713

ՊՐՈԼԵՏԱՐՆԵՐ, ԲՈԼՈՐ ՅԵՐԿՐՆԵՐԻ, ՄԻԱՑԵ՛Ք!

87

ԲՈԼՇԵՎԻԿՈՐԵՆ ՊԱՅՔԱՐԵԼ
ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՊԼԱՆԸ ԳԵՐԱԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

ԸՆԿ. Լ. Մ. ԿԱԳԱՆՈՎԻՉԻ ՃԱՌԸ
ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԱՇԽԱՏՈՂՆԵՐԻ ԽՈՐՀՐԴԱԿՈՒԹՅԱՆԸ
1935 Թ. ԱՊՐԻԼԻ 1—9-Ը

656.2
Կ-12

ՀՐԱՏԱՐԱԿՉՈՒԹՅՈՒՆ ԱՆԴՐՅԵՐԿԱԹՈՒՂԻ ՏՏՀ ՃԱՆԽՈՐՀՐԴԻ
Թիֆլիս 1935 թ.

OCT 2010
656.2
Կ-12

ՊՐՈԼԵՏԱՐՆԵՐ, ԲՈԼՈՐ ԵՐԿՐՆԵՐԻ, ՄԻԱՑԵ՛Ք !

ԲՈԼՇԵՎԻԿՈՐԵՆ ՊԱՅՔԱՐԵԼ

ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՊԼԱՆԸ ԳԵՐԱԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

ԸՆԿ. Լ. Մ. ԿԱԳԱՆՈՎԻՉԻ ՃԱՌԸ

ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԱՇԽԱՏՈՂՆԵՐԻ ԽՈՐՀՐԴԱԿՈՒԹՅԱՆԸ
1935 Թ. ԱՊՐԻԼԻ 1—9-Ը

713
1066

ՀՐԱՏԱՐԱԿՈՒԹՅՈՒՆ ԱՆԴՐԵՐԿԱԹՈՒՂՈՒ ՏՏՀ ԺԱՆԽՈՐՀՐԴԻ
Թիֆլիս 1935 թ.

6. MAY 2013

20808 24.427

4302-91

583653

Լ. Մ. ԿԱԳԱՆՈՎԻՉ

ՀՍՍՌ Арм. ССР

I.

ԽՈՐՀՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ*)

Ընկերներ, Համկոմկուսի Կենտկոմի և կառավարության հանձնարարությամբ Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատի ներկա խորհրդակցությունը հրավիրել է յերկաթուղիների պետերին, յերկաթուղային քաղբաժինների պետերին, շահագործման բաժանմունքների և նրանց քաղբաժինների մի շարք պետերին, խոշորագույն կայարանների, վագոնային տեղամասերի, շոգեքարշային դեպոների, յերկաթուղային կառուցումների, վորոշ յերկաթուղիների սպասարկման պետերին ու կուսկազմակերպիչներին: Այստեղ ներկա յեն նաև տրանսպորտի հետ անմիջապես շփում ունեցող արդյունաբերության աշխատողները:

Մեր խորհրդակցությանը մասնակցում են կուսակցության և կառավարության ղեկավարները: Մեր խորհրդակցությանը ներկա յե նա, ով ամբողջ յերկրին խրախուսում է մեծ գործեր կատարելու, նա, ով այժմ հանդիսանում է մեզ՝ յերկաթուղայիններիս տրանսպորտի բարելավման պայքարում անմիջականորեն վոգևորողն ու ղեկավարողը՝ մեր ընկեր ՍՏԱԼԻՆԸ: (Բուռն ծափահարություններ):

Ներկա խորհրդակցության նշանակությունն արտասովոր է: Տրանսպորտի խնդիրը դրված է այնքան սուր, վոր հազիվ թե կարելի լինի ներկա խորհրդակցության խնդիրները հանգեցնել միմիայն ընթացիկ հարցերի պարզաբանման: Այդպես են զգում, այդպես են գիտակցում, չեմ սխալվի, յեթե ասեմ՝ վոչ միայն մեր կուսակցությունը, այլ և Խորհրդային Միության աշխատավոր մասսաների մեծամասնությունը:

Կուսակցության ձայնով, մեր մեծ հայրենիքի բոլոր աշխատավորների ձայնով ընկեր ՍՏԱԼԻՆԸ կուսակցության 17-րդ համագումարում ասաց, թե «տրանսպորտն այն նեղ տեղն է, վորի պատճառով կարող է, թեև արդեն նույնիսկ ըսկըսվում է սայթաքել մեր ամբողջ եկոնոմիկան, և, ամենից առաջ, մեր ապրանքաշրջանառությունը:

Դա այնպիսի սուր հարցադրումն է, վոր պետք ստիպեր բոլոր յերկաթուղայիններին՝ սթափվել, ինչպես հարկն է: Դժբախտաբար, կուսակցության 17-րդ համագումարից հետո յերկաթուղայինների աշխատանքում մենք իսկական բեկում չենք ունեցել: Յերկաթուղային աշ-

---

*) Ներկա սղագրության մեջ մտցված է ընկ. Լ. Մ. Կագանովիչի յերկու յելույթը, վոր նա ունեցել է՝ յերկաթուղային տրանսպորտի տնտեսական ու քաղբաժնի աշխատողների խորհրդակցությանը՝ ապրիլի 1-4-ը և յերկաթուղային քաղբաժինների աշխատողների խորհրդակցությանը՝ ապրիլի 9-ին:

խատողները դեռ չեն գիտակցել դրության լրջությունը և լրջությունն այն նախազգուշացումների, վոր արվել եյին կուսակցության 17-րդ համագումարում:

Պետք է ճիշտն ասել—յերկաթուղայինների մեծամասնությունը դեռ ես չի յուրացրել աշխատանքի այն մեթոդները, վորոնց ոգնությամբ վերածնվել, զարգացել, ամրապընդվել և մեծ ուժի յե վերածվել մեր սոցիալիստական ինդուստրիան: Ծանր արդյունաբերության մեթոդները, վորոնք հետո գործադրվել են Դոնբասի քարածխի արդյունաբերության վերակառուցման ժամանակ, իսկ հետո մեծ հաջողությամբ գործադրվել նաև մեր արդյունաբերության բոլոր ճյուղերում, այն մեթոդները, վոր հետո կուսակցության կենտկոմն ու կառավարությունն իրենց վորոշումներով տարածել են նաև յերկաթուղային տրանսպորտում, հաշվի չեն առնվել յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատողների կողմից:

Խոսքը նոր գրությունների վորոնումների մասին չէ: Գրությունները տրված են ընկեր ՍՏԱԼԻՆԻ յելույթներում, Կենտկոմի և Ժողկոմխորհի վորոշումներում, կուսակցության և խորհուրդների համագումարում, կուսակցության և կառավարության ղեկավարների կողմից արտասանած ճառերում: Խոսքը միմիայն պրակտիկ աշխատանքի բարելավման, բոլոր յերկաթուղայինների և, առաջին հերթին, նրանց լավագույն մասի ուժերի, գիտակցության, ընդունակությունների մոբիլիզացիայի մասին է, այդ գրությունները պրակտիկ կերպով իրականացնելու համար:

Ներկա խորհրդակցությունը մենք պետք է քաշենք անցած ճանապարհի սահմանագիծը, սահմանագիծը վոչ թե թղթի վրա, այլ մեր պրակտիկ աշխատանքում: Մենք պետք է ասենք, վոր այնպես ինչպես այժըմ են աշխատում յերկաթուղիներում, այլևս աշխատել չի կարելի: Մենք պետք է նախագծենք պրակտիկ միջոցներ, թե ինչպես աշխատել, թե ինչպես վերացնել այն խոշորագույն թերությունները, վորոնք գոյություն ունեն յերկաթուղային տրանսպորտում:

Խորհրդակցության չի դրված յերկաթուղային տրանսպորտի՝ իր բոլոր ճյուղերի հետ միասին՝ աշխատանքի հարցն ընդհանրապես, այլ վերցված է յերեք հանգուցային խնդիր-պայքարը խորտակումների դեմ, վագոնների շրջանառության արագացումն և կապիտալ շինարարությունը: Այդ խնդիրները վճռական են և հնարավորություն են տալիս համադրելու յերկաթուղային տրանսպորտի ընթացիկ պայքարը տրանսպորտի հետագա վերակառուցման հեռանկարների հետ:

II.

ԽՈՐՏԱԿՈՒՄՆԵՐԻ ԴԵՄ ՊԱՅՔԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Մարտի 19-ի հրամանի մեջ գնացքների խորտակումների և վթարումների դեմ պայքարելու խնդիրները պարզաբանված եյին այն աստիճան վորոշակի, վոր յես դրանք մանրամասնորեն չեմ կրկնի այս խորհրդակցությանը: Յես կանգ կառնեմ միայն այդ հրամանը գործնականապես կյանքում գործադրելու մի քանի հարցերի վրա: Անհրաժեշտ է, ամենից առաջ, նախազգուշացնել այս խորհրդակցությանը և բոլոր

յերկաթուղայիններին այն մտքով, վորպեսզի նրանք չչափազանցեն գնացքների խորտակումների և վթարումների դեմ մղվող պայքարի մեջ ստեղծված տրամադրությունների բեկումը: Գնացքների խորտակումների ու վթարումների դեմ պայքարելու մեջ իսկական բեկում դեռ չըկա:

Մեզանից ամեն մեկը պետք է ինքնաքննադատորեն վերաբերվի ինքն իրեն և շրջապատողներին ու ամեն որ ստուգի իրեն, թե ինչ կարելի յեր անել գնացքի խորտակման առաջն առնելու համար և ինչ չէ արված: Հարկավոր է մերկացնել այն մարդկանց, վորոնք միայն խոսում են, բայց գործ չեն անում: Ներկայումս խոշոր վտանգը կայանում է նրանում, վորպեսզի գնացքների խորտակումների դեմ պայքարելու հրամանից հետո տեղի ունեցող պրկախտանությունների, վողջույնների, զգայնական վերաբերմունքի, հավանությունների ու ցնծության մեջ չփչանա այն գործնական աշխատանքը, վոր ծավալվելու յե մեզ մոտ հրամանի համաձայն:

Գնացքների խորտակումների դեմ պայքարելու մասին հրամաններ տրվում եյին նաև առաջ: Այդ հրամաններից շատերը շատ լավ եյին, բայց ամբողջ չարիքը նրանումն էր, վոր չկար հրամանների կատարման ստուգումն: Կարծում եյին, թե խորտակումների ու վթարումների դեմ պայքարելը յերկաթուղիների կատարած աշխատանքի ու միջոցառումների մի հարյուրերորդ մասն է: Միանգամայն չհասկացան այն, վոր վոչ միայն խորտակումները և վթարումները յերկաթուղիների աշխատանքի վորակի հիմնական ցուցանիշն են, այլ և պայքարը դրանց դեմ – յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքի վերակառուցման կարևորագույն լծակն է:

Իսկական վերակառուցումն անցնում է այդ վերակառուցմանը ցույց տրվող դիմադրության դեմ մղվող պայքարի մեջ: Այդպիսի դիմադրության տարրեր, խոսենք անկեղծորեն, կան նույնիսկ մեր և ձեր նման մարդկանց մեջ – տրանսպորտի հրամանատարների մեջ:

Տրանսպորտի աշխատողների մեծամասնությունը կարծում է, թե գնացքների խորտակումները միանգամայն անխուսափելի յերևույթ են: Ահա հենց ա՛յդ տեսակ տրամադրությունների դեմ է ուղղված ընդդեմ խորտակումների պայքարելու հրամանի սուր ծայրը: Գնացքների խորտակումների դեմ պայքարելու համար միլիոնավոր յերկաթուղայիններին աջող կազմակերպելու նպատակով՝ հարկավոր է, վոր հիմնական կադրերը՝ հրամանատարները հավատացած լինեն հաղթանակի վերաբերմամբ:

Հրամանը, ինչպես առաջնահերթ կազմակերպչական միջոցառումներից մեկը, պարտավորեցնում է յերկաթուղիների պետերին մեկնել հետազոտելու գնացքի խորտակման ամեն մի կարևոր դեպքը: Խորտակումների տեղը մեկնելու հարցի առթիվ այստեղ շատերը յելույթ ունեցան: Խոսողներից վոմանք կասկածում եյին—ժամանակ կլինի՞ արդյոք՝ մեկնելու և լուծարքի յենթարկելու խորտակումների հետևանքները: Սկսում են հաշվել. ամբողջ որը բաղկացած է 24 ժամից, այդ ժամանակամիջոցում հարկավոր է կատարել բազմաթիվ աշխատանքներ, ստորագրել այսքան քանակությամբ թղթեր, ղեկուցում դրել Հաղորդակցության ճանապարհների Ժողկոմատին. և ահա մեզանից դեռ պահանջում են մեկնել դեպի... Հարկավոր է հասկանալ, վոր հենց

այդ եւ–դրասենեակային բյուրոկրատիկ մոտեցում է դեպի աշխատանքը: Ինչո՞ւ. վորովհետև, յեթե մի ամսով յերկաթուղու վարչությունից մեկնեք գիծը, իհարկե վոչ բյուրոկրատորեն, պահպանելով ամեն տեսակ պայմանականություն ու արտաքին ձևը, այլ խորասուզվելով, մտնելով հարցի հենց խորքը, հենց եյության մեջ, մարդկանց ստուգելով աշխատանքի մեջ, ապա առանց ձեզ եւ թղթերը կգրվեն, գուցե մի փոքր վատ, բայց յերկաթուղին կաշխատի ավելի լավ: Դրա մեջ կասկած չկա (Ծափահարություն):

Յեթե յերկաթուղու պետն ինքը չի կարող մեկնել, թող ուղարկի իր տեղակալին: Մենք այստեղ լսեցինք հաշվետվություններ գնացքների խորտակումների մասին: Յերկաթուղային տրանսպորտի վորքա՞ն գործնական հարցեր շոշափվեցին խորտակումների, շոգեքարշների, մեքենավարների, վագոնների, յերկաթգծի, ազդանշանների, շահագործման մասին արված հաշվետվությունների առնչությամբ, մի խոսքով յերկաթուղիների բոլոր բաժինների, ամբողջ աշխատանքի հարցերը:

Ի՞նչից ավելի հեշտ է սովորել և սովորեցնել ուրիշներին կառավարել օպերատիվորեն: Նրա՞նից, վորպեսզի մաքուր թղթի վրա գրիլ զարմանալի հրահանգ, ժողովում արտասանվի ուշագրավ ճառ, թե՞ անձամբ սովորել օպերատիվ ղեկավարում և ուրիշներին սովորեցնել խորտակումների օրինակով այնտեղ, ուր դուք ստիպված կլինեք իրերի տրամաբանությամբ ուղղել և ղեկավարել օպերատիվորեն: Յերկաթուղու ամեն մի պետ, օրինակ, պետք է ինքը սովորի ղեկավարել խորտակումը լուծարքի յենթարկելու օժանդակ գնացքը: Յերկաթուղու պետը կամ նրա տեղակալը ինքըն անձամբ պետք է քննի խորտակման ամեն մի կարևոր դեպքը վոչ թե «խոշոր» յեզրակացություններ անելու և հետագայում «խորտակումների վնասակարության մասին թեզիսներ» կազմելու տեսակետից, այլ գլխավորապես պարզելու համար—ինչպե՞ս կարելի յե իրոք օպերատիվորեն կասեցնել այդ խորտակումները:

Վորովհետև ներկայումս յերկաթուղիների աշխատանքը գնահատվելու յե գնցքների խորտակումների և վթարումների դեմ պայքարելու արդյունքներով, յերկյուղ կա, վոր տեղերում կըփորձեն թաքցնել իրերի իսկական դրությունը, չեն հաղորդի տեղի ունեցած բոլոր վթարումների կամ խորտակումների մասին: Մենք նախազգուշացնում ենք ընկերներին, վոր չնայած անձնավորությանը և անցյալ ծառայություններին, կենթարկենք ամենախիստ պատասխանատվության՝ աչքակապության, Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատի ղեկավարությանը խաբելու, այդ հարցում կուսակցությանը և յերկրին խաբելու ամենաաննշան փորձերի համար:

