՏԶ Ե ԸՆԹԱՆԱ ԲԱԶՄԱԶԱՆ ԱՌՂԱՌ- ԹՅՈՒՆՆԵՐՈՎ

Ինչո՞ւ այդ այդպէս է Վորովհետեւ ինդուստրիա-
ցումը, այսինքն՝ արդյունաբերության ու գլուղատըն-
տեսության մեջ մեքենայի վրա հիմնված, գիտության
ու տեխնիկայի վրա հաստատված մասսայական ար-
տադրության միջոցներ մտցնելը, — ահա այդ ինդու-
ստրիացումն առաջին հերթին կարելի չէ ընորոշել ինչ-
պէս արագորակա՞ն միջոցների արտադրության ու
փեղացումն յերկրում, կամ ավելի կոնկրետ — սեփա-
կա՞ն մեքենա-օճեաբարության զարգացումն։ Սա ին-
դուստրիացման պրոցեսսի մեջ հիմնական ողակն է
Այս վորոշումը միանգամայն ճիշտ է, քանի վոր նը-
շում է զեկավար ողակն այդ պրոցեսսի մեջ։ Բայց
ինդուստրիացման պրոցեսսը կազմված ենաւ մի շարք
այլ ողակներից։ Յեթե չերկրորդական նշանակություն
ունեցող առանձին ողակներն հետ մնան, ապա զեկա-
վար ողակներն էլ կհապաղեն։ Ինդուստրիացումն, ա-
ռանց մշուս նախապայմանների համեմատական զար-
գացման, — ինչպէս տեխնիկական, տնտեսական և
այլն, չի կարող իրականանալ։ Ինդուստրիացումը, բա-
ցի արտադրողական միջոցների արտադրության զար-
գացումն յերկրում, նախատեսում է որինակ ապրան-
քային շրջանառության մաքսիմալ զարգացումն։ Սա

յուս ողակն է, կամ ինդուստրիացման նույն պրո-
 Կեսի տրտահալուությունը, բայց ուրիշ մակարդակի
 րա՝ Յեւ յա մասնալսրապես նշանակում է՝ արդյու-
 արեւության ու գյուղատնտեսության շրջանառու-
 Ելան զարգացումն, արդյունաբերության արտադ-
 րանքների սպառումն մեջ սա նշանակում է՝ տը-
 րլունաբերության ու գյուղատնտեսության շրջանա-
 րության զարգացումն, արդյունաբերությանը գյուղա-
 արնտեսական հումութիւնը—հաց և առհասարակ սննդ-
 արարի մթերքներ մատակարարելու մեջ: Այսպիսի
 շրջանառությունը վնչ միայն արժեքների փոխանա-
 կումն է, այլ և մթերքների փոխադրություն: Այս
 յերևույթը նման է ներդրածարանային տրանսպորտի,
 միայն վերցրած հասարակական մատչւածքով: Սա
 նշութիւն տեղաշարժումն է յերկրում, սա—զանազան
 մթերքների տեղափոխումն և արտադրողական առան-
 ձին միալսրների միջև, վոր պետք է արագ աճի, յի-
 թի ուղում ենք աճի ինդուստրիացումն՝ այդ «հասա-
 րակական ներդրածարանային տրանսպորտը», վոր
 անցնում է լերկրի ճանապարհներով: Յեւ քանի վոր
 խոսքն այստեղ վերաբերում է գյուղատնտեսության,
 ապա այդ բնոնաշրջանառությունն իր մեծագույն տո-
 կոսով տեղի պիտի ունենա անրկա ճանապարհներով:
 Յեւ, չեթի այդ ճանապարհները չկան, կամ կան,
 բայց անկանոն են, կամ կանոնավոր չեն տեղափո-
 խության միջոցները,— ապա նույնպիսի արդյունք
 կըստացվի, ինչպիսին են ստացվում և արդյունաբերու-
 թյան մեջ, յերբ չկա ներդրածարանային լավ տրան-
 սպորտ:

ԻՆԴՈՒՍՏՐԻԱԼ ԱՐԳՅՈՒՆՈՐԵՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ԲՆԱՐԱԾՎՈՒՄ Ե
ՈՆԸՆԳՆՑ ՀՈՍՆԵՐՈՎ

Յեթե չկա սացիոնալ ներդործարանային տրանս-
պորտ, ապա ամենից առաջ չի կարող գոյութիւն
ունենալ և ինքը դործարանն, իբրեւ զարգացած ին-
դուստրիալ արդյունաբերութիւն: Շատ բնորոշ է,
վոր մեր ժամանակներում տրտադրութիւնն անընդ-
հատ հոսանքով տիրապետում և արդյունաբերութիւն
մի քանի ճյուղերում միայն և դրանց թիւում մեքենա-
շինարարութիւն մեջ, իսկ ամենից առաջ ավտոմոբիլ-
ային արդյունաբերութիւն շրջանում: Կան այնպիսի
ճյուղեր, ինչպէս որինակ թելալին նյութերի մշա-
կումն, կամ սննդային նյութերի՝ գլխավորա-
պէս հացահատիկների մշակումն, վորոնք աշխատան-
քի անընդհատ հոսանքի և արտադրութիւն լիակա-
տար մեքենայացման վաղուց արդեն հասել են, ավելի
վաղ քան մեքենաշինարարութիւնն: Ինչո՞ւ: Վորովհե-
տե տեքստիլ արդյունաբերութիւն մեջ (նույնը կա-
քիլի չե ասել և ալյուրի արդյունաբերութիւն մասին)
հենց մշակվող նյութի հատկութիւն շնորհիվ ներդոր-
ծարանային տրանսպորտի հարցը--նյութը հոսանքով
մի մեքենայից մյուսին տալը,—կարելի չի ար ավելի
հեշտ և վաղ լուծել, քան մեքենաշինարարութիւն մեջ:

Այս վերջին արդյունաբերութիւն մեքենայա-
ցումն ու ավտոմատացումն հնարավոր դարձավ այն
ժամանակ միայն, չերբ յերևան եկավ կոնվեյերը:
Յերբ ներդործարանային տրանսպորտի հարցը վճռ-
վեց այստեղ, այն ժամանակ միայն առաջ յեկավ և
արդյունաբերութիւն անընդհատ հոսանքը: Այն ժա-

մանակ միայն մեքենաշինարարական դործարանն սկսում է գառնալ իսկական ավստմատ գործարան, առաջվան իր կիսամանուֆակտուրային տիպի մեծ արհեստանոցից և վճչ գործարանից:

Տրանսպորտն հասարակական մասշտաբով մեքենայացնող հսկայական նշանակութիւն ունի: Առանց արագ ու հարմար տեղափոխութեան մի արտադրական—համայնական միավորից դեպ մյուսը, առանց այդ պրոցեսսի բավարար կող ու կանոնավոր ընթացքի՝ «անընդհատ հոսանքի» (հասարակական մասշտաբով), յերկրի իսկական ինդուստրիացումն անհնարին է:

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ—ԻՆԴՈՒՍՏՐԻԱՅՈՒՆ ՈՂԵԿՆ Ե

Մրա վրա մեղանում չափադանց քիչ են ուշադրութիւն դարձրել, բայց սա շատ կարեւոր հարց է՝ տրանսպորտն իբրեւ ինդուստրիացման մի ողակ: Հստակեւորելին այդքան քիչ ուշադրութիւն և դարձված այդ հարցին նրա համար, վոր իբր թի պատմական փորձը չի ընդգծում այդ հարցի առանձին կարեւորութիւնն յերկրի ինդուստրիացման խնդրում:

Արեւմտյան Յեվրոպայում առանձին յերկրների ինդուստրիացումը կատարվեց առանց նրան, վոր միաժամանակ դուզընթաց ընթանար և անրելս ճանապարհների արագ կառուցումը կամ գոնե նրանց կատարելագործումը:

Հյուսիսային Ամերիկայի Միացյալ Նահանգներում յերկրի ինդուստրիացումն ավելի արագ ընթացավ քան ամերիկացիք մասսայական կարգով կձեռնարկելին իրենց անրելս ճանապարհների բեկոնստրուկցիա-