Յերկաթուղիների պետերի հաշվետվությունները և վիճաբանությունները բաց արին և առաջադրեցին մի շարք արժեքավոր գործնական հարցեր, թեև վո՛չ ամենքն արտահայտեցին այն լարվածությունն ու այն սրությունը, վորով դրված է գնացքների խորտակումների հարցը:

Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատի վարչությունները և բաժինները պետք է մանրամասն մշակեն բոլոր միջոցառումները և ձգտեն գործադրելու այս խորհրդակցությանը դրված գործնական հարցերը:

Գծային տնտեսության նկատմամբ ճիշտ եր առաջրկվում-մոտակա ամսում համապատասխան ստուգել գծում ընկած ռելսերը, նորերով փոխարինել հին ռելսերը, վորոնք վտանգավոր են յերթևեկության համար—ճեղքված են, մաշված և այլն: Անհրաժեշտ է հետագայում նման համապատասխան ստուգումներ կատարել տարին յերկու անգամ–գարնան սկզբին ու ձմռան սկզբին, մինչև մեծ սառնամանիքների սկիզբը, այսինքն վերնալիրի (բալաստ) հալչելու և սառչելու ժամանակաշրջանում: Հարկավոր է սահմանել գիծը գծաչափերով սիստեմատիկաբար ստուգելու ճշգրիտ գրաֆիկ:

Մեքենավարները պետք է ամենակարճ ժամկետում ստանան ստուգված տվյալներ գծի պրոֆիլի մասին ու հատուկ հրահանգներ ձորագլխների մասին և թե ինչպես են վարելու գնացքն այդ տեղերում: Ընդ որին անհրաժեշտ է շտապով վերականգնել բոլոր գծանշանները (զառիվերի, զառիվայրի սկիզբն ու յերկարությունը և այլն), նաև սահմանել առանձին նշաններ բոլոր ձորագլխներում:

Միաժամանակ պետք է պարտավորեցնել մեքենավարներին անպայման հաղորդել հենց առաջին կայարանում իր դեպոյի հերթապահին գնացքի անհանգիստ ընթացքի բոլոր նկատված տեղերի մասին (ցնցումներ և այլն), վորպեսզի գծային բանվորները կարողանան արագությամբ ուղղել դրանք:

Հրամանի մեջ մատնանշվել է, վոր մինչև այժմ յերկաթուղիները համարյա չունեյին դեֆեկտոսկոպներ, այսինքն այնպիսի գործիքներ, վորոնք թույլ են տալիս արագությամբ ու ճշտորեն վորոշել ռելսերի բոլոր թերությունները: Մինչդեռ մեր փորձը ցույց է տվել, վոր ընկ. Կարպովի դեֆեկտոսկոպը թույլ է տալիս յերևան հանել այն թերությունները, վոր տեսանելի չեն հասարակ աչքին: Մեր արդյունաբերությունը լիովին կարող է կատարել այդ տեսակ դեֆեկտոսկոպների պատվերները ինչպես ռելսերի, այնպես և վագոնների ու շոգեքարշների առանցքների համար: Հարկավոր է միայն ավելի շատ նախաձեռնություն ու համառություն յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատողների կողմից:

Մեր շարժակազմը—վագոններն ու շոգեքարշները—փչանում են վոչ միայն Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատի գծերում, այլև արդյունաբերության գծերում, վորոնք ավելի անուշադրության են մատնված, քան Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատի գծային տնտեսությունը: Ընկ. Որջոնիկիձեն խոստացավ իր ժողկոմատի գծով պինդ ձեռնում գործ դնել, վորպեսզի մոտակա ամիսներում տարբեր ձեռնարկությունների տրանսպորտային ցեխերին բարելավել գծերի վիճակը: Մեր կողմից մենք պետք է նշանակենք Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատի հատուկ տեսուչներ՝ արդյունաբերության գծերի վիճակի վրա հսկելու համար, վորպեսզի թույլ չըտանք վագոններն ուղարկել այն գծերը, վորոնց վիճակը սպառնում է վնասել մեր շարժակազմին:

Վագոնների և շոգեքարշների տնտեսության նկատմամբ: — Վիճաբանությունների ժամանակ ճիշտ մատնանշվեց ծայրերը նորոգող կետերում, դեպոներում և գործարաններում հղկելու կարծր խայտառակ վորակը: Մասամբ չիմանալուց, մասամբ անփութությունից նորոգող բանվորները հաճախ կորցնում

են ռռնակի վերևի ու կողքի մասերը, վորից ռռնակի կոթը կոտրըվում է ճանապարհին և առաջ են գալիս գնացքների խորտակումներ: Անհրաժեշտ է հենց մոտակա որերին բացատրել փականագործներին—գնացքները նայողներին ու վարպետներին ռռնակների մասերի նշանակությունը, վորպեսզի նրանք չկտրտեն այդ մասերը չիմանալուց: Անիվների նորոգման մեջ մինչև այժմ տիրում է դիմազրկություն: Հարկավոր է ամեն մի զույգ անիվների վերաբերմամբ գրել այն վարպետի անունը, վոր պատասխանատու յե դրանց նորոգման համար:

Պետք է վերանայել մի շարք «ռացիոնալ» պարզեցումներ, վորոնք գցում են նորոգման վորակը: Որինակ այստեղ ճիշտ եյին առաջարկում արգելել կեռիկի մաշված մասերի էլեկտրաձուլումը, պողպատակների նորոգումը կատարել տերմիկական վառարաններով և համապատասխան մամուլներով սարքավորված գործարաններում ու տեղամասերում:

Մի շարք միջոցառումներ պետք է կիրառել ինքնաարգելակային տընտեսությունը կանոնավորելու (և, առաջին հերթին, յուղողներին ինքնաարգելակների հետ վարվելուն վարժեցնելու գծով: Այդ, ինչպես նաև մեքենավարներին համապատասխան ձևով հրահանգումը կողնի գնացքների՝ ներկայումս հաճախակի տեղի ունեցող կանգառումները կրճատելուն:

Մեծ չարիք է, յերբ ճանապարհին գնացքները հաճախակի կըտրվում են: Բացի մեքենավարների հրահանգելուց, կցումների գծով ամենաանփույթների հատուկ դաստիարակ–մեքենավար ամրացնելուց, կցման տեղերում նախազգուշական նշաններ կանգնեցնելուց, պետք է մանրազննին հետևել վագոնասարքի գործիքների վորակին և մեքենավարներին ու գլխավոր կոնդուկտորներին պարտադրել, վորպեսզի գնացքի մեկնումից առաջ անձամբ ստուգեն, թե վորքան բարեխղճորեն է կատարված վագոնների կցումը:

Բացառիկ մեծ նշանակություն ունեն ուժանդակ գնացքները:

Վոմանք խորտակումներից առաջացած վնասների մեջ հաշվում են միայն վագոնների, շոգեքարշների և գծի առաջացած վնասների արժեքը: Մինչդեռ ամենամեծ վնասը հասցվում է այն դեպքում, յերբ գծամասերին մի քանի ժամով շարժումը դադարեցվում է: Պետք է ծոբակներով ապահովել ուժանդակ գնացքները, իսկ այժմ, մինչև ծոբակներ ստանալը, պետք է կազմակերպել մի շարք հասարակ բաներ:

Ուժանդակ գնացք պետք է լինի յուրաքանչյուր հիմնական և յերթևեկության դեպոյում: Յեթե յերկաթուղիների պետերը ինչպես հարկավոր է մարտականորեն ձեռնարկեն ուժանդակ գնացքների կազմակերպման, ապա մոտակա 2–3 ամսում կարևորագույն տեղամասերում նրանք արդեն կունենան կանոնավոր սարքավորված ուժանդակ գնացքներ և դրանով իսկ զգալիորեն կրճատել են խորտակումների հետևանքները և յերթևեկության ընդհատումները լուծարքի յենթարկելու ժամանակամիջոցը:

Ներկայումս ուժանդակ գնացքի հետ գնում են պատահական մարդիկ, և գնացքը հիշեցնում է ավելի շուտ գյուղական վատ հրշեջ ջոկատ, քան բոլոր անհրաժեշտ սարքավորումով ուժված և կազմակերպված վթարային հարվածային բրիգադ: Ուժանդակ գնացքների սպասարկող կադրերը պետք է մշտապես ամրացված լինեն այդ գնացքներին, խնամքով ընտրվեն և վարժեցվեն: Պետք է նախատեսել խորտակման դեպքում այդ բանվորներին դեպի գնացք շտապ կանչելու հնարավորությունը: Գնացքի գլուխը պետք է կանգնած լինի ամուր, յեռանդուն մի պետ: Յերկաթուղիների պետերը չպետք է սպասեն Հաղորդակցության ճանապարհի ժողկոմատի ցուցմունքներին, նրանք պետք է հենց իրենք ծավալեն աշխատանքը տեղում: Խորտակումների հետևանքների լուծարքը մարտականորեն կազմակերպելու ուղղությամբ յերկաթուղային դեկավար կադրերի ունեցած ցանկության և շնորհքի մասին մենք կդատենք՝ հիմք ընդունելով ուժանդակ գնացքների կազմակերպման և աշխատանքի ընթացքը:

Ազդարարման յեվ կապի գծով. Հրամանի հրապարակումից հետո յերկաթուղիներն սկսել են ազդարարումը կարգի բերել վորոշ տեղերում (Պերմի, Տոմսկի, մասամբ և Հյուսիսային յերկաթուղիներում), արդեն կա թեթև բարելավում: Բայց այնուամենայնիվ, ինչպես և այստեղ պարզվեց յերկաթուղային պետերի պատասխաններից, յերկաթուղիների մեծամասնության ազդանշանային տնտեսությունը գտնվում է բարձիթողի արված և անխնամ դրության մեջ: Ազդանշանների խայտառակ դրության մեջ գտնվելու պատասխանատվությունը մի սպասարկումը գցում է մյուսի վրա: Դա պետք է դադարեցնել, և բոլորը պետք է համերաշխ ձեռնարկեն ազդարարումը կարգի բերելուն:

Այստեղ ճիշտ եյին առաջարկում, —[illegible] րում պետք է ազդանշանները նավթի լուսավորությունից անցկացնել էլեկտրականության: Պետք է և շոգեքարշները, առաջին հերթին մարդատար շոգեքարշները, և մանյովրային շոգեքարշներն անցկացնել էլեկտրական լուսավորության: Այստեղ գանգատվում են, թե չըկան ազդանշանային ապակիներ: Այժմ Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատը, Ծանր Արդյունաբերության ժողկոմատից ապակու գործարան է ստացել, և մեզանից է կախված ազդանշանային ապակիների արտադրության ուժեղացումը: Դրան զուգընթաց, յուրաքանչյուր յերկաթուղի մանր ազդանշանային պարագաներ ձեռք բերելու հարցում պետք է հայտնաբերի շատ ավելի ճկունություն, գործնական կապ հաստատելով տեղական արդյունաբերության հետ: Դեռ ևս քիչ է նման տիրական ճկունությունը յերկաթուղիներում: Գերադասում են իրենց պահանջների մասին հեռագրել Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատին, իսկ հետո հենվում են նրա վրա, թե Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատը չի տվել: Ճիշտ է, Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատի ապարատը ճկուն չէ: Բայց վոչ մի կերպ թույլատրելի չէ, վորպեսզի խոշորագույն տընտեսական կազմակերպություն հանդիսացող յերկաթուղին ամեն մի մանրուքի համար հեռագիր տա Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատին և անհրաժեշտ միջոցներ ձեռք չառնի տեղում: Չի կարելի կենտրոնացումը աբսուրդի հասցնել, յերկաթուղիները պետք է ավելի շատ ցուցադրեն իրենց նախաձեռնությունը:

Յերկաթուղային աշխատողներից շատերն անփույթ են վերաբերվում

ազդանշաններին, չեն ճանաչում ազդանշանները և հաշվի չեն առնում նրանց: Յերկաթուղիների և քաղաքների պետերի կարևորագույն խնդիրն է՝ ամրապնդել հարգանքը դեպի ազդանշանները, ձգտել, վորպեսզի յուրաքանչյուր յերկաթուղային հաստատ կերպով իմանա ազդարարության կանոնները:

Ազդանշանը սուրբ գործ է: Խախտել այն վոչ վոք իրավունք չունի:

Ամեն որ Հաղորդակցության ճանապարհների Ժողկոմատում հաղորդագրություններ են ստացվում փակ սեմաֆորներով գնացքների անցնելու առանձին դեպքերի մասին: Դա ցույց է տալիս գույք բրիգադների դիսցիպլինայի խախտվածություն: Մեքենավարներից վոմանք փորձում են արդարանալ, թե մենք կարծում եյինք սեմաֆորը զուր է փակված: Իսկապես, յեղել են դեպքեր, յերբ կայարանի հերթապահները հանգիստ աշխատելու նպատակով փակել են սեմաֆորները, թեյեւ կայարանը ազատ է յեղել և հնարավորություն է ունեցել գնացքն ընդունելու: Կայարանային աշխատողներն իրենց այս վարմունքով սովորեցրել են մեքենավարներին հաշվի չառնել ազդանշանները: Մենք վճռական կերպով կպայքարենք կայարանային աշխատողների կողմից դեպի իրենց պարտականությունները անփույթ վերաբերմունք ցույց տալու դեմ: Բայց մենք թույլ տալ չենք կարող, վորպեսզի մեքենավարը դիսկուսի բացի և ինքնագլուխ վճռի փակ սեմաֆորով անցնելու կամ չանցնելու հարցը:

Յերկաթուղային տրանսպորտում պետք է լինի յերկաթե դիսցիպլինա, և դա, առաջին հերթին, վերաբերում է ազդանշանների խստիվ պահպանման:

Յերկաթուղիներում դեռ ևս չեն հասկանում դիսցիպլինայի բոլշևիկյան նշանակությունը, չեն հասկանում, վոր դիսցիպլինան ոգնել է բոլշևիկներին՝ կազմակերպել բանվոր դասակարգի հաղթանակը հսկայական յերկրում, չեն հասկանում, վոր դիսցիպլինան ոգնել է մեզ՝ բոլորիս, մերկ ու սովածներիս՝ հաղթել խորհրդային իշխանության թշնամիներին, դառնալ մեծ յերկիր:

Դիսցիպլինան վախեցնում եր հին կարգերին, մի դիսցիպլինա, վոր մտցվում եր ճիպոտի և մտրակի ուժով. դիսցիպլինան այդպիսին եր ցարիզմի ժամանակ: Մեր յերկրում գիտակցական աշխատանքային դիսցիպլինան սոցիալիստական գործը շարժում է առաջ և հրաշքներ է գործում:

Մեզ համար, սոցիալիստական հայրենիքի համար, խորհրդային յերկրի համար, միլիոնավոր աշխատավորների համար անհրաժեշտ դիսցիպլինան դեռ ևս հասկացված չէ տրանսպորտում: Ահա, թե ինչու յեն վոտնահարում այդ դիսցիպլինան վերից մինչև վար: Չեն իմանում կազմակերպել մեքենավարներին, սլաքավարներին, դիսպետչերներին, կոնդուկտորներին և այլ աշխատողների այնպես, վորպեսզի նրանք աշխատեն «սրտանց» մրցելով: Վորոշ ղեկավարներ իրենց այդ չիմանալը փոխարինում են նրանով, վոր պատժում են աջ ու ձախ: Իհարկե, կան դասակարգային թշնամիներ, գիտակցորեն վնասողներ. յեթե մարդն իսկապես անուղղելի յե, խորթ մարդ է, ապա նրան պետք է հեռացնել և պատժել: Բայց այդպես չպետք է վարվել պատահաբար հանցանք թույլ տվող աշխատավոր մարդու հետ:

Չի կարելի դառն ու դիսցիպլինար տուժանքները վեր ածել մասսայական միջոցառման, վորը գործադրվում է համարյա անձնակազմի մեծամասնության նկատմամբ առանձին դեպոներում, կամ տեղամասերում: Այն ժամանակ նրանք կորցնում են իրենց նշանակությունը: Դիսցիպլինար տուժանքը պետք է մնացած մասսային մղի դեպի լավ աշխատանք: Բայց դրա համար այդ տուժանքը պետք է գործադրել անուղղելիի նկատմամբ: Իսկ մնացած մարդկանց վերաբերմամբ պետք է կիրառել տեխնիկական ուսուցումը և պայքարում ձեռք բերվող ուսուցումը: Պետք է հասկանալ, վոր այլ բան է յերբ դու մարդուն սովորեցնում ես դպրոցավարի, իսկ յերբ դուք մարդուն սովորեցնում եք պայքարի մեջ, քննադատելով հեղափոխական բոլշևիկի ամբողջ զայրույթով, ապա դա տալիս է բոլորովին այլ արդյունք: Յեթե դուք մեղավորին «նկատողություն» եք անում վորպես հեղափոխական, վորպես այլանդակություններից վրդովվող մարդ, վորպես գործի համար հոգով ցավող մարդ,— դա անպայման կտա իր արդյունքները, ահա հենց այդ հեղափոխական պայքարը, այդ իսկական բոլշևիկյան մոտեցումը դեպի մարդկանց ուսուցումը, դեպի պայքարը թերությունների դեմ—դեռ ևս չկա յերկաթուղիներում:

Խորտակումների դեմ մղվող պայքարում ենք ռեալ աջողություններ ձեռք կբերենք պայքարի շնորհիվ, այն բանի շնորհիվ, վոր տրանսպորտում կստեղծվի մարդկանց վորոշ կմախք, վորոնք սոցիալիստավարի, հեղափոխականորեն, ինչպես հարկն է կհասկանան, վոր խորտակումների, վթարների դեմ մղվող պայքարի գործը տրանսպորտի առողջացման գործն է, վոչ միայն յերկաթուղայինների, այլ և մեր յերկրի պատվի գործն է (ծափահարություններ):

Մենք մտադիր ենք մինչև վերջ պայքարել հանուն խորտակումների դեմ մղվող պայքարի վերաբերյալ տրված հրամանի իրականացման: Արցունքահոս բանաձևեր մենք չենք գրի, և յուրաքանչյուր յերկաթուղային, առաջին հերթին յուրաքանչյուր հրամատար՝ ով պատվի զգացում ունի՝ իր, յերկաթուղայինների, մեր կուսակցության, մեր խորհրդային յերկրի նկատմամբ, պետք է գործի անցնի և ձգտի, վորպեսզի այդ հրամանն իրականանա: Խորտակումների թիվն ու չափերը պետք է կրճատվեն՝ ինչ գնով էլ լինի: (Ծափահարություններ):

III.

ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ ՇՐՋԱՆԱՌՈՒԹՅՈՒՆՆ ԱՐԱԳԱՑՆԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

ՊԱՅՔԱՐԵԼ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՊԼԱՆԻ ԿԱՏԱՐՄԱՆ ՀԱՄԱՐ— ԿՆՇԱՆԱԿԻ ՊԱՅՔԱՐԵԼ ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ ՇՐՋԱՆԱՌՈՒԹՅԱՆ ԱՐԱԳԱՑՄԱՆ ՀԱՄԱՐ

Վագոնների յերթևեկության արագացնելու հարցը—յերկաթուղիներով փոխադրումների պլանը կատարելու հարցն է: Մինչդեռ յելույթ ունեցած մի շարք ընկերների ճառերի մեջ լսվում եր անցյալի յերաժշտությունը— յերկաթուղիների սովորական «իրար միս կրծելը» Հաղորդակցության ճանապարհների Ժողկոմատի չհաղորդող վարչության հետ՝ չափող գործիքների մասին: Այսօր դա՝ չի մեզ հարկա-

վոր: Մեզ հարկավոր է բարձրանալ մեր խնդիրների տեխնիկական, գործնական, կազմակերպչական գրության վորոշ մակարդակի, վոր պետք պատասխանենք մի հարցի, վոր տալիս են մեզ կուսակցությունը, կառավարությունը և ամբողջ յերկիրը—ինչո՞ւ դուք. յերկաթուղայիններդ, չեք կատարում փոխադրումների պլանը. մտադի՞ր եք արդյոք յերբևէ կատարել պլանը:

1935 թվին միջին հաշվով որեկան բեռնվելու յե 63·000 վագոն՝ 1934 թ. 55·717 վագոնի դիմաց: Բայց վորովհետև առաջին յեռամսյակում որեկան բեռնվում եր ընդամենը 55·282 վագոն, իսկ յերկրորդ յեռամսյակում վորոշված է որեկան բեռնել միայն 62·000 վագոն, հետևաբար յերկաթուղիները պետք է պատրաստվեն՝ ինչպես հարկն է աշնանա-ձմեռային փոխադրումների համար. յերրորդ և չորրորդ յեռամսյակներում փոխադրումների տարվա պլանը կատարելու համար մենք պետք է որեկան բեռնենք վոչ պակաս, քան 67·000 վագոն:

Ընկ. ՍՏԱԼԻՆԻ առաջարկով սոցիալիստական արդյունաբերությունն այս տարի մեզ տալիս է խոշոր ոժանդակություն—80·000 նոր ապրանքատար վագոն: Սակայն, փոխադրումների տարվա պլանը կատարելու համար հիմնական պահեստի ուժ հանդիսանում է յերկաթուղիների աշխատանքի բարելավումը,—արագացնել վագոնների յերթևեկությունը, ճիշտ կազմակերպել գոյություն ունեցող շարժակազմի նորոգությունը:

Վագոնների յերթևեկության արագացնելու խնդիրներն անմիջականորեն կապված են փոխադրումների պետական պլանը կատարելու խնդրի հետ: Յեթե մենք չարագացնենք վագոնի յերթևեկությունը, վագոնները չեն բավականանա՝ յերկրորդ կիսամյակում որվա մեջ 67·000 վագոն բեռնելու համար:

Կեղծ են նրանք, վորոնք յերդվում են, թե փոխադրումների պլանը կկատարվի, բայց միաժամանակ ժխտում են վագոնների յերթևեկությունն արագացնելու վերաբերմամբ նրանց տրված առաջադրությունների ռեալ լինելը: Անհրաժեշտ է ուղղակի ասել, վոր մի շարք յերկաթուղայիններ, վորոնց թվում և հրամանատարներ, վստահ չեն փոխադրումների պլանները կատարելու հնարավորության: Այստեղից-հարցը դրվում է նեղ վարչական «յերկաթուղային ծավալով»: Այստեղից-չեն կարողանում հասնել այն կովաղաչափ վերլուծման բարձրության, ուր մենք պետք է պայքարենք ու հաղթենք:

Կովի աջողությունների համար ամենից առաջ պահանջվում է բանակի և առաջին հերթին նրա հրամանատարների բացարձակ հավատը՝ հաղթանակի նկատմամբ: Խնդիրները բարդ ու դժվարին են, բայց միանգամայն իրագործելի: Բոլոր օբյեկտիվ նախադրյալները կան, պակասում է միայն մեր աշխատանքի վորակը: Յերկաթուղիներում պահեստի ուժերը խոշոր են, և յեթե մենք թեկուզ մի փոքր լավացնենք մեր աշխատանքը, ապա վոչ միայն կկատարենք, այլ և կգերակատարենք պլանը:

Ինչի՞ց է գոյանում վագոնների յերթևեկության ժամանակը: Այդ թվերը շատ խրատական են, և ամեն մի յերկաթուղային պետք է հաստատ իմանա: 1934 թ. միջին հաշվով ամեն մի վագոն մի բեռնելուց մինչև մյուսը կտրում եր 211 ժամում, այսինքն 8.78 որում

1·029 կիլոմետր, վորից 300 կիլոմետր-դատարկ:

«Յերթևեկությունների մեջ»,—այդպես են գրում հաշվետվություններում,—վագոնը գտնվում եր 72,5 ժամ:

Բայց այդ 72,5 ժամը նույնպես հարկավոր է բացատրել, այսինքն դրա մեջ մտնում են նաև պարապուրդները միջանկյալ կայարաններում: Յեթե մենք այդ ժամերը վերլուծենք, կստացվի այն, վոր յերթևեկության մեջ ամեն մի վագոն գտնվում եր միայն 45,7 ժամ, այսինքն 21,6 տոկոս. կանգ եր առնում միջանկյալ կայարաններում շոգեքարշի համար ջուր վերցնելու, վառարանը մաքրելու, տոսախները նայելու և յուղելու պատճառով-26,8 ժամ, այսինքն 12.8 տոկոս և այլն:

Ամեն մի վագոն բեռնավորման ու դատարկման կայարաններում և ձեռնարկությունների գծերում կանգնում եր միջին հաշվով 47 ժամ-22 տոկոս, կանգնում եր տեսակավորող ու տեղամասային կայարաններում 91 ժամ-43 տոկոս: Տեղամասային առևտրական արագությունը 14,2 կիլոմետր եր՝ մի ժամում, տեխնիկական արագությունը-22-23 կիլոմետր՝ մի ժամում: Ամբողջ որվա ընթացքում վագոնը յերթևեկում եր միայն 5-2 ժամ և այդ ժամանակամիջոցում անցնում եր 117 կիլոմետր:

Կարելի յե մոտենալ վագոնների յերթևեկության վերաբերող այդ թվերից յուրաքանչյուրին և խստորեն կրճատել այդպիսիք: Առաջին հերթին հարկավոր է կրճատել խայտառակ պարապուրդները, վորովհետև այժմ ապրանքատար վագոնն իր ժամանակի $\frac{4}{5}$-ը մնում է կանգնած և միայն ժամանակի $\frac{1}{5}$ մասում է յերթևեկում:

Վո՛չ բոլոր յերկաթուղայիններն համաձայն են վագոնների յերթևեկության այդպիսի գնահատմանը: Շատերը նրանցից, առանձնապես շահագործման բաժնի աշխատողները, վոչ միայն հարմարվել են վագոնների պարապուրդի ամոթալի թվերին, այլ և փորձում են հիմնավորել այդպիսիք «տեսականապես». նրանք փորձում են ապացուցել, թե վագոնների յերթևեկության մեջ «ավել-անցել են» Արևմտյան Յեվրոպայից և Ամերիկայից: Չկա վոչինչ ավելի խաբեբայական, քան նման հայտարարությունները: Այդ վոչ բարով տեսաբանները որինակ են բերում մեզ կապիտալիստական տնտեսության բացասական կողմը-տեսե՛ք Ամերիկայում իբր վագոնն ոգտագործվում է ավելի քիչ, քան մեզ մոտ և այդ պատճառով պետք է բավարար համարել վագոնների յերթևեկությունը մեզ մոտ, ընդ ամին խորհուրդ տալով որինականացնել վագոնների այն պարապուրդները, վոր կան մեզ մոտ:

Հարկ չկա ապացուցելու, վոր դա զուտ բուրժուական թեորիա յե, վորն անտեսում է խորհրդային պլանային տնտեսության առավելությունները, վորոնք թույլ են տալիս խնայել ժամանակը և նյութական միջոցները գիշատչորեն, վոչ-արտադրականորեն ծախսելուց, վոր անխուսափելի յե բուրժուական տնտեսության մեջ: Ամերիկայում բազմաթիվ յերկաթուղիներ, մրցելով իրար հետ կլիենտի համար, ստիպված են համաձայնել, վոր վագոնները կանգնած մնան և սպասեն բեռնվելուն: Բացի այդ, ճգնաժամի հետևանքով նրանց մոտ ավելի շատ վագոններ կան, քան բեռներ՝ փոխադրելու համար: Միաժամանակ այդ բուրժուական վոչ

քարով տեսարանները շահագործման ինստրուկցիայից ծագցնում են Ամերիկայի և Գերմանիայի յերկաթուղային տրանսպորտի ուժեղ կողմերը, վորոնք կարող են որինակ ծառայել մեզ:

Հայտնի յե, վոր Ամերիկայի հիմնական յերկաթգծերում ապրանքատար գնացքները յերթևեկում են որեկան ավելի քան 600 կիլոմետր արագությամբ: Գերմանիայում, ըստ յերևույթին տնտեսության հետ անմիջական կապ չունեցող նպատակներով ապրանքատար գնացքները յերթևեկում են ավելի մեծ արագությամբ – 75–90 կիլոմետր մի ժամում:

Յեվ ահա փոխանակ մեր գործադետ յերկաթուղայիններին ազնվորեն պատմելու, թե արտասահմանյան տրանսպորտի ինչը հարկավոր է սովորել և ի՞նչը հարկավոր չէ սովորել, այդ մարդիկ խառնաշփոթում են փաստերը, վորպեսզի չողոքորթ ու սուտ դատողություններով, թե իբր այժմ մեր տրանսպորտն ավելի լավ է աշխատում ամերիկականից, ջլատեն մեզ մոտ լավագույն մարդկանց տրանսպորտի վերակառուցման համար համախմբելու գործը և արգելք լինեն վագոնների շրջանառության արագացնելու ու պարապուրդների դեմ պայքարելու մարտական խնդիրը կատարելուն:

Դժբախտաբար, հարկավոր է խոստովանել, վոր այդպիսի նեխված թեորիաներ չափազանց շատ եյին տարածված շահագործման գծերի բանվորների մեջ:

Այդ թեորիաների «ստեղծագործողները» հարգանք եյին վայելում գիտա–հետազոտական ինստիտուտներում ու բուհերում, մամուլի մեջ («Յերկաթուղիների շահագործումը» թերթը և այլն), ինչպես և Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատի գործնական աշխատողների մեջ:

Ներկայումս շահագործման գծերի կոմունիստները խոստովանում են, թե իրենց «ուշադրությունից վրիպել եր», թե իրենք «աչքները փակել եյին» այդպիսի հակապետական թեորիաների հանդեպ: Բայց յեկեք մտցնենք լիակատար պարզություն: Շահագործման գծերի կոմունիստների հանցանքը կայանում է վոչ միայն նրանում, վոր նրանց «ուշադրությունից վրիպել եր», այլ նրանում, վոր նրանց մի մասը ին՛քն եր գտնվում այդ բուրժուական թեորիայի ազդեցության տակ՝ ժամանք խորասուզվելով ընթացիկ ոպերատիվ հարցերի մեջ և չկարողանալով անորինել հարցերը մինչև վերջը, մյուսները այն՝ պատճառով, վոր իրենք եյին տրամադրված վագոնների շրջանառությունն արագացնելու դեմ: Կուսակցությունը և կառավարությունը արդեն գործնական հիմքերի՛ վրա՛ յեն դրել, տրանսպորտի տեխնիկական վերակառուցման խնդիրները: Կուսակցությունը և կառավարությունը ձեռք են առնում մի շարք կոնկրետ միջոցներ, վորպեսզի տեխնիկապես ավելի լավ զինեն տրանսպորտը: Սակայն, վոչ բարով տեսաբաններին և ոպորտունիստներին պոչից քաշ յեկողներին դա՛ չե հարկավոր. Նրանց հարկավոր է թաքցնել հասարակությունից, յերկրից, վոր յերկաթուղիների տեխնիկական միջոցները վատ են ոգտագործվում, և դրանով տապալվում է ժողովրդական տնտեսության աջող զարգացումը:

Պահպանողական տարրերը, վորոնց թվում և մի քանի կոմունիստներ, ճգնում են ապացուցել, թե վագոնից, կամ ինչպես նրանք փաղաքշանքով ասում են «արկղիկից» այլ և այլ բան չես հանի»: Մենք պնդում ենք, և մեզ հետ անպայման կհամաձայնի ամեն մի յերկաթուղային, խորհրդային յերկրի ամեն մի քաղաքացի, վոր կայարաններում յեղած խայտառակ պարապուրդների կրճատումը, վագոնների յերթևեկության արագացումը– միանգամայն իրականացնելու գործ է և կախված է անհատական գործոններից, իրենց՝ յերկաթուղայինների ցանկությունից և աշխատելու հմտությունից:

Շահագործման մի քանի գծերի աշխատողներ փորձում են, տեսական մոլորվածության իրենց հանցանքը մեղմել պատճառաբանելով, թե գործնական աշխատանքի մեջ նրանք տալիս եյին ճիշտ չափանիշներ վագոնների շրջանառության վերաբերմամբ, բայց նույնիսկ այդ դեպքում էլ պարզ է, վոր ինքը չափանիշը վոտքեր ու ձեռքեր չունի, դու՛ ես այդ գրել, դա հանդիստ մնում է իր տեղում: Աշխատանքի չափանիշներն իրականացնելու համար՝ հարկավոր են մարդիկ, վորոնք համոզված լինեն չափանիշների ճշտությանը, պայքարեն դրանց համար: Տեղական աշխատողներն անմիջապես զգում են ղեկավարման կեղծությունը: Յեթե ղեկավարները տալիս են չափանիշներ, իսկ իրենք կասկածում են դրանց իրական լինելու մեջ, իրենք կարծում են, թե չի կարելի արագացնել վագոնների յերթևեկությունը, թե մենք առանց այն էլ արդեն «առաջ ենք անցել Ամերիկայից», ապա տեղերում դա միանգամից զգում են և չեն պայքարում չափանիշների համար: Չափանիշները մնում են թղթի վրա, իսկ վագոններն իրենց ժամանակի $\frac{4}{5}$-րդը մնում են պարապ և միայն ժամանակի $\frac{1}{5}$-րդը յերթևեկության մեջ են:

Բոլշևիկյան պայքարը՝ տրված նորմաները գործադրելու համար՝ փոխարինվում եր դիվանագիտական խաղով Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատի հետ սակարկելով: Դրան պետք է ավելացնել, վոր շահագործման վոչ-բարով տեսաբանները վագոնների յերթևեկության հարցն առանց կարիքի բարդացրին բազմաթիվ մտացածին ու արհեստական ֆորմուլաներով և շատ չափանիշների զրկեցին իրենց կենսական բովանդակությունից:

Միանգամայն հասկանալի յե, վոր վագոնների շրջանառության արագությունը – գործնականապես իրականացնելու համար հարկավոր է ցրել «տեսական մառախուղը», լիակատար պարզություն մտցնել աշխատողների մտքի մեջ: Դրա համար հարկավոր է մինչև վերջ մերկացնել հակապետական բուրժուական թեորիաները, վոր չափազանց տարածված են Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատի շահագործական աշխատողների մեջ և տեղերում:

Դիմենք քննելու այն իրական պահեստի ուժերն ու հնարավորությունները, վորոնք կան յերկաթուղիներում՝ վագոնների շրջանառությունն արագացնելու համար:

ԿՐՃԱՏԵԼ ՊԱՐԱՊՈՒՐԴՆԵՐԸ ԿԱՅԱՐԱՆՆԵՐՈՒՄ, ԱՐԱԳԱՑՆԵԼ ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ ՇԱՐԺՈՒՄԸ

Տեսակավորող կայարաններում տրանզիտային վագոնները վերադասավորման համար որվա մեջ կանգնում են 12–14 ժամ: Այդ պարա-

պուրղները հեշտությամբ կարելի յե կրճատել, ինչպես այդ ցույց ե տալիս առաջավոր կայարանների պրակտիկան, առնվազն 25–30 տոկոսով: Նման կրճատումը թույլ ե տալիս զգալիորեն արագացնել վագոնների շրջանառությունը:

Ամենից առաջ հարկավոր ե ուշադրություն դարձնել խոշոր տեսակավորող կայարանների վրա, վորոնք այժմ հանդիսանում են, իբրև կանոն, վագոնների «տկնուցքներ»:

Ցանցի մեջ կան ընդամենը 31 կայարան աշխատող գորկաներով: Վերցնենք դարձյալ նույնքան խոշոր տեսակավորող կայարաններ առանց գորկաների: Կլինեն ընդամենը 70–80 կայարան, վորոնք վճռում են պլանի բախտը: Միթե այժմ այդ կայարաններն առանձնացված են վորեվե տեսակետից – քաղաքական, կազմակերպչական, նյութական: Այդ կայարաններում տիրում ե կեղտ, անկարգություն և կայարանապետը վոչ մի կոպեկ չունի, վոր պետքի մաքրի ու կարգի բերի իր կայարանը: Միթե չի կարելի այդ 70–80 կայարանն որինակելի դարձնել բոլոր տեսակետներից: Հարկավոր ե միայն ձեռնամուխ լինել այդ գործին հեղափոխականորեն, բոլշեվիկորեն և վոչ թե չինովնիկաբար, և վագոնների պարապուրդները խոշորեն կկրճատվեն այդ կայարաններում:

Հենց դժբախտությունը նրանումն ե, վոր յերկաթուղիներում չափազանց շատ են չափանիշները, չափազանց շատ ե հաշվառքը և չափազանց քիչ ե մշտական պայքարը:

Ներկայումս տեսակավորող կայարանների աշխատանքում լարվածություն չի զգացվում: Աշխատում են ընդհատումներով, դանդաղ—որվա առաջին կիսում և ավելի աշխուժ—ժամը 18-ի մոտերքը:

Ցես այս օրերս յեղա Լյուբլինո կայարանում, ման յեկա առավոտվա ժամը 8 և կեսից մինչև ցերեկվա ժամը 1 և կեսը: Լյուբլինոն վատ կայարան չե, նա ավել կամ պակաս չափով կատարում ե իր աշխատանքը և այնուամենայնիվ այդտեղ աշխատանքի իսկական տեմպեր չկան: Յեթե Լյուբլինո կայարանի բանվորները մարտականորեն ձեռնամուխ լինեն աշխատանքին, նրանք կկարողանան խոշորեն իջեցնել վագոնների պարապուրդները:

Կայարանները պետք ե աշխատեն պլանով, գրաֆիկով, վագոնների պարապուրդը կայարանում պետք ե բաժանել ըստ առանձին գործողությունների և ուշադրությամբ քննել, թե չի՞ կարելի, արդյոք, կրճատել ժամանակն այս կամ այն գործողության համար, չի՞ կարելի, արդյոք, մի քանի գործողությունները կատարել միաժամանակ. Այդ դեպքում կայարանի ամեն մի աշխատող կիմանա, թե ինչ ե պահանջվում իրենից, կատարում ե, արդյոք, նա առաջադրությունը, թե տապալում:

Այդպիսի նախնական աշխատանք կատարվեց Դոնեցկի յերկաթուղու մի քանի կայարաններում նրանից հետո, յերբ առաջադրություն տրվեց յերկաթուղուն հավաքել վոչ պակաս 1000 վագոն ներքին միջոցներից՝ բեռնելու համար: «Կրասնի Լիման» կայարանի պետը կրճատեց պարապուրդները ամեն մի գործողության մեջ: Որինակ, նա կրճատեց ժամանակը, յերբ վագոնը մտնում ե կանգնած պարկում մշակելու համար, հաշվի առած տեխնիկական քննությունը, մի ժամ 52 րոպեյից հասցնելով 25 րոպեյի, նախապես վորոշելով գնացքների մոտենալու, գնացքները համապատասխան գծերի վրա ընդունելու և յեկած գնացքների տեխնիկական մշակման ժամանակը պակասեցնելու ժամացույց: Առաքման պարկում գնացքների մշակման պարապուրդը նա 4 ժամ 06 րոպեյից հասցրեց 2 ժամ 40 րոպեյի և այլն: Կայարանում պարապուրդները կրճատելուց հետո յել դեռ շատ մեծ են: Բայց արդեն կատարված աշխատանքը թույլ տվեց ներքին միջոցներից բեռնելու համար խնայել 263 վագոն:

Ապրանքատար գնացքների չվացուցակը յերկաթուղիներում «հարգանք չի վայելում»: Ապրանքատար գնացքները սովորաբար յերթևեկում են առանց չվացուցակի:

Կազմվում են չվացուցակներն ըստ ուղեմասերի, բայց չեն համաձայնեցնում այդ չվացուցակները ուղեմասային ու տեսակավորող կայարանի աշխատանքի պլանի հետ: Հաճախ գրաֆիկը կազմվում ե առանց հաշվի առնելու կայարանների գնացքների առաքման և ընդունելու ունակությունը: Դրա հետեվանքով - չվացուցակները խախտվում են:

Ցես հանձնարարեցի ստուգել գնացքների յերթեվեկությունը չվացուցակներով ընտրովի՝ մի քանի որ առաջ: Ահա որինակ, մարտի 29-ին Ալեքսանդրովից դեպի՝ Լոսինոոստրովսկ ուղարկվեցին Հյուսիսային յերկաթուղով 18 ապրանքատար գնացք, վորոնցից միայն 7-ը չվացուցակով: Լոսինոոստրովսկ հասան չվացուցակով 9 գնացք (յերկուսն ուշացումը վերացրին ճանապարհին), 9 գնացք տեղ հասան բոլորը միասին 19 ժ. ուշացումով: Ուշանալու պատճառներն են. ուշացած մարդատար գնացքներին ուղարկելը 8 ժամ 15 րոպե, շոգեքարշների ուշ բաց թողնելը– 2 ժամ 09 րոպե, գնացքի շոգեքարշի նորոգությունը – 42 րոպե, գնացքի անպատրաստությունը – 1 ժամ 40 րոպե և այլն: Դա – Մոսկվային մոտ, համեմատաբար բարեհաջող գծամասում:

Ուրիշ ուղեմասերում դրությունն ավելի վատթար ե: Միջանկյալ կայարաններում գնացքները կանգնած են մնում չափազանց յերկար: Լյուբլինո կայարանի գլխավոր կոնդուկտոր ընկ. Սերեգան ասում եր ինձ. «Յեթե յես պայմանավորվեմ մեքենավարի հետ և նա մեկնելուց առաջ ջուր վերցնի, մենք կհասնենք Սերպուխով առանց կանգնելու և Պոդոլսկում «հարկ չի լինի» ջուր վերցնել: Բայց այդպիսի պայմանավորում հաճախ չի լինում և գնացքները մնում են կանգնած միջանկյալ կայարաններում իզուր տեղը, առանց կարիքի:

Մարդատար գնացքների յերթևեկության գրաֆիկները կազմված են մեծ մասամբ անաջող: Դրանք արգելակում են ապրանքատար շարժումը: Մի շարք ամենալարված բեռնատար գծերի վրա մարդատար յերթևեկությունը գրավում ե կայարանների գնացքներ ընդունելու և ուղարկելու ամբողջ հնարավորության կեսից ավելին: Ապրանքատար գնացքներն ուղարկվում են խոտորնակի, ավելի հեռավոր գծով: Յերկար ժամեր ապրանքատար գնացքները կանգնած են մնում, սպասելով, վորպեսզի մարդատար գնացքներն անցնեն: Տուլա–Մոսկվա ուղեմասում 20 ապրանքատար գնացք դրա պատճառով որվա մեջ կանգնած են մնում 88 ժամ: Դրան պետք ե համակցել, վոր մարդատար գնացքները յերթեվեկում են մեծ մասամբ վոչ լցված, իսկ նրանցով գնացողները կեսից ավելին– իրենց հիմնար-

կությունների հաշվով են յերթևեկում, մասամբ ավելորդ կամ նույնիսկ կեղծ գործուղումներով:

Խորհրդային Միության ամեն մի բանվոր, ամեն մի քաղաքացի հասկանում է, վոր նման դրությունն աննորմալ է, վոր մենք չենք կարող դրա համար ղոհաբերել ժողովրդատնտեսական շահերը: Ահա թե ինչու կառավարությունը հանձնարարեց կարգավորել մարդատար յերթևեկությունը և, վորտեղ անհրաժեշտ է, կրճատել ավելորդ գնացքները:

Պլանի իրացման բախտը վճռում են մարդիկ: Դա առանձնապես վերաբերում է գնացքների շարժման չվացուցակը ճշտիվ պահպանելու համար մղվող պայքարին: Ներկայումս յերկաթուղիներում գոյություն ունեցող սխտեմի մեծ թերությունն է հանդիսանում այն, վոր այն աշխատողները, վորոնք անմիջականորեն պիտի պայքարեն չարժվող գնացքում չվացուցակի իրացման համար, այն է կոնդուկտորները, շատ դեպքերում անբավարար վորակավորման և վոչ հեղինակավոր մարդիկ են:

Ինձ ասել են գլխավոր կոնդուկտորները, վոր այժմ, յերբ գլխավոր կոնդուկտորը փորձում է սելեկտորով զանգ տալ դիսպետչերին և ասել, թե՝ «ինձ ուղեմասում սխալ են պահում», ապա դիսպետչերը հաճախ լսել չի ցանկանում: Յեթե ունենանք հեղինակավոր բանիմաց, խելացի գլխավոր կոնդուկտոր, յեթե նրան լավ հրահանգենք, կանոնավոր կերպով ապահովենք, տարազ հագցնենք, նա գնացքի ուղևորության ճամբին դիսպետչերների գլխավոր ոգնականը կլինի: Պետք է բարձրացնել գլխավոր կանդուկտորի և՛ իրավունքները, և տրամադրությունը, վորպեսզի նա իրեն զգա գնացքի տերը· չէ՞ վոր նրան վստահում են մի ամբողջ գնացք:

Գլխավոր կոնդուկտորների դերի բարձրացումը ամրապնդում է ընկ. Կուտաֆինի աշխատանքի մեթոդները: Ինչումն է կայանում ընկ. Կուտաֆինի առաջարկների իմաստը: Նա Ամերիկա բացելու հավակնություն չունի: Բայց նա իբրև պրակտիկ փորձի, կենսական պայծառ խելքի տեր մարդ, բռնեց յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքի հենց թույլ տեղը, — շարժվող գնացքն անխնամ դրության մեջ է, վորպես կանոն հրամատարները ղեկավարում են սելեկտորը, իսկ իսկական արտադրության մեջ, վորը հանդիսանում է մեր շարժվող գնացքը, աշխատում են անբավարար փորձառություն ունեցող կոնդուկտորներ: Գնացքների դիսպետչերների ուղեկցության վերաբերյալ նրա առաջարկը նպատակ ունի պրակտիկ կերպով սովորեցնել կոնդուկտորներին ճիշտ վարել գնացքը: Գնացքներին ուղեկցելու իր օրինակով ընկ. Կուտաֆինը սովորեցնում է գլխավոր կոնդուկտորներին պարզ, բայց և միաժամանակ կարևոր բաների, թե ինչպես գործնականում պայքարել հիմարության դեմ՝ յեթե կազմում ես գնացքը, ապա մեջտեղը մի դնի այն վագոնները, վոր պիտի թողնես հարևան կայարաններում, այլ դիր կամ վերջում, կամ առջևում, նախորոք նախազգուշացրու կայարաններին, թե ձեզ համար գալիս են այսինչ վագոնները, վորպեսզի կայարանը կարողանա ժամանակին նախապատրաստվել այդ վագոնների հետ կապված աշխատանքին:

Այժմ մենք պարտավոր ենք պաշտպանել Կուտաֆինի մեթոդի իսկական իրականացումը և լրացնել այն՝ ամենից առաջ գլխավոր կոնդուկտորների դերի ու պատասխանատվության բարձրացումով, վորպես դիսպետչերների հիմնական ոգնականների գնացքները ճիշտ վարելու գործում և ապա ամրապնդել գնացքների՝ ներկայումս սոցիալիստական մրցման կամավոր սկզբունքների վրա հիմնված դիսպետչերական ուղեկցումով, մշտական վերաքննիչներով – Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատի դիսպետչերներով: Այժմ գոյություն ունեցող շարժման վերաքննիչներից այդ վերաքննիչ – դիսպետչերները զանազանվելու յեն նրանով, վոր նրանք իրենց ամբողջ ստուգումն իրականացնում են վոչ թե առանձնասենյակներում, վոչ թե թղթերով, այլ գնացքներին ուղեկցելով:

Պետք է ընտրել 200 ամուր աշխատող-մարտիկների, մարդկանց, վորոնք գիտեն կյանքը և վորոնք գիտեն պայքարել գործնականում գնացքների առաջխաղացման՝ համար: Այդ մարդկանցից յուրաքանչյուրին անձամբ կհաստատի Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատը և նրանք յերկաթուղում կատարած իրենց ամբողջ աշխատանքի ժամանակ կենթարկվեն յերկաթուղիների պետերին: Բայց այդ նույն ժամանակ նրանց վրա պարտականություն կդրվի անմիջականորեն տեղեկություն տալ Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին գնացքների շարժման ժամանակ նկատած բոլոր լուրջ անկանոնությունների մասին: Յեթե վերաքննիչ դիսպետչերը գալիս է կայարան և տեսնում, վոր կայարանի հերթապահը ճիշտ չի վերաբերվում իր գործին, ժամանակին չի ուղարկում գնացքը, խախտում է չվացուցակը, ապա վերաքննիչ – դիսպետչերը միջոցներ է ձեռք առնում տեղում: Յերկիշխանությունից խուսափելու համար վերաքննիչ – դիսպետչերը կայարանների պետերին և այլ աշխատողների անմիջականորեն հրամաններ չի տա: Բայց յեթե նրա խորհուրդները չեն կատարում, ապա նա այդ մասին կհաղորդի յերկաթուղու պետին և ժողկոմին:

Հաղորդակցության Ճանապարհ–ների Ժողկոմատի ապարատի աշխատանքի մեջ մեծ մինուսն է այն, վոր դիսպետչերների ամբողջ խումբը հիմնված է միայն տեղերից ըստացվող թվերի վրա. այնպես չէ, վոր իմանանք տեղերի փաստացի դրությունը: Որինակ, մարտի 31-ին, յերբ յես Լյուբլինոյումն եյի, այնտեղ մի գնացքի խախտման պատճառով փոփոխեցին ամբողջ չվացուցակը: Մեզ մոտ այնպես չէ. վոր վորևէ կոնկրետ դեպքի համաձայն արվի համապատասխան ցուցմունք, դաս առնվի: Յերկաթուղիների ոպերատիվ դրության մասին այդ ինֆորմացիան մենք չունենք: Ասում են, վոր յերկաթուղիները ևս չունեն նման տեղեկություններ բաժանմունքներից ու կայարաններից:

ՁԱՅՆԵՐ ՏԵՂԵՐԻՑ.—Վոչ չունեն:

ԿԱԳԱՆՈՎԻՉ.—Միմիայն թվերի, թեկուզ և ճիշտ թվերի հիման վրա հրաման տալը բավական չէ: Տնտեսությունը կազմակերպելու համար, իսկ տրանսպորտը վիթխարի տնտեսություն է, պետք է ունենալ կենդանի ինֆորմացիա, կենդանի ղեկուցում այս կամ այն գործը կատարելու մասին, թե ինչպես են ընթանում գնացքները, ինչ դրության մեջ է շոգեքարշը, ինչպես են աշխատում մեքենավարները, շոգու տակ ինչքան ժամանակ

են զուր տեղը պահում շոգեքարշը և այլն:

Վերաքննիչ-դիսպետչերները կօգնեն մեզ տեղերի աշխատանքի մասին Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատում նման կենդանի ինֆորմացիա կազմակերպելու: Նրանք կօգնեն ճեղքել գրասենյակային նության, թղթե ղեկավարության պատնեշը: Ինքնին հասկանալի յե՝ վերաքննիչ-դիսպետչերները չպետք է իրենց հակադրեն գոյություն ունեցող ապարատին: Հիմքը կազմում է յերկաթուղու պետը, սպասարկման պետը, քաղբաժինները և այլն, նրանք գլխավոր ուժն են, գլխավոր հրամանատարները, նրանցից բացի յերկաթուղում ուրիշ հրամկազմ լինել չի կարող: Բայց դա դեռ չի նշանակում, թե այս կամ այն յերկաթուղու դրության մասին Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատը պիտի իմանա միմիայն յերկաթուղու պետից: Յերկաթուղիները ճիշտ և օպերատիվ կերպով ղեկավարելու համար Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատը պիտի ունենա ինֆորմացիայի և տեղերի հետ կապի բազմազան աղբյուրներ: Նման կապերից մեկը լինելու յեն Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատի վերաքննիչ դիսպետչերները:

ԲԵՌՆՄԱՆ, ԲԵՌՆԱԹԱՓՄԱՆ ՅԵՎ ՄԱՐՇՐՈՒՏԻ ՄԱՍԻՆ

1934 թվին բեռնման և բեռնաթափման կայարաններում ու ձեռնարկությունների օժանդակ ուղիներում վագոնի մի շրջանառության ընթացքում պարապուրդները հասել են 47 ժամի: Նման հսկայական պարապուրդներ միանգամայն անհանդուրժելի յեն:

Ամբողջ բեռնման 70–75 տոկոսը տեղի յե ունենում արդյունաբերության օժանդակ ուղիներում և միմիայն 25–30 տոկոսը՝ Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատի ուղիներում: Դժբախտաբար Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատն արդյունաբերության ժողկոմատներին իր ուղիներում բեռնման-բեռնաթափման աշխատանքների արագացման նմուշ չի ցույց տալիս: Յերկաթուղիներում յերկաթուղային ուժերով կատարվող բեռնումն ընթանում է ծայրաստիճան դանդաղ ու վատ: Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատի տնտեսական բեռներով բեռնված վագոններն, այսպես կոչված տնտեսական գնացքներում առաջ են շարժվում ավելի դանդաղ, քան սովորական ապրանքային վագոնները:

Անկարելի յե այլևս հանդուրժել նման խայտառակությունները:

Վատ են աշխատում մեր կլիենտները՝ ներառյալ նաև մեր հիմնական կլիենտի—Ծանր Արդյունաբերության ժողկոմատի ձեռնարկությունների տրանսպորտային ցեխերը: Ծանր Արդյունաբերության ժողկոմատի ձեռնարկությունների բեռները կազմում են ընդհանուր բեռնման 61,5 հազար վագոններից 33,6 հազ. վագոն: Այդ 33,6 հազ. վագոններից 20,5 հազարն ընկնում է միայն 5 գծի՝ Յեկատերինյանին, Դոնեցին, Պերմին, Տոմսկին, Հարավ Ուրալյանին: Մեր հիմնական կլիենտներից մեկը – Ծանր Արդյունաբերության ժողկոմատը խոստանում է ձեռք առնել բոլոր միջոցները, որպեսզի գործարաններում տրանսպորտային գործը դրվի օրինակելի ձևով: Այդ ուղղությամբ մենք պետք է նրան ամեն կերպ օգնենք, պետք է մերկացնենք ձեռնարկությունների վատ աշխատանքը, պետք է պայքարենք այն ծաղրանքի դեմ, յերբ վագոնի հետ ավելի վատ են վարվում, քան սայլակի հետ, յերբ վագոնը որպես պետական գույք չեն համարում, վագոնը կանգնած է զուր տեղը, իսկ տրանսպորտային ցեխի աշխատողները վագոնների պարապուրդի վրա նայում են բավական սառնասրտությամբ:

Դոնեցի գիծն ու Դոնեցի մարդկոմը մեզ միայն մի փոքրիկ մասը ցույց տվին այն բանի, թե ինչ կարելի յե հասնել, յեթե ինչպես հարկավոր է պայքարենք պարապուրդների դեմ և բեռնելու գործողության ժամանակը կրճատելու համար:

Այն, ինչ արվել է Դոնեցի յերկաթուղում, կարելի յե անել նաև մյուս յերկաթուղիներում: Մարտ ամսին դեռ մի փոքր չափով այդ բանին ձեռնարկեցինք, և արդեն ունենք որոշ հետևանքներ: Դնեպրոպետրովսկի մարդկոմը հաղորդեց, որ հնարավոր է պարապուրդը կրճատել նրանց ձեռնարկություններում 10–15 տոկոսով, Չելյաբինսկի մարդկոմը հաղորդեց, որ Հարավ-Ուրալյան յերկաթուղին ձեռնարկությունների հետ կնքել է այնպիսի խայտառակ պայմանագրեր, որոնք մեծ պարապուրդներ են քաջալերում: Օրինակ, Չելյաբինսկի տրակտորային գործարանում պարապուրդները սահմանել են 7,5 ժամով, իսկ ասոր պարապուրդը հասցրել են 4 ժամ 45 րոպեի և միանգամայն հնարավոր են համարում ապրիլ-մայիսին պարապուրդը հասցնել 3 ժամի: Չելյաբինսկի ալրաղացն ըստ պայմանագրի իրավունք ունի բեռնելու համար վագոնը պահել 3 ժամ, իսկ իրականում դա հասցվում է 1,5 ժամի:

Յերկաթուղիների պետերի և քաղբաժինների համար ամենակարևոր խնդիրն է—վագոնների պարապուրդի դեմ պայքարելու գործում ստանալ մարդկոմների ու մարդգործկոմների օգնությունը:

Վագոնների շրջանառության և պարապուրդները կրճատելու խոշորագույն աղբյուրը՝ տեսակավորող կայարաններում գնացքների կազմերի վերահավաքման պատճառով-հանդիսանում է մարշրուտիզացիան: Խորհրդային տնտեսության պլանայնությունը ահագին հնարավորություններ է տալիս մարշրուտիզացիայի լայն կիրառման համար, բայց յերկաթուղային տրանսպորտում մարշրուտիզացիան, որպես օրգանական յերևույթ մենք չունենք: Չկա մարշրուտիզացիայի ծավալուն, նախամտածված պլան: Չկա մարշրուտիզացիայի պլաններն իրացնելու սիստեմատիկ պայքար:

Չե՞ որ չի կարելի մարշրուտիզացիայի պլան համարել Դոնբասից Մոսկվա և Լենինգրադ ուղարկվող մի քանի գնացքների ծրագրված առաքումը: Դրան ավելացրած և այն, որ նրանք ևս մեծ մասամբ ապահով նշանակման տեղը չեն հասնում և փոփոխության են յենթարկվում ճանապարհին:

Ինչ՞ հնարավորություններ ունենք մենք: 1935 թվին մենք պետք է փոխադրենք 358 միլիոն տոնն բեռներ՝ 1934 թվին փոխադրած 317 միլիոն տոննի փոխարեն: Որո՞նք են այդ հիմնական բեռները: Քարածուխ—98 միլիոն տոնն՝ 27 տո-

կոս, բոլոր փոխադրումների համարյա մեկ-երրորդը, նավթ–24.5 միլ. տոնն՝ 6,8 տոկ., սև մետաղներ 17,5 միլիոն տոնն՝ 4,8 տոկ., հանքաքար–24 միլիոն տոնն՝ ամբողջ բեռնման 6,7 տոկ., անտառանյութ –36 միլիոն տոնն՝ բեռնման 10 տոկ, փայտեղեն–16 միլիոն տոնն՝ ամբողջ բեռնման 4,4 տոկ., հաց–29.5 միլիոն տոնն՝ 2 տոկ., շինանյութեր-23 միլիոն տոնն ամբողջ բեռնման 6,3 տոկ.: Ութ հիմնական բեռներ տալիս են բեռնման 75 տոկոսը՝ 268 միլիոն տոնն: Յեթե ինչպես հարկն է տնտեսավարի ու գրագետ կերպով դնենք փոխադրումների պլանավորումը, ապա մարշրուտիզացիայի համար ինչպիսի հսկայական հնարավորություններ կան այն փաստում, վոր բոլոր փոխադրումների յերեք-քառորդը կազմում են ութ հիմնական բեռներ, վորոնց փոխադրումը պլանավորվում է կենտրոնից:

Նման դրություն գոյություն չունի ուրիշ յերկրներում: Շատերը տեսաբանում են, Անգլիայի, Ամերիկայի շահագործման փորձը համեմատում են մեր փորձի հետ և մոռանում են, վոր այլ բան է ինքնահոսով յեկող բեռների վրա հիմնված, շուկայի վրա հիմնված շահագործումը և, բոլորովին այլ բան է պլանի վրա հիմնված բեռների հոսանքը: Յեթե փոխադրումների ընդհանուր քանակության 75 տոկոսը կազմում են ութ հիմնական բեռները, ապա բեռնման գոնե 35–40 տոկոսը – որեկան 20–25 հազար վագոն-կարող են կազմվել վորպես ուղևորման մարշրուտներ:

Մարշրուտիզացիայի ժամանակ մենք կարող կլինենք ամենաքիչը մեկ-յերրորդով, թերևս դեռ կիսով չափ կրճատել գնացքի՝ Դոնբասից մինչև Մոսկվա անցնելու ժամանակամիջոցը, գնացքները յուրաքանչյուր հանդիպած տեսակավորման կայարանում վերաձևավորելը լուծարքի յենթարկելու հաշվին: Ապացուցված է, վոր յեթե իսկապես գործի կպչենք, ապա մարշրուտները կարելի յե առաջ շարժել որական 350–400 կիլոմետր արագությամբ:

Ահա ձեզ վագոնների շրջանառությունն արագացնելու հսկայական պահեստի ուժ, ահա ձեզ պլանային տնտեսության վճռական ուժ:

Փորձե՛ք ամեն ինչ փոխադրել թվերի լեզվին և դուք կտեսնեք, վոր բառիս բուն նշանակությամբ կարող եք կիտել պահեստի ուժեր, վորոնք ձեզ հնարավորություն կըտան զգալի չափով արագացնել վագոնների շրջանառությունը, կատարել ու գերակատարել փոխադրումների պետական պլանը: (Բուռն ծափահարություններ):

Յես այժմ չեմ շոշափում շոգեքարշների ու վագոնների տնտեսության հարցերը: Վագոնների շրջանառությունն արագացնելու խնդիրը շոգեքարշային ու վագոնային տնտեսությունների առաջ դնում է բարձր պահանջներ: Վոմանք փորձում են խորտակումների դեմ պայքարը հակադրել վագոնների շրջանառության խնդրին: Մեր խնդիրն է այնպես կանոնավորել յերկաթուղային տրանսպորտի հստակ աշխատանքը, վորպեսզի թե՛ խորտակումներն ավելի քիչ լինեն և թե՛ վագոնի շրջանառությունն արագանա: Պարզ է, վոր խորտակումների թվի նվազումը նպաստում է վագոնների շրջանառության արագացմանը, վորովհետև վերացնում է վթարումների պատճառով շարժման մեջ առաջացող ընդհատումները:

Բայց վագոնների շրջանառությունն արագացնելու համար, չա-

վերացնելով վթարումների թիվը, մենք պետք է այժմ և յեթ կիրառենք մի շարք միջոցառումներ՝ շարժական կազմի նորոգության վորակը խստորեն բարելավելու ուղղությամբ: Մենք, իհարկե, պետք է արագացնենք ավտոկցման և ավտոարգելակի անցնելու պրոցեսը: Ներկայումս նորոգող կետերի, դեպոների, վագոնների ու շոգեքարշների նորոգության գործարանների աշխատանքի վորակը շատ ցածր է: Շոգեքարշերն ու վագոնները նորոգությունից հանվում են մեծ քանակի պակասություններով: Այստեղից—հարկադրված կանգառումներ գծում, վագոնները պոկվում են իրարից, տեղի ունենում վթարումներ, վորոնք յերկար ժամերով խախտում են շրջանառությունը:

Յերկաթուղային տրանսպորտի նորոգող բազաները պետք է հիմնովին վերակառուցեն իրենց աշխատանքը և շոգեքարշներն ու վագոնները նորոգությունից հանեն անթերի վիճակում:

Վորպեսզի գնացքների յերթևեկության գրաֆիկը խստորեն պահպանվի, չպետք է լինի շոգեքարշների պակասորդի վոչ մի դեպք, հարկավոր է վերացնել շոգեքարշների հարկադրված կանգառումները ճամբին, բարելավել շոգեքարշային բրիգադների աշխատանքը: Մենք բարձրացնում ենք գնացքների տեխնիկական արագությունը ուղեմասերում, իսկ դա պահանջում է ավելի մեծ վորակավորում, ավելի մեծ ուշադրություն, ճշտապահություն մեքենավարի աշխատանքի մեջ: Հարկավոր է հիմնովին վերակառուցել փոխանակող կետերի աշխատանքը: Չի կարելի այնպես կուտակել վագոնների նորոգությունը, վոր առանց այն էլ կատարվում է հապճեպ, միայն թե հիվանդ վագոնը խցկեն հարևան յերկաթուղին: Նման դրության ժամանակ փոխանակող կայարանները դառնում են «խցաններ» ապրանքատար վագոնների համար, ձգձգում են ամբողջ յերթևեկությունը: Նորոգությունը վաղորոք պետք է կատարվի բեռնման, բեռնաթափման և գնացքներ կազմելու կայարաններում: Անհրաժեշտ է դադարեցնել վնասակար կռիվները փոխանակող կետերում, յերբ յերկաթուղիների ներկայացուցիչները «մրցում են», թե ով ավելի շատ և ում վրա կդնի հանձնվող վագոններում յերևան հանված թերությունների արժեքը, իսկ յերկաթուղիներն իսկական նորոգությամբ չեն զբաղվում:

IV.