յին։ Այս պատճառով ել հարցի ալդ կողմն ընկնում է միանգամայն։ Յեւ ստեղծվում է այնպիսի տրամադրութիւն թե, չեթե աշխարհի զարգացած արդյունաբերական յերկրներում ինուստրիացումը կատարվել է առանց միաժամանակ հեղաշրջում առաջ բերելու անբիւ ճանապարհների ընապաւտում, ապա ուրիմն ալդ չերկու բաներն անհրաժեշտորեն իրար հետ կապված չեն։ Մինչդեռ մոռանում են, վսր Արեւմտան Յեւրոպայի յերկրներում ու Ամերիկայում անբիւ ճանապարհներն ինդուստրիացման շրջանում չելին կարող կասեցնող նշանակութիւնն ունենալ հետեյալ պատճառներով։ Արեւմտան Յեւրոպայում ճանապարհները հնուց շատ թե քիչ կանոնավոր եյին կամ նույնիսկ լավ եյին։ Նրանք հիմնականում արդեն շինված եյին և աստիճանաբար կատարելագործվում եյին կամ ինդուստրիացման պրոցեսի նախորդակին, կամ նրա հետ միաժամանակ։ Իսկ Միացյալ Նահանգներում անբիւ ճանապարհների բացը լրացնում եյին արաստովոր թափով ու հսկաչական չափերով կառուցվող մասսայական չերկաթուղիները։ Մեղանում հակառակ յեւրոպական մյուս չերկրների, անբիւ ճանապարհները գտնվում են ծայրահեղ վատ դրության և մենք չենք կարող մեր չերկրի ինդուստրիացումը տանել լիակատար թափով, չեթե ալդ գործոնը չհասցնենք իր արժանավոր բարձրութիւն։

Հենց ալդ բանն է, վոր մեզանում մինչև այժմ ել չեն հասկանում ինչպեա պետքն է, մինչդեռ շատ լավ պետք է հասկանալ այդ, մանավանդ մեր այն ընկերներին, վորոնք պարապում են պլանները կազմելով։

Միացյալ Նահանգներում վերջին ժամանակներս ուժեղ թափով առաջ և տարվում անրիւս ճանապարհների շինարարությունը: Այդ բեկումն առաջ չեկավ լող միայն նրա համար, վոր հալանվեց ավտոմոբիլն ու ճանապարհ եր պահանջում իր համար: Իհարկե ավտոմոբիլը ներկա մասշտաբով չեր տարածվի. ու արմատանա, յիթե տնտեսական ու տեխնիկական պայմանների հանրադրումարի մեջ չլինելն այնպիսի ելեմենտներ, վորոնք նրան (ավտոմոբիլին) դարձրին առանձնապես արժեքավոր ու անհրաժեշտ փոխադրության միջոց: Յեւ այստեղ պետք և ասած, վոր Ամերիկայում տեղական անրիւս ճանապարհներն սկսեցին շինվել հատկապես այն շրջանում, չերը Ամերիկայի գյուղատնտեսությունն սկսեց անցնել ինտենսիվ արտադրության: Ամերիկան բավարարված եր բնւավոր յերկաթուղիներով, սակայն նրա սայլուղիներն համեմատաբար վատ ելին, միչև այն ժամանակ, չերը նա արտադրում եր գլխավորապես հացահատիկներ, չերը նրա գյուղատնտեսությունը դեռ պարզ, եր միակերպ:

Բայց այժմ, չերը նա հասունացել և արդեն տվելի ինտենսիվ կուլտուրայի համար ու ամեն մի առանձին մասի տվելի ինտենսիվ ոգտագործման, Ամերիկայում, ինչպես և Արեւմտյան Յեւրոպայում, գյուղատնտեսության համար անհրաժեշտ են դարձել կատարելագործված անրիւս ճանապարհները: Յեւ յերբ մենք կամենում ենք մեր չերկրում դարգացնել գյուղատնտեսություն, — իսկ առանց նրա դարգացման անկարող ենք կատարելապես դարգացնել յերկրի ինդուստրիացումը, ըստ վորում շղթայի մեջ կպակասի

ողակներին մեկը, — յիթե այդ նպատակով ուղում ենք գլուղատնտեսությունը դնել ինտենսիվ ուղղութիւն, ապա մեզ պետք են լավ ճանապարհներ:

ԻՆՉՈՒ ԳՅՈՒԳԱՏՆՏԵՍՈՒԹՅՈՒՆ ՄԵՁ ՈՆՀԱՐԻՆ Ե ԻՆՏԵՆՍԻՎԻ ԿԱՅԻՈՆ ԱՌՈՆՑ ԿԱՏԱՐԵԼԱԳԱՐԺՎԱԾ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ

Գլուղատնտեսությունն ինտենսիվ կարող է դառնալ այն ժամանակ միայն, յերբ արտադրող հողամասը բավարար չափով մոտ է շուկային, «մոտ» է նուէն իսկ վոչ թե աշխարհագրական մտքով, այլ այն մըտքով, վոր արհեստական միջոցները, արանսպարար, հնարավոր կդարձնեն հաղթանարել տարածութիւնը: Յեթե մի շրջան ընկած է Մոսկվայից 50 կիլոմետրի վրա, իսկ ճանապարհն այնքան անանցանելի չէ, վոր մթերքների և առհասարակ տեղափոխությունը չափազանց դժվար է, ապա այդ դեպքում, այդ շրջանում ինտենսիվ տնտեսություն չի կարող լինել, չնայելով նույնիսկ աշխարհագրական մերձավորութիւնը: Բայց մյուս կողմից յիթե դուք ունեք (ինչպես արտասահմանում) մի գլուղական տնտեսություն, վոր ընկած է 100, 150, մինչև իսկ 200 կիլոմետր հեռու շուկայից, բայց միաժամանակ ունի լավ ճանապարհներ ու արագ փոխադրութիւն միջոցներ, ապա այստեղ հնարավոր է ամենաինտենսիվ արտադրութիւն, այստեղ հնարավոր է գլուտտնտեսութիւն արտադրող ուժերի զգալի դարգացում:

Ահա թե ինչու գլուղատնտեսութիւն ինտենսիֆիկացիան անբաժան կերպով կապված է շուկայի

մերձավորության խնդրին՝ բնականից, թե արհեստական կերպով ձեռք բերված (շնորհիվ կատարելագործված ճանապարհի ու այդ ճանապարհի արագ տրանսպորտի)։

Այսպիսով մեր գլուղատնտեսությունն առանց կատարելագործված ճանապարհների առաջ գնալու չիլք չունի։

Պետք է ասած, գլուղատնտեսության առանձնապես պետք են կատարելագործված ճանապարհներ նրա համար, (և այստեղ չեմ խնդրին մոտենում եմ նույնպես սրցիալիզմի կառուցման տեսակետից, այսինքն այն չերկրորդ տեսակետից, վորի մասին յես հիշեցի), վոր գլուղատնտեսության հիմնական դիֆիկուլտե, հիմնական խոչընդոտը, վոր կանգնած է ինչպես գլուղատնտեսության ինդուստրիացման, նույնպես և նրա մեջ խոչընդոտողության զարգացման ու կուլիկալի հիմունքների վրա դնելու առաջ,— դա նրա ցրվածությունն է մեծ տերրիտորիայի վրա։ Գլուղատնտեսությունը, հակառակ արդյունաբերության բնորոշվում և նրանով, վոր այստեղ արտադրությունը չի կենտրոնացած մի փոքրիկ, առանձնացած տարածության վրա, այլ ցրված է և այլ կերպ արտադրություն այստեղ չի յել կարող լինել, քան շարժվելով յերկրի վրա ու ոգտագործելով նրա մակերեսը։ Գլուղատնտեսության հենց այդ հողի վրա ցրվածությունն է, վոր պետք է հաղթահարել։ Յեվ գլուղատնտեսությունն այն ժամանակ միայն հավաքված կլինի խոչընդոտմանների մեջ, տնտեսական ու տեխնիկական տեսակետից չերբ այդ տարածությունը կլինի հաղթահարված։

Դա վերաբերում է ինչպես հողի մշակության,

վորտեղ տրակտորը (այնպես, ինչպես ավտոմոբիլն իրրև շարժիչ ուժ գուրս և քշում ձիուն) հաղթահարում և տարածական ցրվածութլունը, այնպես ել մըթերքների տրանսպորտին:

Այստեղ տարածականութլան արդելքը կվերանայիթե գլուղաանտեսութլանն ոգնութլան հասնեն կատարելագործված ճանապարհներն ու տեղափոխութլան մեքենայական միջոցները:

ՌՈՒՆՑ ԿԱՏԱՐԵԼԱՌՈՐԺՎԱԾ ՃՈՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՅԵՎ ՓՈԽՆԳՐԱԹԵՐՆ ՄԵՔԵՆԱՅԱԿԱՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԸՆՀՆԱՐԻՆ Ե ԿԱՌՈՒՅԵԼ ԻՍԿԱԿԱՆ ՍՈՑԻԱԼԻՍՏԱԿԱՆ ՀԱՄԱՅՆՔ

Յեթե կապիտալիստական համայնքը ընորոշվում և մարդկանց ցրվածութլամը տերրիտորիայի վրա ու իրենց շատ թույլ կապերով իրար մեջ (այստեղից—ընական տնտեսութլուն), յիթե կապիտալիստական համայնքը ընորոշվում և մարդկային մասսաների անշարժ կենտրոնացումով քաղաքներում, գործարանների շուրջը—ապա սոցիալիստական համայնքը պետք և ընորոշվի շարժական կենտրոնացումով,—նրանով, վոր մարդիկ կարողանան ինքնակամ ու արագ կերպով կենտրոնանալ ընդհանուր պուշկտերում և միևնույն ժամանակ ազատ կերպով ցրվել ալնտեղից, չերը կամենան:

Քաղաքի ու գյուղի հակասութլունը, այն հակասութլունը վոր պիտի վերացնի սոցիալիստական համայնքը, չի կարելի վերացնել յեթե չլինեն կանոնավոր սիստեմի անրելս ճանապարհներ և կանոնավորա-

պէս զարգացած մեքենայական տրանսպորտ ալդ ճանապարհների վրա.

Յեթն հնգամյակի ընթացքում մենք կառուցենք միքանի տասնյակ հազար կիլոմետր կատարելագործված ճանապարհներ միայն, տղա դրանով մենք շատ թույլ քայլեր արած կլինենք միայն մեր յերկրի ինդուստրիացման ուղղութիւնով: Այդ տեսակետից մենք այնքան հետ ենք մնացել, վոր այդպիսի թափն ինձ թվում է չափազանց անբավարար ու խիստ դանդաղ հենց դործի պահանջների համեմատութիւնով: Իհարկէ, կարելի չէ պնդել, վոր այս թափը նույնիսկ չափազանց արագ է մեր ունեցած բնուրանների համեմատութիւնով: Սակայն յետ կարծում եմ բնուրանների փոխանցումը մի մասից դեպի մյուսը զգալի չափով կախված է մեր սեփական կամքից:

Այդ պատճառով ել միայն իբրև փորձնական մի շրջան, վորից դուրս թոչեւ չենք կարող միանգամից, ստիպված ենք հաշտվել այդպիսի չափավոր հնգամյակի հետ:

ՄԻՆԻՄԱԼԻՋՄԻ ՎՏԱՆՔՆԵՐԸ

Բայց միևնույն ժամանակ պետք է ուժեղ կերպով ընդգծել, վոր որեւորիվ պահանջների տեսակետից հնգամյակն անբավարար է, ըստ վորում այս գործում մինիմալիզմն առանձնապէս վտանգավոր է: Ախր ավտոմոբիլի գործն էլ այն դրութիւնն է՝ վոր մարդիկ վախենում են թվերից, մասնավորապէս չորս լսում են տարեկան 100 հազարի մասին:

Պատմում են մեր հանձնաժողովներից մեկի մասին՝ թե արտասահմանյան մի ֆիրմայի հետ ավտոմո-

բիւնեքի շինարարության կոնցիսիայի մասին բանակ-
ցելիս տարածաշու.թյունն և առաջ չեկել: Մեր կոնտ-
րադեկտները պատրաստակամութիւնն են հայանել բայ
թողնել տարեկան 150 հազար, իսկ մեր հանձնաժո-
ղովն առաջարկել և 10 հազար: Արտատահմանում, ան-
ահդ, ուր ժարդիկ ունեն փորձառութիւնն ու հասկա-
նում են, թե ի՞նչպէս արագ կարող և զարգանալ ավ-
տոմոբիլային շինարարութիւնը, կամ ի՞նչպէս կարե-
վոր են ու ի՞նչպէս արագ արդարացնում են իրենց
կատարելագործման ճանապարհները — այնտեղ միան-
գամայն այլ մոտեցում ունեն դործին: Իսկ մեզ մոտ,
գերախտաբար ավտոշինարարության մեջ, որինակ,
շորորում են սկիպակ-մինիմալիստական, հետամնաց
տեսակետով:

ԱՆՀՐԱԹԵՑ Ե ԵԹԱՆՇՆԵՒ ԴԱՆՇԱՐՀՆԵՐԻ ԹՆՆԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Մենք դատում ենք, թե ինչ ծավալով պէտք է
սկսել ճանապարհների շինարարութիւնը, ինչ տեսա-
կի պետք է լինի ճանապարհների հանդերձանքը,
տեխնիկական ի՞նչ կատարելագործութիւններ մըտ-
ցընենք շինարարության մեջ, ի՞նչպէս քննենք հողը ..
Բայց յերբ լսում ենք, թե 50 հազար կիլոմետր ճանա-
պարհն արժե 725 միլիոն ուրբի, ակամա ծագում է
ալտաիսի մի հարց: Միջին հաշիով անում է կիլոմե-
տրը 15 հազար: Արդոք ամէն ինչ արված է մե-
ղանում, վորպէզի ավելի ևս հեծանացնենք ճանա-
պարհների շինարարութիւնն ու այդ հեծանացման
հաշվին ընդլայնենք շինարարութիւնը: Յեւ կարծում

ևս դեռ շատ բան չէ արված և այնպես, ինչպես ավտոշինարարության մեջ, այստեղ էլ մենք պետք է համառ կերպով աշխատենք հժանացնել և հաղթահարել ինքնարժեքն հժանացնելուն դիմադրող բոլոր բնական խոչընդոտները: Մեծ ուշադրություն պետք է հատկացնել այդ բանին, վորպեսզի ձեռք բերենք և ժան ճանապարհներ (ինչպես և եժան մեքենա) և հատկապես հենվել շինարարության այնպիսի միջոցներին վրա, վորոնք ավելի պարզ լինեն տեխնիկական տեսակետից և միաժամանակ ավելի եժան, վորովհետև այդպիսով միայն կկարողանանք այդ շինարարությանը զարգացնել ընդարձակ կերպով:

V.

ԱՎՏՈՄՈԲԻԼՆ ՈՒ ՀԱՆԱՊԱՐԶԸ ԽՍՀՄ-ՈՒՄ 1930 ԹՎԻ ՇԵՄԲԻՆ

Շատ ջուր է հոսել լերկու տարվա ընթացքում, վոր անցել են այն որվանից, լերբ բանվորա-գյուղացիական մասանների առաջ յես հարց դրի՝ «ամերիկական ավտոմոբիլը թե՞ սուսական սալլը»: Յեթե համառոտ կերպով հանրագումարն անենք այն գլխավոր քայլերի վոր արված են այդ ժամանակամիջոցում տնտեսական ֆրոնտի այդ բնադավառում, մենք կը ստանանք այսպիսի մի ցուցակ՝

1. Հուլիս—ոգոստոս 1927 թ. ԽՍՀՄ-ի ավտոմոբիլացման տպագրական կամպանիայի ըսկիզբը:

2. Սեպտեմբեր 1927 թ. «Ավտոճան» ընկերության հիմնումը:

3. Ոգոստոս 1928 թ. Հանձնաժողովի առաքումն է՝ Ամ. Միացյալ Նահանգները, բանակցելու ամերիկական ավտո-արդյունաբերության հնարավոր աջակցության մասին ԽՍՀՄ ավտոշինարարության:

4. Նոյեմբեր 1928. Կառավարությունը վորոշում է կալացնում ԽՍՀՄ-ում կառուցել ավտոմոբիլի գործարան տարեկան 100 հազար մեքենայի արտադրողականությամբ:

5. Նոյեմբեր 1928 թ. ԽՍՀՄ-ի Կենտգործ-կոմի է ժողովում խորհի վորոշումը «ճանապարհների տնտեսության է ավտոմոբիլային գործի մասին ԽՍՀՄ-ում»:

6. Փետրվար 1929 թ. մամուլի մեջ հաղորդվում է, թե Հյուս. Ամերիկայի Միացյալ Նահանգներում բանակցություններ են վարում Ֆորդի է «Ջենեռալ-Մոտորս»-ի հետ նրանց մասնակցության մասին խորհրդային ավտոշինարարության մեջ—կամ իսկ ընկերության ձևով, կամ տեխնիկական ոգնության ձևով:

7. Ապրիլ 1929 թ. կառավարությունը հրաժարվում է ապագա ավտոգործարանի շինարարության մեջ ամերիկացիներին իրենց կապիտալով հրավիրելու մտքից է վճռում է սեփական միջոցներով Նիժնի-Նովգորոդում կառուցել մի ձեռնարկ տարեկան 100 հազար արտադրողական ուժով:

8. Մալխի վերջը 1929 թ. ստորագրվեց պայմանագիր Հենրի Ֆորդի հետ Նիժնեգորոդյան գործարանին տեխնիկական ոգնություն ցույց

տալու, ԽՍՀՄ-ում նրա մոդելներն ոգտադործելու իրավունքի, և նրանից ավտոմասեր գնելու մասին ԽՍՀՄ-ում համահավաքելու համար:

9. Հունիսի սկիզբը 1929 թ. Ստորագրվեց պայմանագիր Ամերիկայի ինժեներ Բրանտի հետ նախադիժ և տեխնիկական կոնսուլտացիա կազմելու Մոսկվայի «Ամո» գործարանը վերասարքավորելու մասին, վորպեսզի տարեկան արտադրական ուժը հասնի 12 հազարի, 16 ամիս յետո և 25 հազարի հետևյալ 12 ամսից հետո:

10. Հուլիս 1929 թ. վորոշվեց Նիժնի-Նովգորոդում սարքավորել մի ժամանակավոր համահավաքող արհեստանոց «Гудок Октябры» գործարանում և նույնպիսի արհեստանոցի ձևնարելել Մոսկվայում:

11. Ոգոստոս 1929 թ. պայմանագրի կընքումն ամերիկական Ոստիպ ընկերութւան հետ Նիժնի-Նորգորոդի շինարարական աշխատանքների տեխնիկական ղեկավարութւան մասին:

12. Սեպտեմբեր 1929 թ. Վորոշվեց Նիժնի-գորոդյան գործարանի արտադրական ուժը հասցնել տարեկան 120 հազարի, վոր անընդհատ շարաթի հետևանքով կհասնի 140 հազարի:

13. Հոկտեմբեր 1929 թ. Աշխատանքի ու պաշտպանութւան Խորհրդին կից ավտոշինարարութւան նպաստող կոմիտեն անհրաժեշտ և գտնում եժանագին մասսայական մեքենաների արտադրութւունը հասցնել տարեկան 300 հազարի:

14. Նոյեմբեր 1929 թ. Վորոշում կայացավ միացնել (կոնցեն) ավտոմոբիլի և տրակտորի գործարանները, վրի շնորհիվ ներքին ալրման մեքենաների արտադրութլունը կռնենա հատուկ ուժեղ համախորհրդային կենտրոն:

* *

Յիթի առանձին-առանձին քննելու լինենք ավտոճանապարհային գործի զարգացման համար ձեռնարկված վերոհիշյալ քայլերը, մեր առաջ կբացվի հետեյալ պատկերը:

ԽՍՀՄ ավտոմոբիլացման տպագրական կամպանիայի հենց սկզբին միանգամից առաջ չեկան աշխատավոր լայն մասսաների բաղմաթիվ համակրական արձագանգներ: Լրագրերի խմբագրաաները լցվեցին հարյուրավոր բանվորների, գյուղացիների, ինժինեռների, ծառայողների նամակներ, վորոնք վողջունում եյին յերկրի ավտոմոբիլացման ու ճանապարհների վատության դեմ պայքարի գաղափարը:

Մի շարք հնադավաններ ել վոմանք նույնիսկ պատասխանատու բարձր դիրք ունեցող, արտահայտեցին իրենց կասկածանքներն ու առարկութլունները:

Խոսում եյին, թե՛ մենք այնքան մետաղ չունենք, վոր մեծ քանակութլամբ ավտոմոբիլներ արտադրենք, վոր ձին ավտոմոբիլով վոխարինելը մեղանում ձեռնառու չե, վոր վատ ճանապարհներն արդելք կհանդիսանան մեքենայի տարածման, կդժվարացնեն խնդիրը նաե յերկար ձմեռն ու գաժան կլիման և այլն և այլն:

Այդ առարկություններն ից մեծ մասն ըստ եյու-
թյան ուղղված են ին յերկրի արագ ինդուստրիացման
հնարավորության դեմ ու մի կողմ նետվեցին ինչ-
պես արագ ինդուստրիացման լուրճնգի հաղթանակով,
այնպես եւ ինդուստրիացման իրական ընթացքով հե-
տագա յերկու տարիներում:

Սակայն ավտոմոբիլացման գաղափարը մի շարք ըն-
կերների կողմից շատ դանդաղ եւ յուրացվում և մին-
չև իսկ պետպլանի հնգամյակում, ուր ինդուստրիաց-
ման հարցը զբված եւ միանգամայն վճռական, նա ար-
տահալովում եւ շատ թույլ կերպով:

1927 թվի սեպտեմբերին կազմակերպված «Ավ-
տոման»-ն (ավտոմոբիլի մի զարգացման ու ճանա-
պարհների բարելավման նպատակով ընկերություն) ըն-
կերությունը հարկադրված եւ մի ամբողջ տարի տըք-
նել, վորպեսզի ձեռք շտապ ավտոմոբիլի անցնելու
ու ճանապարհների արագ վերանորոգության անհրա-
ժեշտությունն իսկապես ընդունվեց բոլորի կողմից:

Հիւրավի հենց սկզբից պետական շատ տկանավոր
գործիչներ և ՀԿԿ արտահայտվեցին հոգուտ այդ լու-
րուսներին (մասնավորապես ընկեր Ստալինը «Ավտո-
ման»-ի հիմնադիրներից մեկն եւ): Սակայն, այնուա-
մենայնիվ պետք չեղավ մի շարք ելական խնդիրների
համար յերկար պայքարել: Այսպես, որինակ, տարե-
կան 100 հազար մեքենա արտադրելն ամեն տարի չա-
փազանցություն եւ համարվում շատ ընկերների կող-
մից, վորոնք ընդհանրապես վերցրած, կողմնակից ե-
լին ավտոշինարարության զարգացման: «Մենք ար-
տադրում ենք այժմ տարեկան մոտ մեկ հազար միայն,
ասում են ին այդ ընկերները,—ամբողջ Յեվրոպայում

միայն Սիարիոնն է, վոր Զրանսիայում բաց և թողնում 100 հազարից մի քիչ եւ պահաւ իսկի խելքի բան և միանգամից այնպիսի թուիչք զործել՝ 1000- 100,000-ի արտադրութեան տնայնել։ Փորձենք սկզբում հիմնել մի զործարան թեկուղ $12\frac{1}{2}$ հազար արտադրող, իսկ հետո կահանենք։ Սրա հետ հարակից կասկածանքներ արտահայտվելին և այն մասին, թե մեզանում հարյուր հազար մեքենան սպառելու պահանջ եւ չկաւ Յերբ «Ավտոճան»-ի զործիչները զրա դեմ առում ելին թե՛ «պահանջ եժան մեքենայի կա, իսկ վորպեսզի մեքենան նստի 1000 ուրլի, հենց հատկապես զրա համար եւ պետք և արտադրել այն հարյուր հազարներով», ալժմ եւ կասկած ելին հայտնում այն մասին, թե եժան ու բեռնատարութեամբ սակավութ մեքենան արդյոք կարձի և արգարացնել իրան ու մրցել ձիու դեմ։ Բացի այն մարդկանցից, վոր ուղղակի կասկածում ելին ավտոմոբիլացման հնարավորութեան առթիվ, քիչ չեյին նաև նրա անհեռեմպայակ և կողմնակիցները։ Դրանք կողմնակից ելին արտադրութեան փոքր մասշտաբի համեմատաբար թանկ, բայց ուժեղ մեքենաների, ընդամին հենվելով Յիվրոպայի փորձի վրա, (և վոչ Ամերիկայի) և այն բանի, թե՛ սոցիալիստական տնտեսութեան համար հարկավոր են խոշոր մեքենաներ։ Ընկերների նույն խումբը չիւր ուղում ըմբռնել մարդատար մասսայական մեքենաների անհրաժեշտութեունը և կարելի եր համարում շինել միայն կամ միծ մասամբ բեռնատարներ։ Համենայն դեպս սկզբներում գոնե մտածել միայն բեռնատարների մասին, առաջարկում եր այդ խմբակը։ Ավտոմոբիլացման ալգալիսի կողմնակիցներն իսկապես կիսով չափ միայն հրաժարվել ե-