ԿԱՊԻՏԱԼ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ՀԱՐՑԵՐ

Այս խորհրդակցությանը, յերկաթուղային տրանսպորտի գոյություն ունեցող տեխնիկական միջոցների լավագույն շահագործման հարցերին զուգընթաց, խորտակումների դեմ պայքարելու և վագոնների շրջանառությունն արագացնելու հարցերին զուգընթաց, մենք քննում ենք նաև տեխնիկական վերակառուցման հարցերը, հիմնական շինարարության մասին տրանսպորտի հեռանկարային հարցերը.

Գործնականորեն հարցը կայանում է նրանում, վորպեսզի այնպես օգտագործվեն կուսակցության և կառավարության կողմից

այս տարի կապիտալ շինարարության համար հատկացված միջոցները, վորպեսզի բարձրացնենք լարված ուղղությունների գնացքներ առաքելու ունակությունը և պատրաստ մտնենանք աշնան–ձմեռային փոխադրումներին:

1934 թ. կապիտալ շինարարության սխալը ցույց են տալիս, վոր միջոցների ցրված լինելու և շինարարությունն անբավարար ղեկավարելու պատճառով, չնայած 1934 թ. խոշոր կապիտալ ներդրումներին–Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատը հատկացրեց 3 միլիարդ 408 միլիոն ռուբլի –բայց վճռական յերկաթգծերում բաց թողման ունակությունների նկատելի աճ չստացվեց: Այդ սխալներից մենք պետք է խուսափենք 1935 թ.:

Կուսակցությունը և կառավարությունը 1935 թ. յերկաթուղային տրանսպորտի կապիտալ շինարարության համար հատկացրել են մոտ 4 միլիարդ ռուբլի–18.1 տոկ. ավելի, քան հատկացրել էր Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատն անցյալ տարի:

Ինչպե՞ս են բաշխվում այդ միջոցները:

Շարժակազմ ձեռք բերելու համար–730 միլիոն ռուբլի, նոր յերկաթուղային շինարարության և յերկրորդ գծերի համար–884 միլիոն ռուբլի, բնակարանային–կոմունալ շինարարության համար–380 միլիոն ռուբլի, հիմնական նորոգության համար–698 միլիոն ռուբլի և գոյություն ունեցող ցանցի տեխնիկական վերակառուցման ու մյուս աշխատանքների համար–1.252 միլիոն ռուբլի, այդ թվում բաց թողման ունակություններն ընդլայնելու համար (ելեկտրիֆիկացում, բլոկացում, կայարաններ և հանգույցներ, դեպոներ, ջրի մատակարարում և այլն)–291 միլիոն ռուբլի և արտադրական ձեռնարկությունների զարգացման համար–(շարժակազմի նորոգության գործարաններ, քարածխային ու փայտեղենի տնտեսություններ)–338 միլիոն ռուբլի:

1935 թ. կապիտալ ներդրումների հետևանքով յերկաթուղային տրանսպորտի նյութական–տեխնիկական բազան պետք է ավելանա 4.625 կիլոմետր նոր գծերով և յերկրորդ ուղիներով, 589 նոր և վերակառուցված շոգեքարշային կանգատեղիներով, 28 վագոնային դեպոյով, 1.680 կիլոմետր ավտոբլոկիրովկայի շահագործման յերկարությամբ, 1.485 շոգեքարշով, 80.000 ապրանքատար վագոնով (յերկառնային հաշվով), 5 խոշոր շոգեքարշային և վագոնային նորոգության գործարաններով (առաջին հերթին Ուլան-Ուդենի, Լիանոզովյան, Կանաշսկի, Դառնիցի և Պոպասնյանի գործարանների գծով մի միլիոն քառ. մետրից ավելի բնակարանային տարածությամբ և շինարարության մի շարք ուրիշ ոբյեկտներով:

Ինչպես տեսնում ենք, հսկայական աշխատանք կա կատարելու:

Կապիտալ շինարարության պլանը 1935 թ. առաջին յեռամսյակում փաստորեն խախտվել է: 1935 թ. մնացած մասում հարկավոր է ծածկել առաջին յեռամսյակի ճեղքը, հիմնական կապիտալ ներդրումները գործադրելով այն ուղեմասերում, վորոնք ավելի մեծ չափով կավելացնեն բաց թողման ունակությունները աշնան–ձմեռային փոխադրումների համար վճռական ուղղություններում:

ՇԻՆԱՐԱՐԱԿԱՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔՆԵՐԻ ԳՐԱՖԻԿԱՅԻ ՄԱՍԻՆ: — Ներկայումս Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատը դեռ իսկական ոպերատիվ վերահսկողություն և ղեկավարություն չունի շահագործման ցանցի նորակառուցումների ու շինարարության նկատմամբ:

Տեմպերն արագացնելու ու վորակը բարձրացնելու համար կարևորագույն նշանակություն ունի կարգապահության վերելքը շինարարություններում, աշխատանքների իրական գրաֆիկների մշակումը և ճշգրիտ կատարումը, վորպիսի գրաֆիկների մեջ սահմանվում են աշխատանքների ժամկետները շինարարության առանձին տեղամասերում, աշխատանքները ժամկետին ավարտելու համար անհրաժեշտ նյութերն ու մեխանիզմները, թե վորքան և ինչպիսի վորակավորման բանվորներ պիտի նշանակել այդ աշխատանքների համար: Թե ինչպիսի խոշոր դրական հետևանք է տալիս աշխատանքների ճշգրիտ իրական կազմակերպող գրաֆիկը, կարելի յե դատել Մոսկվայի մետրոյի շինարարության փորձից, ուր աշխատանքների գրաֆիկը խոշոր դեր է խաղացել շինարարությունը կարգավորելու և ժամկետին ավարտելու գործում:

Ունենալով այդպիսի գրաֆիկներ, կարելի յե ամեն օր վերահսկել շինարարության ընթացքը, իմանալ թե յերբ է կատարված այս կամ այն աշխատանքը, կատարվել է արդյոք այդ աշխատանքը սահմանված ժամկետին և այդ նյութերի հիման վրա շտկել դրությունն աշխատանքի ընթացքում:

Գրաֆիկը հնարավորություն է տալիս կազմակերպել ճիշտ ոպերատիվ հաշվետվություն շինարարական աշխատանքների ընթացքի մասին: Բոլորովին հարկ չկա ընդգրկել անխտիր շինարարության բոլոր ցուցանիշները և դարձնել հաշվետվությունը, ինչպես ասում են Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատում «ծանր»: Բավական կլինեն մի քանի հիմնական ցուցանիշներ և դրանց հիման վրա Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատը կկարողանա ոպերատիվ կերպով միջամտել այս կամ այն շինարարության գործերին և աշխատանքի ընթացքում շտկել դրությունը:

ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՄԱՆ ՄԱՍԻՆ: — Աշխատանքի կազմակերպումով, վորից կախված է շատ բան, տրանսպորտային շինարարությունների մեջ համարյա չեն զբաղվում: Մեր շինարարությունների մեջ, վորոնք հաճախ ցրված են լինում տասնյակ ու հարյուրավոր կիլոմետր հեռավորության վրա, աշխատանքային կարգապահությունը և աշխատանքի վորակը չես բարձրացնի, յեթե չլինի աշխատավարձի ճիշտ սիստեմ, արտադրանքի հաստատուն նորմաներ և խիստ վերահսկողություն դրանց կատարման վրա:

Ներկայումս արտադրանքի գոյություն ունեցող նորմաները մի շարք դեպքերում իջեցված են: Դա պետք է ուղղել աշխատանքի ընթացքում, վո՛չ կամպանիաներով, և դարձնել այդ նորմաներն աշխատանքի արտադրողականությունը տրանսպորտի կապիտալ շինարարության մեջ բարձրացնելու իսկական զենք:

Աշխատանքի արտադրողականության և աշխատանքի վորակի բարձրացման մեջ հսկայական դեր կարող է խաղալ աշխատանքի ակորդային սիստեմը, յերբ աշխատավարձը սահմանվում է ամբողջ բրիգադի աշխատանքի համար վորոշ տեղամասերում: Նման սիստեմը կշահագրգռի ամբողջ բրիգադին աշ-

խատանքների արագ ավարտման և նրանց լավագույն վորակի մեջ:

Ինչ վերաբերում է շինարարությանը, ինչպես նաև ամբողջ յերկաթուղային տրանսպորտի նյութական մատակարարման, ապա հենց նոր է ավարտել իր աշխատանքները կուսակցության Կենտկոմի և Ժողկոմխորհի՝ այդ հարցի առթիվ ստեղծած հատուկ հանձնաժողովը: Կուսակցությունն ու կառավարությունը ընդառաջել են Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատի կարիքներին:

Յերկաթուղիների նյութական մատակարարման ֆոնդերն զգալի չափով մեծացել են՝ ինչպես 1935 թ. մատակարարման սկզբնական պլանի հետ համեմատած, այնպես էլ, մանավանդ, անցյալ տարվա հետ համեմատած: Ի հարկե, այդ մեծացված ֆոնդերը ևս չեն բավականանա, վորպեսզի բավարարություն տրվի բոլորի «ախորժակներին»: Բայց յեթե անտեսորեն ծախսվե հատկացված նյութերը, ապա ուրեմն դրանք կարող են բավարարել յերկաթուղիների առաջնակարգ պահանջները:

Շինարարությունների պետերը պետք է ամբողջ բոլշևիկյան վճռականությամբ կասեցնեն շինարարություններում գոյություն ունեցող ժուլիկություններն ու գողությունները: Մեր շինարարություններում գողանում են աջից ու ձախից: Գողացածով «կերակրվում են» յերկաթուղիների շինարարություններին կից շրջանների հազարավոր ժուլիկները:

Մի որ անգամ չի կարելի հանդուրժել դեպի պետության սոցիալիստական սեփականությունն ունեցած նման վերաբերմունքը: Իսկական բոլշևիկ-տնտեսավարը չի դիմի կենտրոնին նոր նյութերի պահանջով, լաց չի լինի ուլիֆի, մեխի, ֆուրաժի, պակասության համար և այլն, մինչև վոր ինքը չապահովի իր պահեստներում ունեցած նյութերի պահպանումը և տնտեսորեն ոգտագործումը:

Մեր ծանր արդյունաբերությունն այս տարի զգալի չափով մեծացնում է տրանսպորտի մատակարարումը. նա պետք է 1935 թվին Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին տա 30 հազար ապրանքատար վագոն, 700 հազար տոնն նոր ռելս, 340 հազար տոնն ռելսային ամրացումներ, 498 հազար տոնն գլան, 500 հազար տոնն ցեմենտ և այլն: Մեծացված է Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատին անտառային շինանյութեր մատակարարելու գործը:

Բայց դրա հետ միասին, կարելի յե ու պետք է ապակենտրոնացնել տրանսպորտային շինարարությունների մատակարարումը և անել այնպես, վորպեսզի շինարարությունները տեղերում իրենք գտնեն նյութերի մի մասը: (Ձայներ—ճիշտ է):

Մարդիկ վարժվել են հույս դնել միայն Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատի մատակարարման բաժնի վրա, սպասելով, վոր ամեն բան, նույնիսկ ամենաչնչին բան նրանից ստացվի: Մինչդեռ մատակարարման նման կենտրոնացումն անխուսափելիորեն ծնում է բյուրոկրատական ընտելություններ և անպատասխանատվություն:

Մեր շինարարները պետք է դառնան իսկական տնտեսավարներ, կազմակերպողներ, գիտենան իրենց հնարագիտությամբ ապահովել շինարարություններն այն բոլոր նյութերի մատակարարումով, վոր հնարավոր է ձեռք բերել տեղերում:

Առանձնապես պետք է սրել շինարարության մեքենայացման հարցը:

Շինարարություններում մեխանիզմները վատ են ոգտագործվում. էքսկավատորները չեն ոգտագործվում, իսկ այնտեղ, ուր ոգտագործվում են, բեռնվում են իրենց ուժի կեսի չափով, յեթե վոչ՝ քառորդի չափով: Դրան զուգընթաց էլ ինչ արժեք ունեն շինարարությունների և յերկաթուղիների պետերի՝ էքսկավատորների պակասության դըծով յեղած գանգատները: Տրանսպորտային շինարարության մեջ յեղած էքսկավատորների լրիվ բեռնումով կարելի յե ընդգրկել հողային բոլոր աշխատանքների մոտ կեսը:

Միաժամանակ անհրաժեշտ է ամրապնդել շինարարությունների ֆինանսական դիսցիպլինան: Ծայրաստիճան անմխիթար դրության մեջ է և Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատի շինարարությունների բյուջետային դիսցիպլինան. Մի շարք շինարարություններում սկզբնական նախահաշիվները գերազանցվում են մի քանի անգամ: Փողերն իզուր ծախսում են, շինարարությունը գնում սպառնալիքի տակ, իսկ հետո վողորմության խնդրում: Յերկաթուղիների և շինարարությունների պետերը պետք է, ինչպես հարկն է, տեր ու տիրականի պես հաշվեն պետության յուրաքանչյուր կոպեկը, թույլ չըտալով նախահաշվի գերածախս: Իսկ այն շինարարությունները, վորոնք դեռ ևս նախահաշիվ չունեն, պետք է այդ նախահաշիվները կազմել և հաստատել շտապ կարգով:

ՄԵՆՔ ՊԵՏՔ Է ԿԱՆՈՆԱՎՈՐԵՆՔ ՆԱԽԱԳԾՈՒՄԸ: Այդ աշխատանքը ներկայումս Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատում ամենից ավելի անուշադրության է մատնըված: Շատ դեպքերում շինարարությունը ձեռնարկում են առանց մշակված տեխնիկական նախագծերի ու նախահաշիվների: Նախագծերը կազմում են բազմաթիվ գրասենյակներ, ըստ վորում կարևորագույն նախագծերի մի մասը մշակելու համար տրվում է մասնավոր ինժեներների: Առանձին բաժինների նախագծերը բոլորովին համաձայնեցված չեն միմյանց հետ: Կառուցողները դա գիտական լեզվով անվանում են «վոչ-կոմպլեքսային նախագծում», իսկ դա պարզապես նշանակում է, վոր մի տեղ գիծ են կառուցում, բայց մոռանում են ժամանակին շինել ջրմուղը, ընդլայնում են կայարանը, բայց չեն ընդարձակում դեպոն, կառուցում են դեպո «ՖԴ» շոգեքարշների համար, բայց «մոռանում են» վերակառուցել գիծը և այլն:

Շինարարության պլանները փոփոխվում են մի քանի անգամ: Նման «կարգի ու կանոնի» հետևանքով փոխադարձ կապը պլանի առանձին տարրերի միջև (դազգյահների քանակության դեպքում, ջրի մատակարարում, ուղեգծեր և այլն) խախտվում է, և յերկաթուղին, ծախսելով խոշոր միջոցներ, իր՝ բաց թողման ընդունակությունների գծով աննշան ավելացում է ստանում:

Շատ այլանդակություններ են թույլ տրված յերկրորդ գծերը նախագծելու ժամանակ: Այդ նախագծումը կատարվում էր առանց հաշվի առնելու յեղած առաջին յերկաթգծերի վիճակը: Ներկայումս անհրաժեշտ կլինի նախագծելու ամբողջ գործը՝ Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմատի բոլոր վարչությունների վերաբերմամբ, համախմբել մի կենտրոնում:

Տրանսպորտում ամբողջ կապիտալ շինարարությունն ավելի լավ ղեկավարելու և վերահսկելու համար՝ մենք այս օրերս ստեղծեցինք յերկաթուղային շինարարությունը ղեկավարելու կենտրոնական վարչություն—Ցուժելդորստրոյ: Նա ընդգրկել է և նոր շինարարության ղեկավարությունը, և գծի կենտրոնական վարչության կապիտալ շինարարության բաժինը:

Հարկավոր է մշակել նաև շինարարական տրեստների և յերկաթուղիների վարչությանը կից գրասենյակների կազմակերպման և նրանց ու յերկաթուղային շինարարության կենտրոնական վարչության (Ցուժելդորստրոյ) փոխադարձ հարաբերությունների հարցերը: Պետք է հուսալ, վոր նոր վարչությունը յերկաթուղիների և նորակառուցումների պետերի, բոլոր կառուցող յերկաթուղայինների աջակցությամբ կարող կլինի կարգ ու կանոն մտցնել յերկաթուղային տնտեսության այդ անհամեմատ անուշադրության մատնված ճյուղում:

Հուսանք, վոր մենք չենք կրկնի անցյալ տարվա շինարարության սխալները և լրիվին կկատարենք 1935 թ. պլանը, վորով մեր տրանսպորտին կտանք ուժեղ տեխնիկական օժանդակություն և բաց թողնման ունակությունների ավելացում անհամեմատ լարված ու կարևոր յերկաթգծերում: Մենք պետք է կատարենք խոշոր նախապատրաստական աշխատանք՝ 1936 թվին ավելի շատ ծավալելու յերկաթուղային շինարարությունը, վորպեսզի ավելի արագ վերացնենք տեխնիկական վերակառուցման ընագավառում տրանսպորտի յետամնացությունը ժողովրդական տնտեսության մյուս ճյուղերից:

V.