լին ձիով ու վոտով գնալն ավտոմոբիլից գերադասելուց: Նրանք լուրացրել էին միայն բեռների մեքենայական փոխադրութլունն, իսկ մարդկանց մեքենայական փոխադրութլունն առաջվա պես շուայլութլուն էին համարում:

Քիչ ժամանակ չանցավ, մինչև «Ավտոճան»-ի պրոպագանդիստները կարողացան տավորել դրանց մոքի մեջ ավտոմոբիլացման պարզ լողունը. ներմուծել եփան մասսայական, եփան ու թեթև ամերիկական ախլի մեքենաներ բեռներ ու պասսաժիրներ տանելու համար, իսկ դրա համար դարգացնել մասսայական ավտոշինարարութլունը դարձյալ ամերիկական սիստեմով: Քիչ ժամանակ չգնաց դրանց մոքի մեջ արմատացնելու համար, թե անհրաժեշտ է և հեռավոր վերացնել դարերով մեր ճանապարհներ չունենալու փաստը: Ըստ վորում շատերն ալդ հարցն համարում էին յերկրորդական, կարծում էին, վոր ալելի լավ է ալդ միջոցները ծախսել յերկաթուղիների վրա (վորոնք ալնքան քիչ են մեղանում) կամ ուժից վեր էին համարում ալդալիսի դժվար խնդրը լուծելը: Մինչդեռ ներկայիս պարզվում է, վոր միքանի տասնյակ հազար տրակտորների ոգնութլամբ կարելի չե ընդամենը միքանի տարվա ընթացքում ԽՍՀՄ-ի բոլոր տեղակտն ճանապարհները վերածել ամերիկական տիպի կատարելագործված սալուղիների:

Ամբողջ մի տարի «Ավտոճան»-ը տարավ իր պրոպագանդալի աշխատանքը, համախմբելով բոլոր առաջավոր ավտոմոբիլիստներին ու ճանապարհների կառուցման կողմնակիցներին, աստիճանաբար իր մեջ դրավելով հարյուր հազարավոր անլամներ ու ճյուղա-

վորվելով մի շարք «Ավտոճան»-ների—սուսական, ուկրաինական, բելուսական, ուսբեկական և այլն: Այդ պրոպագանդային աշխատանքն ղգալի կերպով ուժեղացավ հատուկ «За Рупем» թերթի հրատարակությամբ: Թերթի տիրաժն արագ կերպով բարձրացավ 40 հազար օրինակի:

1928 թվի սեպտեմբերի մոտերքն հարցն արդեն այնքան հասունացել էր, վոր ղեկավար մարմինները*) վճիռ կայացրին ընդունել ամերիկական ավտոմոբիլի ուղղութիւնն և ուղարկել արտասահման—Ամերիկայի Միացյալ Նահանգները մի հանձնաժողով, ըսնակցելու ամերիկական ավտոգործարանների հետ մեր յերկրում ընդարձակ ավտոշինարարութիւն մտցնելու մասին: Անհրաժեշտ էր համենայն դեպս վորահ ֆիրմայից ստանալ մոզել, մեզ մոտ վերարտադրելու համար և հորթել այդ ֆիրմայի հետ ավտոմասերի գնման խընդիրը, վորպեսզի ԽՍՀՄ-ում այդ ներմուծված մասերի համահավաքումով սկիզբ դրվի ավտոմոբիլացմանը, մինչև աստիճանաբար կկարգավորվի այդ բոլոր մասերը մեղանում արտադրելու գործը: Սեփական ավտոշինարարութեան զարգացման հարցին այս միանգամայն ուղիղ մոտեցումն ընդունվեց հենց սկզբից: Ընդ սմին հնարավոր էր համարվում և ամերիկացիների մասնակցութիւնն իրենց կապիտալով կամ կոնցեսիայի կամ խառն ընկերութեան ձևով: Համենայն դեպս պետք էր ապահովել նրանց տեխնիկական տ-

*) Անմիջական ղեկավար մարմին էր հանդիսանում այս ղեկըում Մոսկվայի խորհուրդը, վորին յենթարկվում էր Մոսկվայի ավտոտրեստը («Ամո», «Յարոսլավսկիյ» և «Մալարտալ» գործարանները):

Ջակցությունը, ձեռք բերել մոդելն ոգտագործելու իրավունքն և գնել նրանցից ավտոմասեր:

Այս վերջին լիակապալագումանների իրագործումն հենց իրենց ամերիկացիների ոգտին էլին. ավտոմասերի (և վոչ պատրաստի մեքենաների) արտասահման արտահանությունը Միացյալ Նահանգներում շատ և տարածված, իսկ այդ մասերի զգալի չափով գնման փոխարեն, կարելի չէր հուսալ, վոր թույլ կտան ոգտագործել իրենց մոդելը և ցույց կտան տեխնիկական աջակցություն:

Արտագրելու համար ինկատի առնվեց ևժանադին մոդելներից մեկը: Սակայն «գլուշ» մոտեցման կողմնակիցների աղվեցության տակ, հանձնաժողովը բանակցություններ պիտի սկսեր 12¹/₂ հազար մի հերթով արտագրող գործարանի համար:

Մեր մամուլում նշվեց, վոր իբր մեր հանձնաժողովը այդպիսի առաջարկ և անում մի խոշոր ավտագործարանատիրոջ, վոր տարեկան 500 հազար մեքենա յե արտագրում, վերջինս ծիծաղել և և պատասխանել, վոր տարեկան 100 հազարից պակասի մասին խոսելն անգամ միտք չունի: Հետագայում, ինչ զես հաղորդվեց դարձյալ մամուլի մեջ, բանակցությունների սկսվեցին «Փորդ»-ի և «Ջեներալ-Մոտորս»-ի հետ (Մորգանի ավտոմոբիլային տրեսա), Փորդն առաջարկեց 150 հազար արտագրողականություն, համենայն դեպս վոչ պակաս 100 հազարից, իսկ «Ջեներալ-Մոտորս»-ը համաձայնեց 12¹/₂ հազարի, կամ ավելի ճիշտ ասած չուղեց ավելի մեծ թվերի յետևից ընկնել (քանի վոր շահագրգռված էր միայն ավտոմասեր մեղ վաճառելու մեջ և վոչ թե մեղանում մասսայական ավտոշինարա-

րություն զարգացնելու)։ Ֆորզն սկզբում տաշարկեց կազմել խառն ընկերություն, իսկ «Ջենեբալ-Մոստորա»-ն համաձայնեց միայն վարկ բաց թողնելու մեղ։

1929 թվի նոյեմբերին ապագա նոր ավտոգործարանի արտադրողականության հարցը քննեց կառավարութիւնն և վորոշեց նկատի ունենալ 100 հազարի չափը։ Սրանով արդեն ճախորհովեց Նիժնեգորդի գիգանթի կառուցումը։ Սրա հետ միասին քանի վոր գործարանի ծավալը դարձնում եր նրան համաշխարհային նշանակութիւն ունեցող ձեռնարկ, գործն անցավ համաշխարհային ղեկավարության և Միացյալ Նահանգները գործուղվեց բանակցութիւնները վերջացնելու նաև ԽՍՀՄ-ի ԺՏԳԽ փոխնապահ ընկ. Մեժլաուկը։

Ավտոշինարարության զարգացման համար լուրջ նշանակութիւն ունեցող այս վորոշման հետ միաժամանակ տեղի ունեցավ և մի ուրիշ անցք, վոր նուէնքան կարևոր նշանակութիւն ունի ճանապարհների համար։ Հրատարակվեց ճանապարհների վերաբերյալ նոր որենք։ Այդ որենքի համաձայն ճանապարհների հաղորդակցութիւն կոմիսարիատն ավտոճանապարհների վերաբերմամբ միացյալ կոմիսարիատի իրավունքներ ե ստանում, այսինքն կարող ե իսկապես կանոնավորվել ավտոճանապարհների աշխատանքը Միութիւն հանրապետութիւններում։

Դաշնակից և ավտոնոմ հանրապետութիւններում կազմակերպվում են ընդհանուր կենտրոնին լինութեկա մարմիններ։ Այսպիսով 1929 թվի նոյեմբերից ավտոհաղորդակցութիւն կանոնավորման ու ճանապարհների շինարարութիւն գործը կենտրոնանում ե

մի տիրոջ ձեռք, վոր իր ճյուղավորություններն ունի ամեն տեղ:

Բացի այս, ԽՍՀՄ-ի ԺԿԽ և ԿԳԿ հենց այդ ուրենքի հետ ճանապարհների վրա ծախսվելիք գումարն ավելացրին մեկ ու կես անգամ, առաջարկելով նույն կերպ վարվել դաշնակից հանրապետություններին: Ուրենքը կարգադրում է կադմել և հանրապետական ճանապարհների ֆոնդ, միաժամանակ մատնանշելով թե վորտեղից վերցնել դրա համար միջոցներ: Վերջապես որենքը սահմանում է ճանապարհների աշխատանքային հարկ, վորը կառելի չե վճարել նաև փողով, սակայն հարկին յենթարկվում են վոչ միայն անհատաբազաացիներն, այլև բոլոր այն կոոպերատիվները, կոլեկտիվներն ու ձեռնարկները, վոր ոգտվում են ճանապարհներից: Սրանով ճանապարհների բարելավման միջոցների համար ստեղծվում է յերկրորդ ուժեղ աղբյուրը:

1929 թվի գարնան սկզբներին բանակցություններն ամերիկական ֆիրմաների հետ պարզեցին, վոր արտասահմանյան կապիտալիստների դրամական անշակցությունը մեր ավտոշինարարության մեջ ավելի փնասներ կրերի քան ոգուտ: Ամեն մի խոշոր գործ կապված պիտի լիներ մեր ամերիկացի «կամպանիայի» քմահաճույքի հետ, ավտոշինարարության լայն զարգացումը կարող էր նրան այնքան ել չհահագրգռել, վերջապես տարաձայնություններ կարող ելին ծագել մեր ու նրանց մեջ թե ում և ի՞նչպես վաճառել մեքենաները և այլն և այլն: Այդ իսկ պատճառով 1929 թվի ապրիլին կառավարությունն ամերիկացիներին իրենց դրամով մեր նոր ավտոգործարանի շինության

մասնակից անելու դիտավորութունից հրաժարվեց։ Վորոշվեց գործարանը կառուցել սեփական միջոցներով։ Ապագա շինության համար տեղ վորոշվեց Նիժնի-Նովգորոդն, իբրև մի քաղաք, վոր ունի բավական մեծ թվով բանվորական բնակչութիւն, գտնվում և Վոլգայի գետային մեծ ճանապարհի վրա, ավտոմեքենաների սպառման կենտրոնի (Մոսկվայի շրջան) և ուրալյան մետաղագործական շրջանի կես ճանապարհին, ընդ սմին և բավական հեռու պետական սահմաններից։

Մետաղագործական ձեռնարկների նախագծերը կազմող ինստիտուտի Մոսկվայի բաժանմունքը ձեռնարկեց Նիժնի-Նովգորոդի շրջակայքի ուսումնատիրության և նախնական պրոյեկտը կազմելուն և այս րոյորը վերջացրեց դեռ յերկու ամիս ել չանցած։

Մինչ այդ Ամերիկայում շարունակվում էին բանակցութիւններն և 1929 թվի մայիսի 31-ին Ֆորդի հայրենիքում՝ Դերբորնում ստորագրվեց պայմանագիրը, վորի համաձայն Միացյալ Նահանգներում ապահովում ելինք այն, ինչ անհրաժեշտ եր մեզ՝ մեքենայի ամերիկական Մոդելի ոգտագործման իրավունքը, ավտոմասերի գնումն և լիակատար տեխնիկական աջակցութիւն գործարանը կառուցելիս ու գործի գցելիս։

Ֆորդն համաձայնեց այս ամենը տալ խՄՀՄ-ւան, ընդ վորում տեխնիկական աջակցության ու մոդելի ոգտագործման իրրև հատուցումն ծառայելու չե միայն ավտոմասերի մեր գնումն *), (Տեխնիկական աջակ-

*) Բացի այս Ֆորդին վճարելու յինք և այն ծախքերը, վոր կանեն նախագիծը կազմելու համար մեզ մոտ գործուղված նրա ինժեներները և այլն։

յության մեջ և մտնում և մեր ինժեներներին ու քան-
վորների ուսուցումն, վորոնց կուղարկենք մենք Ֆոր-
դի գործարանները): Յեվ քանի վոր չորս տարվա ըն-
թացքում մեզ կարևոր են և պարտավորվում ենք գնել
նրանցից 72 հազար կոմպլեկտ մասեր 72 միլ. ուր-
լու, հետևապես Ֆորդն ել պայմանագրից ստանում և
այն ուղևորը, վոր նախ ապահովում և ապրանքի սպա-
ռումն և ապա ստանում ընդունված սովորական ո-
գուտը:

Այդ պայմանագրի հետևանքով հաստատուն հիմք
և ստեղծվում «Ավտոմոբիլ»-ի գլխավոր լողունգի իրա-
դրծման, իՍՆՄ ապահովվում և թեթև ու եժան ա-
մերիկական տիպի, ընդ սմին ամենալավ օթպի, մե-
քենաների մասսայական արտադրությամբ: Ժամանա-
կակից Ֆորդը (նոր կատարելագործված «Մոդել Ա»,
վոր յերևան յեկավ 1927 թվին միայն) արժե 440 դոլ-
լար (850 ուրլի) մարդատար մեքենան և 520 դոլլար
(1009 ու)—բռնատար մեքենան: Մեզանում դրանք
իհարկե մի փոքր ավելի թանդ կարժենան, (քանի
վոր մենք չենք կարող միանգամից հասնել աշխատան-
քի ֆորդյան արտադրողականության), սակայն չեն
անցնի 1200 — 1300 ուրլու սահմաններից (ԺՏԳԽ դի-
րեկտիվի համաձայն): Ֆորդն իր դասի մեքենաներից
եժանագույնն եւ Միկնույն ժամանակ նրանց մեջ
ամենալավը, վորն ապացուցվեց վոչ միայն իՍՆՄ-ում
կատարված համեմատական փորձերով, այլև նրանով,
վոր Ֆորդն Ամերիկայում 1929 թվի վերջերին բացար-
ձակապես հաղթեց շուկայում իր բոլոր մրցակիցներին:

Ինչ վերաբերում և Նիժնի-Նովգորոդի գործարա-
նի արտադրության զարգացման ընթացքին, պայմա-

նադրերն ստորագրելու մոմենտին ինկատի յե առնը-
ված հետևյալը՝ առաջին սառիճ՝ 1929-30 թ.) — 12 հա-
զար ամբողջապես բերված մասերից, յերկրորդ սառիճ
(1931-32 թ.) 24 հազար, զորից յերկու յերրորդը բեր-
ված մասերից, յերրորդ սառիճ, (1931-32 թ.) 48 հա-
զար — կեսը բերված մասերից, չորրորդ սառիճ (1932-
33 թ.) — 96 հազար մոտ մեկ հինգերորդը բերված նյու-
թերից: Հետագայում այս պլանի մեջ փոփոխություն-
ներ առաջ չեկան (զորոշվեց մեքենաների մի մասը
1929-30 թվին պատրաստի ներմուծել, համահավա-
քող արհեստանոցի սարքավորումն ուղանալու հետե-
վանքով, ընդհակառակը, հնդամյակի վերջին մթերքի
քանակն անհամեմատ պետք է ավելանա, զորովհետև
դործարանի ուժը արտագրողականությունն հասնում
է մինչև 140 հազարի և այլն): Մեքենաների ուրտո-
դրությունն ամբողջապես խորհրդային նյութերից
սպասվում է հետևյալ հնդամյակի առաջին տարին:

Ֆորդի պայմանագիրն ստորագրելու հետ գրեթե
միաժամանակ, կնքվեց մի ուրիշ պայմանագիր ինժե-
ներ Բրանտի հետ (Ամերիկայում ավտոգործարան կա-
ռուցողների մեջ ամենահայտնիներից մեկն է) Մոս-
կվայի Մոսավտոտրեստի «Ամո» գործարանի վերա-
սարքավորման նախագիծ ու տեխնիկական կոնսուլ-
տացիա կազմելու համար: Այս գործարանը զարգա-
ցրել է բեռնատարների բավական խոշոր արտադրու-
թյուն (յեվրոպական հայեցակետով) 1928-29 թվին
հազարից ել անցնելով:

Պատրաստվում էլին մեկ ու կես տոննանոց բեռ-
նատարներ, այսինքն այնպիսի բեռնատարությամբ,
վորպիսին ունեն Ֆորդի նորագույն բեռնատարները:

«Ամոյի» նախկին մոդելը շտրոգված և փոխել ուրիշ մոդելով, (ամերիկական 2 ու կես տոննանոց «Ավտոկար» բեռնատարի և ծախսելով ընդամենը 7 միլիոն վալյուտա արտասահմանում նոր սարքավորում գնելու ու մի փոքր և ծախսելով վերանորոգության ու լրացուցիչ շինանյութերի վրա, գործարանի արտադրողական ուժը հասցնել՝ նախ տարեկան 25 հազարի տպա և 50 հազարի:

Վերականգնված «Ամոյի» զարգացումն այսպես պետք է ընթանա, վոր 1929-30 թ. բաց թողնի առաջին անգամ 2 հազար «Ավտոկար»-ներ և վերջին անգամ 1,500 հին «Ամո» մեքենաներ—ընդամենը $3\frac{1}{2}$ հազար: 1930-31 թվին (վերականգնումից 16 ամիս հետո) գործարանն անցնում է 12 հազարի—«Ավտոկար»-ներ միայն, հետևյալ տարին դրանց թիվը հասնելու 25 հազարի, և վերջապես հնդամյակին վերջի տարին հնարավոր կլինի հասցնել մինչև 50 հազարի:

«Ավտոկար»-ը տիպիկ բեռնատարի միջին բեռնատարողությամբ և հարմար կլինի սովխոզների ու կոլխոզների խոշոր բեռները կրելու, խճուղիների վրա բեռների տեղափոխության և վերջապես հարմար և վրան ավտոբուսի թամք դնելու: Իր տարածումով ֆորդից հետո նա յերկրորդ տեղը պետք է զբաղի:

Յերրորդ տեղը կբռնի յարոսլավյան բեռնատարը—ծանր, չորս տոննանոց մի մեքենա, վորը, «Ամոյի» նման առաջին տարին չե վոր շինվում և մեղանում: Ամերիկայի հետ հարաբերւթյուններ ստեղծելուց հետո այս մեքենայի համար նոր մոտոր բերվից՝ ուժեղ «Հերկուլիս» շարժիչը, վորն և դրված է այժմ նրա վրա: Մեր ավտոշինարարության ընդհանուր զարգաց-

ման հետ, ընդհարձակվում և և Յարոսլավի գործարանի արտադրողականությունը, վորի ծրագիրը նախատեսվում և հետևյալ ձևով.

	1928 29 թ.	1929 30 թ.	1930 31 թ.	1931 32 թ.
հատ —	300	1000	2000	6000
	1932 33 թ.			
հատ —	10000			

Մեր յերեք հիմնական ավտոգործարանների արտադրության վերև բերված թվերը վոչ այլ ինչ են, յեթև վոչ ավաճության հեզամյակի առաջին վարիանտը, վոր իսկապես կադմվեց նիժեգորոդյան գործարանի կառուցման վորոշումից հետո միայն:

Այն ինչ զետեղված և ընդհանուր պետականի մեջ (վոր կադմված և այս բոլորից առաջ) ավտոշինարարության վերաբերյալ, թույլ ու թերի ուրվագիծ և միայն:

Ավտոմոբիլային հնգամյակի առաջին վարիանտն իր ընդհանուր հանրագումարով ինկատի ունեւ խՍՀՄ հինգ տարվա (վերջացնելով 1932. 33 թվականով) արտադրությունը 1929 թվի սկզբներում խՍՀ Միության մեջ փաստորեն գոյութուն ունեցող 18,079 մեքենայից հասցնել 274 հազարի:

Սակայն խՍՀՄ պետականում 1929 թվի հունիսի 8-ին մեր կարգացած զեկուցումն ավտոհնգամյակի մասին, վորը և հաստատեց պետականը, դարձավ ավտոհնգամյակի առաջին վարիանտը: Դեռ այդ զեկուցման մեջ արդեն հայտնաբերված եր ցանկությունն նիժեգորոդյան գործարանի արտադրողական ուժը հասցնել տարեկան 130 հազար մեքենայի: 1929 թվի սեպտեմբերին ԺՏԳԽ-ի նախագահը վորոշում ավեց նիժե-

գործղան գործարանի արտադրողականությունն հասցնել 120 հազար միավորի, նպատակ դնելով բեռնատար և մարդատար մեքենաների արտադրության մեջ ուղիղ փոխհարաբերություն հաստատել: Բայց քանի վոր միաժամանակ սկսվում եր անընդհատ շարժի կիրառումը, արտադրողական այդ ուժը փաստորին դարձավ 140 հազար: Մի ամիս հետո եժան ու թեթև ավտոմեքենաների արտադրության վորոշված թիվը մի անգամ ևս ավելացավ:

Տրակտորների շինարարության ծրագրի ընդլայնումը, վորի համաձայն հնգամյակի վերջին պետք և բաց թողնվի տարեկան 170 հազար մեքենա, հարց բարձրացրին, թե՛ կարելի չե 1932/33 թվի ըսլոր տիպերի 175 հազար ավտոմոբիլի արտադրությունը բավարար համարել: Յեթե հաշվենք (թերևս մի փոքր չափազանցրած), վոր յուրաքանչյուր տրակտորի աշխատանք ապահովում և չեղյուռ ավտոմոբիլի տրանսպորտային աշխատանք, ապա ուրիմն միայն մեքենալացրած գյուղատնտեսության տրանսպորտային դահանջները բավարարելու համար կարևոր կլինի հնգամյակի վերջին տարին արտադրել 300 հազարից ել ավել ավտոմեքենաներ: Բայց չե՞ վոր բացի այս կա և արգյունարարություն, առևտրական շրջանառություն, վերջապես մարդկանց հաղորդակցության տրանսպորտային պահանջներ:

Ահա թե ինչու 1929 թվի սեպտեմբերի վերջին Աշխատանքի և Պաշտպանության խորհրդին կից ավտոշինարարության նպատառ կոմիտեն վորոշեց անհրաժեշտ համարել հնգամյակի վերջին թեթև բեռնատարների արտադրությունը հասցնել 300 հազարի:

Այս վորոշումն իրագործելու համար կվորոշվի արդյոք նիժեգորոդյան գործարանն ընդլայնել թի դարձչալ մի նոր ուժեղ գործարան կառուցել—դա ցույց կտա ապագան: Համենայն դեպս իրերի ընթացքը մեզ տանում է շատ հեռուն վորոշված տարեկան այն 100 հազարի սահմանից, վորը դեռ 1927 շատերին թվում էր չափազանցրած ու ֆանտաստիկական:

Յեվ մեր ներկա ծրագրներով մենք վոչ միայն անցնում ենք մեր նախկին պրոյեկտներից, այլև անցնում ենք արդեն այդ ծրագրների իրագործման: «Ամո»-ի վերակազմությունը, թեև մի փոքր հապաղումով, բայց ընթանում է լիակատար թափով: 1930 թվի աշնանն, ըստ նիժեգորոդյան գործարանի սկսած է Մոսկվայի համահավաք բաժանմունքի կառուցումը, ուժգին թափով տարվում է «Гудок Октября» գործարանի հարմարեցումը, իբրի ժամանակավոր համահավաք նիժեգորոդյան գործարանի և սկսված են բոլոր նախապատրաստական (ներառյալ և չերկաթուղու կառուցումը) աշխատանքները գործարանի գլխավոր տերիտորիայի վրա: Նիժեգորոդյան շինարարության մեջ ել նկատելի չե վորոշ հապաղում, սակայն ավտոգիգանտի կառուցման իրագործումն այնուամենայնիվ սկսված է արդեն: Իսկ ամերիկական «Ոստին» հայտնի շինարարական ֆիրմայի հետ դեռ 1929 թվի հուլիսին կնքված պայմանագրի համաձայն, այդ ֆիրման պարտավորվում է գործարանի կառուցման աշխատանքներն այնպես ղեկավարել, վոր աշխատանքն սկսելով 1930 թվի շինարարական սեզոնին տասնվեց ամիս հետո գործարանն արդեն պատրաստ լինի:

Ավտոտրակտորային կոնցերնի (միացումն) հիմ-

նարկումը, վոր հավաքում է բոլոր գործարանները մի ընդհանուր ամբողջի մեջ ու շինում տրակտորներ ու ավտոմոբիլներ, տալիս է նրանց մի ընդհանուր դեկավար կենտրոն, ապահովում է նախագծված շինարարական ու արտադրական ծրագրի լիակատար ու անհապաղ իրագործումն:

Ֆերկիրն անրեկս տրանսպորտի բնագավառում կանգնած է վճռական բեկման նախորդակին: Տվյալ դեպքում կարիք չկա խոսելու միայն համեմատաբար հեռավոր ժամկետների մասին: Արդեն 1929/30 թվին սեփական արտադրությամբ, ներմուծումով, թե մասերի համահավաքումով ավտոմեքենաների թիվը մեզանում կբարձրանա յերկու անգամից ել ավելի, իսկ 1930/31 թվի ընթացքում կքառապատկվի 1929 թվի համեմատությամբ:

Նույնպիսի հառաջադիմություն տեղի կունենա և ճանապարհների շինարարության բնագավառում: Յեթե 1927/28 թվին համամիութենական միջոցներից ճանապարհների համար նշանակված էր 46 միլլիոն (իսկ նախորդ տարում նույնիսկ 27 միլ.) 1928/29 թվին այդ գումարը դարձավ 71 միլլիոն, իսկ 1929/30 թվին — 116 միլ.: Ֆերեք տարվա ընթացքում բարձրացել է յերեք ու կես անգամից ել ավելի, ընդվորում 1929/30 թվի հատկացումն արդեն շատ խոշոր գումար է:

Ինչ վերաբերում է հանրապետական ու տեղական հատկացումներին, ապա նրանց աճումը մինչև 1929-30 թ. շատ դանդաղ է ընթացել (առանձնապես, 1928 թվի ճանապարհային որենքի դիրեկտիվը 50% հավելման վերաբերյալ 1928-29 թվին չիրագործվեց):

Սակայն, ինչպես կերևա ստորև բերված աղյուսակից, այստեղ ել 1929-30 թվին առաջ և յեկել բեկումն:

1926/27 թ. 1927/28 թ. 1928/29 թ. 1929/30 թ.

40 միլ. ո. 53 միլ. ո. 66 միլ. ո. 123 միլ. ո.

(վոր ճանապարհային տուրքի հետ անում է՝ 215 միլիոն ոտւրի):

1929/30 թիվը կլինի վոչ միայն «սեռ», ավելի կատարելագործված ճանապարհների ընդարձակ շինարարության առաջին տարին, (աչդպիտիներ շինվելու յեն 1929/30 թվին 1000 կիլոմետր) այլև խճուղիների ուժեղ վերանորոգման և առհասարակ սալուղիների մասսայական բարելավման տարի:

*
*
*

Ավտոճանապարհային տեխնիկական հեղափոխությունը ԽՍՀ Միութեան մեջ, գտնվում է դեռ իր սկզբնավորութեան մեջ: Դեռ շատ ու շատ քիչ բան է արված: Աշխատանքի, ահագին աշխատանքի, բացառապես դժվար աշխատանքի մեծագույն մասը դեռ առաջն է:

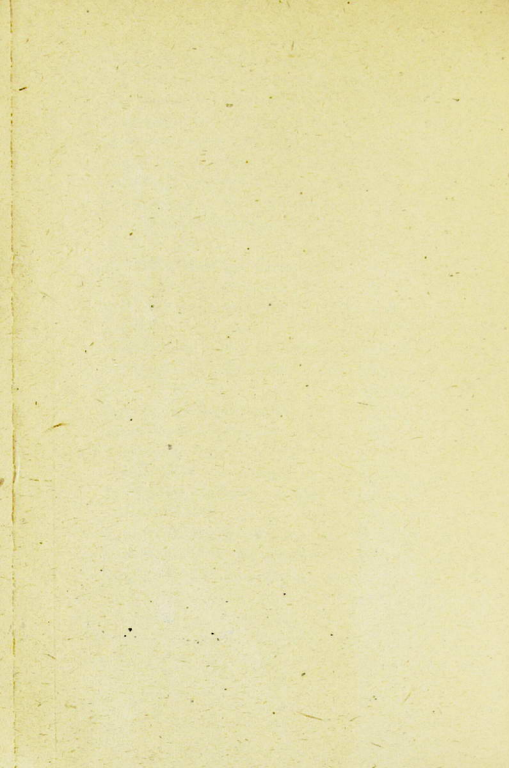
Բայց մեր ժամանակը հսկա խնդիրների ու արագ բեկումների ժամանակ է: Մի մեծ խնդրի լուծումն, հեշտանում է իրեն հետ կապված մի այլ խնդրի լուծում: Պատմութեան ասամնավոր մի անիվն առաջ է մղում մյուսին: Զոկ-ջոկ դժվար է տրակտորների արտադրությունը հասցնել տարեկան 170 հազարի, 4 միլ. «վոչ թե ճանապարհ, այլ ուղղություններ»-ը դարձնել կատարելագործված ուղիներ, ավտոմեքենաների արտադրությունը հասցնել տարեկան 350 հազարի, կոլեկտիվացնել միլիոնավոր գյուղացիական տնտե-

սություններու Բալց այս բոլոր խնդիրներէ միատեղ լուծումը փոխադարձաբար հեշտացնում ե նրանց իրա-
զործումը: Յերկրում 200—300 հազար տրակտոր ու-
նենալն արդեն հնարավորութիւն ե տալիս միջանի-
տարվա ընթացքում վերաշինել բոլոր ճանապարհները,
արագացնում ե կոլլեկտիվացման ընթացքն ու ամրա-
պնդում ալն, չափազանց զարգացնում արդիւնարե-
րութիւնն ու շրջանառութիւնը ե ալս բոլորի հետե-
վանքով ել հեշտացնում հ ավտոշինարարութեան մաս-
ստիական զարգացումը:

Ավտոճանապարհային հեղափոխութիւնը ԽՍՀՄ-
ում մի ողակն ե միայն ընդհանուր տեխնիկական հե-
ղափոխութեան, վոր կոչվում ե ինդուստրիացումն: Այդ
տեխնիկական հեղափոխութիւնը տեղի յե ունենում
համայնքի սոցիալիստական վերակազմութեան ավարտ-
ման ու խորացման հետ հարակից, վոր սկսված ե
1917 թվի հոկտեմբերին:

Թե ալս ե թե ալն—չափազանց դժվար խնդիր-
ներ են: Սակայն հավատացած ենք, վոր մենք
զլուխ կրենքնք ալդ խնդիրները ե կշանքը ցուլց ե
տալիս, վոր ալն լլառը, վոր շարժում ե ԽՍՀ Միու-
թեան պրոլետարիատն, արդեն պոկվել ե տեղից ու
զլորվում ե արագ ու արագ:

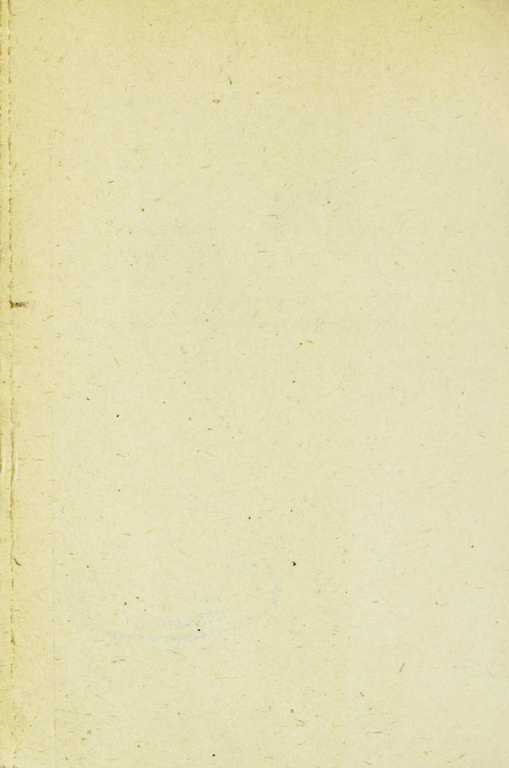
Յերկու տարի առաջ, յերբ «մենք ԽՍՀՄ նստեց-
նում, ելինք ավտոմոբիլ, իսկ դյուղացուն՝ տրակտոր»
ալդ բանը պատկերահում կը մշուշոտ հեռվում, իսկ
այժմ ընդհուպ կանգնած ե նա մեր առաջ:



Ց Ա Ն Կ

I Ամերիկական ավտոմոբիլը թԵ՞ ողեսական սալը	5
II Դարձյալ ամերիկական ավտոմոբիլի և ողեսական սալի մասին	40
III Դարձյալ ու դարձյալ արձագանգներ	84
IV Յերկրի ինդուստրիացումը պահանջում և լավ ճանապարհներ	125
V Ավտոմոբիլն ու ճանապարհը ԽՍՀՄ-ում 1930 թվի շեմքին	137





ԳԱՍ Հիմնարար Գիտ. Գրադ.



FL0035786

Aⁱ₂₂₅₃

— 20

5—