ՄԱՍՍԱՅԱԿԱՆ ԲԱՂԱՔԱԿԱՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ՅԵՎ ԿՈՄՈՒՆԻՍՏՆԵՐԻ ՈՒ ԱՆԿՈՒՍԱԿՑԱԿԱՆ ԱԿՏԻՎԻՍՏՆԵՐԻ ԽՆԴԻՐՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

Այս խորհրդակցությանը քննվող բոլոր հարցերը վերջին հաշվով կախված են կենդանի մարդկանցից: Վորպեսզի կարելի լինի պայքարել կուսակցության և կառավարության կողմից մեզ առաջադրված խնդիրները իրագործելու համար, հարկավոր են մարդիկ—իրենց գործի իրավացիությանը համոզված, համառ ու նախաձեռնող մարտիկներ:

Յերկաթուղային տրանսպորտում աշխատում է 2.236 հազար, իսկ շինարարության հետ միասին—2.515 հազար բանվոր ու ծառայող: Այդ մասսան արդյունաբերության բանվորներից և ծառայողներից տարբերվում է նրանով, վոր յերկաթուղային բանվորների կադրերի մեջ հոսունությունն ավելի շատ է, քան արդյունաբերության ձեռնարկություններում, բայց միաժամանակ յերկաթուղային ծառայողների կադրերում ավելի մեծ է կայունությունը, ավելի շատ են դեռ մինչհեղափոխական ժամանակից մնացած մարդիկ, քան տնտեսության վորևէ այլ ճյուղում: Տրանսպորտի աշխատողների տեխնիկապես անհամեմատ գրագետ շերտը պահել է վոչ միայն իր դրական դիմագծերը, այլ և հին յերկաթուղային բարքերի բացասական կողմերը:

Այդ ասելով, յես նկատի ունեմ վոչ դասակարգային թշնամիներին, այլ ազնիվ, միանգամայն խորհրդային աշխատողներին: Պատրաստի ավարտված մարդիկ չեն լինում, մարդկանց հարկավոր է կազմակերպել, համախմբել, վոտքի հանել, վերափոխել:

Մենք պետք է պահպանենք աշխատողների արժեքավոր կադրերին: Նրանք ընդունակ են խոշոր գործերի, յեթե միայն ինչպես հարկն է աշխատանք տարվի նրանց հետ: Նրանք կամենում են ազնվորեն աշխատել սոցիալիստական տրանսպորտում, բայց ամբողջ չարիքն այն է, վոր նրանց առաջ շատ դեպքերում հարցը չեն դնում ուղղակի, բոլշևիկորեն. հարկավոր է վերակառուցվել. միայն հին կուլտուրայով յոլա չես գնա. տրանսպորտը վերափոխվում է աշխատանքի համար և նոր տեխնիկայով է վերակառուցվում, դուք ևս, չնայած ձեր յերկարամյա փորձառության, պետք է վերակառուցվեք:

Միաժամանակ պետք է ընթանա նոր տեխնիկական կադրերի ավելի արագ վերելքի ու աճեցման պրոցես: Տրանսպորտում դեռ շատ քիչ են առաջ քաշված յերիտասարդ հրամանատարներ: Այդ յերիտասարդ կադրերի դաստիարակման վրա նույնպես պետք է աշխատեն քաղբաժինները:

Հին ու յերիտասարդ յերկաթուղայինները պետք է որինակ վերցնեն արդյունաբերության իրենց ընկերներից, վորոնցից շատերը վոչ միայն գրավել են հրամանատարական դիրքեր ձեռնարկություններում և տրեստներում, այլ և ձեռք են բերել ընդհանուր հարգանք, նրանց ճանաչում է ամբողջ յերկիրը. նրանք հարյուրներով բարձր պարգևներ են ստանում կուսակցությունից և կառավարությունից:

Տրանսպորտում մենք ունենք հին հեղափոխական պրոլետարների մի խումբ, բայց տրանսպորտում մենք ունենք, ավելի քան ուրիշ ճյուղերում, բանվորական միջավայրի հետ քիչ կապված, պրոլետարական կարգապահության էությունն ինչպես հարկն է չըմբռնած մարդիկ:

Մենք պետք է հեղափոխականորեն դաստիարակենք այդ հարյուր հազարավորներին, նրանց դարձնենք իսկական սոցիալիստականորեն-կուլտուրական յերկաթուղայիններ: Իսկ դա անելն էլ ավելի բարդ է, քան տնտեսության վորևէ այլ ճյուղում: Արդյունաբերության մեջ գործարանը, մասամբ արտադրության կազմակերպության շնորհիվ «մի տանիքի տակ» համախմբում, կարգապահություն է ընտելացնում բանվորներին: Ամեն մի բանվոր ունի իր դազգյահը, ունի աշխատելու իր տեղը, և կուսկազմակերպիչին ու արհեստակցական աշխատողին հեշտ է ծանոթանալ նրա հետ և քաղաքականապես դաստիարակել նրան: Իսկ տրանսպորտում աշխատողների խոշոր մեծամասնությունն այնպիսի մարդիկ են, վորոնք շարունակ գտնվում են յերթևեկության մեջ կամ 1–2 հոգով ցրված են գծերի վրա:

Այդ պայմաններում մեզանից պահանջվում է էլ ավելի մեծ քաղաքական մասսայական աշխատանք, քան ժողովրդական տնտեսության վորևէ այլ ճյուղում: Այդ աշխատանքն անհրաժեշտ չափով կատարո՞ւմ են, արդյոք, կուսակցական և արհեստակցական կազմակերպությունները ու քաղբաժինները: Վոչ:

Կոլեկտիվներում աշխատանքին ցույց

տրվող վերաբերմունքի մեջ բեկում առեղծելու համար ՄՏկայանների և սովխոզների քաղբաժինները ծավալել են իրոք խոշոր ու անդուլ մասսայական – քաղաքական աշխատանք: Տրանսպորտում շատ կուսակցական աշխատողներ, և դրանումն է նրանց դժբախտությունը, իսկույն հաշտվել են յերկաթուղիներում յեղած անկարգություններին—յերթևեկության գրաֆիկների տապալմանը, իսկական պրոլետարական կարգապահության բացակայությանը, ծուլությանը, հրամանները չկատարելուն և այլն: Քաղբաժնի աշխատակիցներից շատերը փոխանակ գրաֆիկների մեջ մտցնելու հեղափոխական վոգի, կուսակցական աշխատանքը վերածել են «գրաֆիկների», վոր նրանք, ի միջի այլոց, նույնպես չեն կատարում, ինչպես և յերթևեկության գրաֆիկները (ծիծաղ): Փոխանակ թափանցելու մասսաների խորքը, դնելու սուր հարցեր և պատասխան տալու այդ հարցերին, դաստիարակելու մարդկանց, նրանք հաճախ կազյոննի յեն դարձնում մասսայական աշխատանքը:

Յեթե մարտականորեն, բոլշևիկյան ուժեղ խոսքով՝ գաղափարական համոզմունքի և ներքին հավատի իմաստով՝ մոտենանք յետամնաց յերկաթուղայիններին, հնարավորություն տանք նրան՝ տեսնելու մի տարվա, յերկու տարվա հեռանկարը, նա կնետվի դեպի այդ հեռանկարը և կգտնա իսկական մարտնչող տրանսպորտի վերելքի համար. Բայց այդպիսի մարտական մասսայական բոլշևիկյան աշխատանք տրանսպորտում համարյա չի յեղել:

Գործը բնավ մասսայական աշխատանքը տեխնիկապես լավ կազմակերպելու մեջ չէ: Կազմել գրաֆիկ, տալ զեկուցումներ, կայացնել ժողովներ—դա լավ գործավարն էլ կանի, բայց ինչ օգուտ կլինի այդ զեկուցումներից, յեթե դրանք անցնեն «անհողի»: Գրաֆիկում գրված կլինի, թե զեկուցումը տրվել է, ներկա եյին 2.000 մարդ, ընդունել են բանաձևեր, իսկ այնտեղ մնում են մարդիկ, վորոնք հիվանդ հարցերի բացատրություն չեն ստանում, վորոնք ժողովից հետո էլ աշխատելու յեն հին ձևով:

Ահա թե ինչու, յերբ մենք խոսում ենք մասսայական աշխատանքի մասին, ժամանակն է վերջ տալ այն կարծիքին, թե խոսքը կազմակերպչական – տեխնիկական միջոցառումների մասին է: Վո՛չ, խոսքը մասսայական – քաղաքական աշխատանքի մարտական վոգու մասին է, խոսքն այն մասին է, վորպեսզի սկսվի գաղափարական – քաղաքական արշավ ամեն կարգի յետամնացության, անպետք բանի դեմ, այն բոլորի դեմ, ինչ վոչ միայն չի հասկանում մեզ, այլ դիմադրում է մեզ: Բնավ հարկավոր չէ ամեն մի դիմադրողի մեջ տեսնել դասակարգային թշնամի: Դասակարգային թշնամիները կան, և նրանց դեմ հարկավոր է անխնա պայքարել: Սակայն, միաժամանակ պետք է կարողանանք համոզել կիսագիտակից, բայց մեր խորհրդային մարդուն, թե հարկավոր է լավ աշխատել:

Իսկ դրա համար քաղբաժնի ամեն մի աշխատող պետք է գիտենա քաղաքականապես դնել հարցը և ճշտորեն բացատրել: Յեվ վոչ միայն քաղբաժնի աշխատողը, այլ և յերկաթուղու պետը և նրա տեղակալները պետք է ցույց տան իրենց իբրև իսկական մարտնչող բոլշևիկներ, վորոնք կարողանում են կռվի հանել մարդկանց:

Կան մասսայական աշխատանքի մի շարք տարրական հարցեր, ինչպես օրինակ, թերթերի ընթերցում, վորոնցից և հարկավոր է սկսել: Չէ՞ վոր փաստ է, վոր շատ յերկաթուղայիններ թերթ չեն կարդում: Յերբ յես Լյուբլինոյում եյի, ստիպված եյի, վորպես Համկոմկուսի Մոսկվայի մարզկոմի նախկին քարտուղար, կարմրել այն բանի համար, վոր Մոսկվայի մարզի տերիտորիայում շատ գլխավոր կոնդուկտորներ չեն կարդում վոչ «Պրավդա»-ն, վոչ «Գուդոկ»-ը, վոչ յերկաթուղային թերթը, վոչ էլ շրջանային քաղբաժնի թերթը: Անհրաժեշտ է այժմ նախազգուշացնել, վոր յեթե 2 ամիս հետո մենք յերևան հանենք վորևէ տեղ, ուր չլինի նույնիսկ այնպիսի տարրական մասսայական աշխատանք, ինչպիսին է թերթերի ընթերցումը, ապա դա կնշանակի, թե այդտեղ քաղբաժին, ըստ գործի եյության, չկա, և մենք նման քաղբաժնին կխայտառակենք ամբողջ Խորհրդային Միության մեջ:

Մեր մասսայական կուսակցական աշխատանքին հաճախ վնասում է կեղծ մասսայականությունը: Կհավաքեն 2.000 մարդուց բաղկացած միտինգ, ձևականորեն կանցկացնեն այդ և կկարծեն, թե կատարել են մասսայական աշխատանք: Կամ թե կուսկազմակերպիչը մտնում է կոնդուկտորային բրիգադների հանգստի սենյակը, ուր նստած է 40 մարդ, կասի յերկու խոսք և կկարծի, թե մասսայական աշխատանք է կատարել: Դա—կեղծ մասսայականություն է: Իսկական մասսայական աշխատանքը նշանակում է՝ կոփել, դաստիարակել ամեն մի կետում, ամեն մի կոնդուկտորական պահեստի խմբում, ամեն մի դեպոյում, ամեն մի գծամասում կուսակցության գործին անձնվեր անկուսակցական ակտիվիստների, իսկական առաջավորների կադրեր, այնպիսի մարդիկ, վորոնք իրոք իրենց յետևից են տանում մասսային:

Տրանսպորտում վերելք կազմակերպելու մեջ խոշոր դեր պետք է խաղան պրոֆմիությունները: Վնասակար է, յերբ քաղբաժինները իրենցով ստվերում են պրոֆմիություններին: Յեթե պրոֆմիությունը վատ է աշխատում, դա նշանակում է միայն, վոր քաղբաժինը չի կարողանում աշխատել, չի կարողանում շարժման մեջ դնել դեպի մասսաները տանող բոլոր փոկերը, իսկ պրոֆմիությունները — հսկայական շաղկապող փոկ են՝ կուսակցությունից դեպի մասսաները: Հարկավոր է փոխել վերաբերմունքը դեպի պրոֆմիությունների աշխատողները: Դժբախտաբար, մեծ մասամբ յերկաթուղային պրոֆխորհրդի հետ գործ ունի յերկաթուղու ապարատի աշխատակիցներից ամեն մեկը: Հարկավոր է բարձրացնել պրոֆմիությունների հեղինակությունը, տեսակարար կշիռը, բարելավել նրանց աշխատանքը, օգնել նրանց բոլշևիկյան քննադատությամբ. Հոգատար վերաբերմունք ցույց տալ դեպի նրանց կադրերը:

Ըստ եյության ստիպված ենք արձանագրել, վոր յերկաթուղայինների պրոֆկազմակերպությունները այնքան էլ լավ չեն աշխատում: Վերցնենք, օրինակի համար, մեքենավարների տեխնիկական քննությունները: Այդ շատ լավ միջոցառումը, վոր բարձրացնում է տրանսպորտի առաջատար աշխատողների վորակավորումը, տեղերում փչացրել են, նրան ցույց են տվել բյուրոկրատական վերաբերմունք: Փոխանակ մոտենալու կենսականորեն, մոտեցել են գրասենյակային ձևով:

Վերցնում են լավ մեքենավարին, վոր տասնյակ տարիներով աշխատում է առանց վթարների, յենթարկում նրան տեսական խաչաձև քննության և տապալում: Լավագույն մեքենավարներին հաշվում են անպետք, իսկ նրանց, վորոնք ճարպիկ խոսել գիտեն, պահում են: Իհարկե, մի քանի փորձված գործագետ մեքենավարներ ուժեղ չեն թեորիայի մեջ: Նրանք պետք է անպայման սովորեն, կարդան: Բայց դրա համար հարկավոր է նրանց ժամանակ տալ՝ յետաձգելու քննությունը 1–2 ամսով: Դա չեն անում, կարևորագույն միջոցառումն անցնում է ձևականորեն և յերկաթուղիները զրկվում է վորակավորված աշխատողներից: Հարց է ծագում—ո՞ւր եյին պրոֆկազմակերպությունները, նրանք բյուրոկրատական խեղաթյուրումներից ինչո՞ւ չպաշտպանեցին ամենափորձված մեքենավարներին, պրոֆմիության հին անդամներին: Չէ՞ վոր հենց պրոֆմիության աշխատակիցները կարող են ոգնել մեզ՝ բարելավելու աշխատավարձի սիստեմը, սակայն կոնկրետություն դեռ քիչ կա այդ գործում: Մենք մոտիկ ժամանակում պետք է աշխատավարձը վերակառուցենք այնպես, վոր բանվորը լավագույն աշխատանքի ժամանակ ավելի շատ վաստակի, վատ աշխատանքի ժամանակ—ավելի քիչ, և պրոֆմիության աշխատողները դրանում պետք է ոգնեն մեզ:

Կարևորագույն մասսայական միջոցառումը — հարվածային յերկաթուղայինների ստալինյան կոչը, մեր քաղբաժնի աշխատակիցները և պրոֆմիություններն անց են կացնում սխալ, «ագիտացիայի ձևով»: Ծա՞ս են խոսակցությունները, արտաքին աղմուկը, քիչ է խորացած մասսայական աշխատանքն՝ ամրապնդված կազմակերպչական մասսայական տնտեսական միջոցառումներով, չկա հանձն առած պարտավորությունների ստուգում:

Կոչը մենք անվանեցինք այն մարդու անունով, ով ցույց է տալիս խորացած մարքսիստական – լենինյան թեորիան ու ամենահանճարեղ կազմակերպվածությունը մասսայական – քաղաքական աշխատանքի թափի հետ շաղկապելու ամենապայծառ օրինակներ, իսկ կոչն անցկացրինք անշնորհք կերպով, նրանից ջլատեցինք հիմնական բովանդակությունը: Հարվածայինների ստալինյան կոչը հարկավոր է բարձրացնել նոր աստիճանի: Այս խորհրդակցություններում, քննելով խոտանումների դեմ պայքարելու, վագոնների յերթևեկությունն արագացնելու, կապիտալ շինարարության հարցերը, մենք տալիս ենք հիմնական ուղղություն ու բովանդակություն հարվածայինների ստալինյան կոչը շարունակելու գործում: Հարվածայինների ստալինյան կոչը պետք է անցնի խոտանումների դեմ պայքարելու, վագոնների յերթևեկությունն արագացնելու, պարապուրդները կրճատելու, կապիտալ շինարարությունը բարելավելու կոնկրետ ցուցանիշների համար պայքարելու նշանաբանով: Մեր յերկրի լավագույն յերկաթուղայինները պետք է ցույց տան տրանսպորտը ստալինյան ձևով վերակառուցելու պայքարի օրինակներ (ծափահարություն):

Տրանսպորտի վերելքի, փոխադրումների պլանի գերակատարման համար մղվող պայքարը պետք է գլխավորեն կոմունիստները: Առանց կուսակցական կազմակերպության չի կարելի կատարել վոչ մի գործ, առավել ևս այսպիսի կարևոր ու բարդ մի գործ:

Ի՞նչն է ապահովում պայքարի աջողությունը:— Կոմունիստների խոր, սկզբունքային համոզվածություն իրենց գործի իրավացիության մեջ: Ակտիվություն՝ վերակառուցմանը դիմադրողների, տրանսպորտի վերելքը խանգարողների դեմ պայքարելու մեջ, կազմակերպվածություն, վորպեսզի կոմունիստները գործեն վոչ թե ցիրուցան, ամեն մեկն իրեն համար, այլ՝ իբրև միասնական, միաձույլ կոլեկտիվ:

Ներկայումս ինչպե՞ս է դրությունը տրանսպորտի մի շարք կուսակցական կազմակերպություններում, վորոնց թվում նաև Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատի ապարատում: Կան կոմունիստներ, վորոնք յեռում են աշխատանքի մեջ, ակտիվ պայքարում թերությունների դեմ, չեն կամենում հաշտվել տրանսպորտի ամոթալի աշխատանքի հետ: Դժբախտաբար, այդպիսիները դեռ կազմում են փոքրամասնություն: Կա մի այլ՝ նույնպես փոքր խմբակ պաշտպանողականների և ոպորտունիստների, վորոնք կարծում են, թե իրենք մինչև այժմ աշխատում եյին լավ և ավելի լավ աշխատել չեն ցանկանում: Յերբ նրանց քննադատում ես, կատաղում են և մտածում. «Ի՞նչ եք պահանջում, մենք ավելի լավ աշխատել չենք կարող»: Այդպիսի ոպորտունիստներին հարկավոր է մերկացնել մինչև վերջ:

Յեվ, վերջապես, մեծամասնությունը, վորոնք անկեղծորեն կամենում են ավելի լավ աշխատել, բայց չփորձվել են, զրկվել են բյուրոկրատիզմին կոմունիստական դիմադրություն ցույց տալու ուժից և, այդպիսով, թույլ են տալիս բյուրոկրատներին և ոպորտունիստներին անպատիժ տապալելու կուսակցության առաջադրությունների կատարումը:

Լավագույն ակտիվիստների և քաղբաժինների աշխատակիցների խնդիրն է՝ կազմակերպել և վոգևորել ամբողջ կուսակցական կազմակերպությունը, բոլոր բանվորներին և ծառայողներին՝ բյուրոկրատիզմի և ոպորտունիստական ծուլության դեմ պայքարելու համար:

Մեզ հարկավոր չէ կեղծ կերպով ցուցադրել, թե կուսկազմակերպությունների բոլոր անդամներն առաջավորներ են, յերբ ճոճուն վողջույնների ու յերդումների քողի տակ ոպորտունիստներն անպատիժ շարունակում են իրենց վնասարար աշխատանքը: Կուսակցական կազմակերպության ամրությունը կոփվում է հակակուսակցական տարրերի, հաշտվողականության ու պոչից քաշ գալու դեմ պայքարելու մեջ: Դժբախտաբար, պայքարելու իսկական կամքը, ներքին համոզվածությունը, գաղափարական կոփվածությունը դեռ պակասում է յերկաթուղային կոմունիստների զգալի մասի մեջ:

Յեռանդուն աշխատելու համար, ամբողջովին նվիրվելով աշխատանքին, կոմունիստը պետք է ունենա գաղափարական պատրաստություն: Դա չեն հասկանում քաղբաժնի աշխատակիցներից վոմանք, վորոնք թուլացնում են բացատրական աշխատանքը կոմունիստների մեջ, զերոյի յեն հասցնում կուսակցական ժողովների դերը, ժողովները փոխարինում են կուսկազմակերպիչների կարգադրություններով, նվազեցնում են սկզբնական կուսկազմակերպությունների դերը:

Ինչպես մի քանի տնտեսավարներ

դերադասում են ավելի շուտ վթարի հանցավորին հանձնելու դատի, քան խոսել նրա հետ դեմ առ դեմ, հայհոյել նրան այնպես, վոր նա սատկի ազդվի, այնպես էլ մի քանի կոմունիստներ ձայն են տալիս կուսակցական տուժանքի ոգտին, նույնիսկ կուսակցությունից իրենց այս կամ այն ընկերոջն արտաքսելու ոգտին, բայց խուսափում են խոսել նրա հետ դեմ առ դեմ, հայհոյել նրան՝ գործին վոչ կուսակցական վերաբերմունք ցույց տալու համար: Վախենում են փչացնել նրա հետ բարեկամական հարաբերությունները: Իսկ առանց դրան, առանց ամեն մի կոմունիստի ակտիվ պայքարի՝ պետության շահերին անտեսող մարդկանց դեմ—չի կարելի ինչպես հարկն է, կազդուրել տրանսպորտը:

Տրանսպորտի աշխատանքի համար՝ յերկաթուղու և բաժանմունքների պետերից վոչ պակաս պատասխանատու քաղբաժինների խնդիրն է տրանսպորտի վերելքի ակտիվ մարտիկներ դարձնել կադրայիններին այն խմբակը, վորը ցանկանում է աշխատել, բայց այսոր դեռ ակտիվ մարտիկ չի հանդիսանում:

Դոնբասի որինակը ցույց է տալիս, վոր այդ կարելի յե անել: Միթե՞ 1932 թվին մենք կարող եյինք ասել, թե Դոնբասի աշխատողների մեծ մասը ցանկանում եր աշխատել դրասենյակա-բյուրոկրատական ձևով: Վո՛չ, նրանք կուսակցության, խորհրդ. իշխանության կողմն եյին: Սակայն նրանք հաշտվել եյին քարածխի պլանի թերակատարման հետ: Մի՞թե մենք չունենք այնպիսի մարդիկ, վորոնք թեպետ և այդ չեն ուզում, բայց հաշտվել են փոխադրումների պլանի թերակատարման հետ (ձայներ ճի՛շտ ե): Յեթե կան այդպիսի մարդիկ, ապա նրանց ի՞նչպես կարելի է բնութագրել, յեթե վոչ վորպես ճահճացած, անտարբեր, մեր աղթանակներով չուրախացող և մեր պարտություններով չվշտացող մարդկանց: Սակայն յեթե մենք, ինչպես հարկն է, աշխատենք, այդ մարդիկ անպայման, բառիս բուն իմաստով ամենակարճ ժամկետում կքայլեն առաջավորների հետ, վորովհետև հիմնականում նրանք խորհրդային մեր մարդիկն են: Նրանց ձանձրացրել է խայտառակ դրության մեջ լինելը և նրանք կհրճվեն, յեթե նրանց մոտենան իսկական բոլշևիկներն ու կազմակերպիչներն և ասեն՝ արի գնանք և հաղթանակ ձեռք բերենք (Բուռն ծափահարություններ):

Յերկաթուղիների քաղբաժինների մեծամասնության աշխատանքի մեջ նկատելի յե այն բացասական գիծը, վոր նրանք յերկաթուղային տնտեսական կազմակերպությունները վորոշ չափով առանձնացրել են տեղական տերրիտորիալ կուսկազմակերպություններից: Դա խորապես սխալ է: Տերրիտորյալ կազմակերպությունների կուսակցական կուլտուրան շատ ավելի բարձր է, և կուսակցական աշխատանքը դնելու գործում կուսակցության տերրիտորիալ կազմակերպությունների ղեկավար ոգնությունը կլինի արդյունավետ ճիշտ այնպես, ինչպես և յերկաթուղիների աշխատանքների բարելավման հարցերում ամբողջությամբ:

Բեռնումի և բեռնաթափման ժամանակը կրճատելու և Դոնեցի յերկաթուղում վագոնների շրջանառությունն արագացնելու գծով Դոնեցի մարդկանց աշխատանքի մարտի փորձը ակներևորեն ապացուցում է, թե տերրիտորիալ կազմակերպություններն ինչպիսի մեծ ղեկավար ոգնություն կարող են ցույց տալ յերկաթուղիներին:

Յերկաթուղու պետը և քաղբաժնի պետը պետք է սերտորեն կապվեն յերկրի մարզի, հանրապետության, կուսակցական և խորհրդային կազմակերպությունների ղեկավարների հետ, պետք է ժամանակին տեղեկություն տան մարզկոմների քարտուղարներին և մարզգործկոմների նախագահներին՝ յերկաթուղիների աշխատանքի բոլոր կարևորագույն խնդիրների մասին:

Չեմ կասկածում, վոր յերկրները, մարզերը, շրջանները, առաջավոր ձեռնարկությունները, կոլխոզներն անպայման ոգնություն կտան տրանսպորտին: Իրենցից՝ յերկաթուղայիններից, նրանց հրամանատարներից և քաղաշխատողներից է կախված, վորպեսզի այդ ոգնությունը լինի գործնական, վորպեսզի այդ ոգնությունը հնարավորություն տա ամենակարճ ժամկետում մոբիլիզացիայի յենթարկելու բեռնումի բոլոր ռեզերվները և բարելավելու տրանսպորտի աշխատանքը:

Մենք կարող ենք և պետք է կանոնավորենք յերկաթուղիների աշխատանքն այնպես, վոր նրանք աշխատեն և՛ լավ, և՛ ճիշտ, յեթե վոչ Մոզերի ժամացույցի նման, ապա գոնե մեր Տոչմեխի ժամացույցի նման (Ընդհանուր ծիծաղ):

Այժմ յերկաթուղայիններն արժանանում են կուսակցության և կառավարության ամենամեծ ուշադրությանը, ստանում են ամենամեծ ոգնությունը, և ամենամեծ ջերմ վերաբերմունքը, առանց վորի մեր պայմաններում աշխատել չի կարելի:

Մեր Կուսակցության Կենտրոնական Կոմիտեն և մեր կառավարությունը յուրաքանչյուր տվյալ շրջանում հաշվի յեն առնում թույլ ողակը և նվիրում են նրան հատուկ ուշադրություն: Այժմ տրանսպորտը մեր տնտեսության թույլ ողակն է հանդիսանում, ինչպես դա առանձին ուժով ընդգծված է ընկ. ՍՏԱԼԻՆԻ կողմից կուսակցության 17-րդ համագումարում, ինչպես այդ ամեն որ ընդգծում է Կենտրոնական Կոմիտեն: Այդ պատճառով տրանսպորտին այժմ նվիրվում է հատուկ ուշադրություն ու հոգատարություն: Դա չի կարող մեզ բոլորիս հավատ չներշնչել դեպի հաղթանակը, վոր տրանսպորտի աշխատողները նույն հավանությունը կգտնեն, ինչպիսի հավանություն որինակելի կերպով գտան մեր արդյունաբերության աշխատողները:

Օրժոնիկիձե. բայց այս դահլիճում մի քանի անգամ հավաքվել ենք և՛ մենք (Ծիծաղ):

Կագանովիչ. Այ՛ո, ճիշտ է, այս դահլիճում և այլ տեղերում արդյունաբերությունը նույնպես մի քանի անգամ յենթարկվել է քննադատության: Բայց արդյունաբերության աշխատողները ցույց տվին որինակ այն բանի, թե քննադատությունից հետո, առանց ձեռքերը թուլացնելու, առանց արցունք թափելու, ինչպես պետք է առույգ, վստահ պայքարել, վորպեսզի այդ քննադատությունը կիրառվի կյանքում, վորպեսզի մեր մեծ առաջնորդ ընկեր ՍՏԱԼԻՆԻ խոսքը դառնա սոցիալիստական շինարարների բանակի գործը (Ծափահարություններ):

Այսոր յերկաթուղայինների համար հասել է այն որը, յերբ մենք կարող ենք և պետք է դեպի վեր բարձրանանք: Այսոր հասել է այն որը, յերբ կոմունիստները պետք է ցույց տան՝ իրենք բոլշևիկնե՞ր են, թե բոլշևիկներ չեն, անկուսակցա-

կանները պետք է ցույց տան՝ իրենք խորհրդային մարդի՞կ են, թե խորհրդային մարդիկ չեն: Ճառերին ու բանաձևերին այստեղ չեն հավատալու, այդպիսին չէ մեր Կենտրոնական Կոմիտեն: Գործեր, բեռնումի մեծացման փաստեր, վագոնների շրջանառության արագացման, խորտակումներին թվի կրճատման փաստեր են սպասում մեզանից կուսակցությունն ու յերկիրը:

Թույլ տվեք հավատ հայտնել, վոր մենք բոլորս, սկսած բարձր հրամանատարից մինչև շարքային յերկաթուղայինը, արժանի կլինենք այն ամենօրյա հոգատարությանը, վոր հայտնաբերում են յերկաթուղային տրանսպորտի նկատմամբ կուսակցությունն ու անձամբ ընկ. ՍՏԱԼԻՆԸ (Ծափահարություններ):

Միլիոնավոր յերկաթուղայինների հետ միասին, կազմակերպելով նրանց, խրախուսվելով մեր կուսակցության Կենտրոնական Կոմիտեյի կողմից, ղեկավարվելով նրա ու կառավարության կողմից, ղեկավարվելով ընկեր ՍՏԱԼԻՆԻ կողմից, մենք համարձակ առաջ կգնանք և կհաղթանակենք:

(Բուռն ու յերկարատև ծափահարություններ: Բացականչություններ. ուռ՛ա, կեցցե՛ ընկեր ՍՏԱԼԻՆԸ):

ՀՀ Ազգային գրադարան
NL0299302

24.427

5 248.