

88

689

Լ. ԿԱԳԱՆՈՎԻԶ

ՃԱՌ
ՀԱՅԿ(Բ)Կ XVIII
ՀԱՄԱԳՈՒՄԱՐՈՒՄ

338.98(47)

4-12

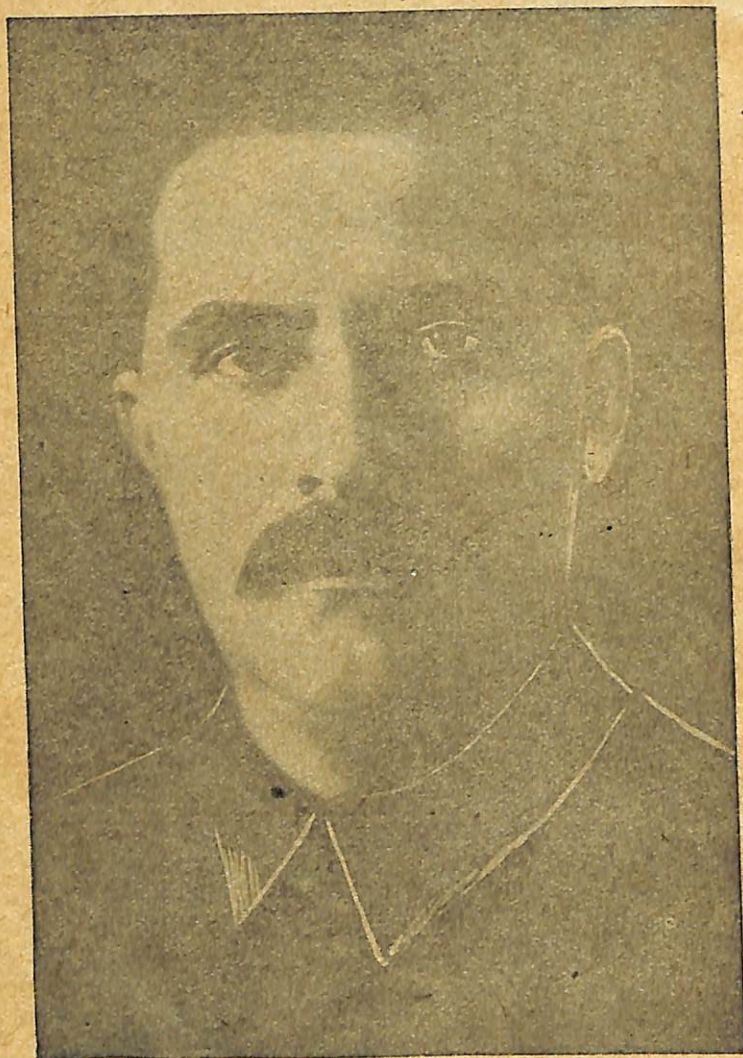
Գ Ե Տ Հ Ր Ա Տ

ՎԱՂԱՔԱԿԱՆ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀՐԱՏԱՐԱԿԶՈՒԹՅՈՒՆ
ՅԵՐԵՎԱՆ • 1939

2802-10

ՊՐՈԼԵՏԱՐՆԵՐ ԲՈԼՈՐ ՅԵՐԿՐՆԵՐԻ, ՄԻԱՅԵՔ





338-98(67) L. ԿԱԳԱՆՈՎԻԶ

4-12 *mk*

ՃԱՌ
ՀԱՄԿ (Բ) Կ XVIII
ՀԱՄԱԳՈՒՄԱՐՈՒՄ

1939 թ. մարտի 14-ին

689
~~11072~~

Պ Ե Տ Հ Ր Ա Տ
ԳԱՂԱՔԱԿԱՆ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀՐԱՏԱՐԱԿԶՈՒԹՅՈՒՆ
ՑԵՐԵՎԱՆ • 1939

32/81

16 MAY 2013



3142
39

4310-91

А. КАГАНОВИЧ
РЕЧЬ НА XVIII СЪЕЗДЕ ВКП(б)
Армгиз—Издательство полит. литературы
Ереван, 1939

Ընկերներ, մենք այստեղ լսեցինք ընկեր Ստալինի գե-
կուցումը՝ մեր կուսակցության Կենտրոնական Կոմիտեյի
գործունեության մասին: Մեզանից յուրաքանչյուրը հա-
կանում է զգում է, վոր դա մոչ թե սոսկ հաշվետվություն
է, դա մի ծրագիր է, վորը միլիոնավոր մարդկանց մորի-
լիդացիայի յե յենթարկում նոր, մեծ դարձերի համար:
Այդ հաշվետվությունը հուզում է վարակում է տափուսի,
յեռանդի, ե՛ր ավելի շատ աշխատելու, ի փառս սոցիալիզմի
աշխատելու եւր հորդումով:

Յեթե խորհրդային իշխանության առաջին ժամանա-
կաշրջանում մեր կուսակցության ամբողջ կյանքն աւ դոր-
ծունեությունը լցված էյին առավելագուե քաղաքացիական
պատերազմի, խորհրդային իշխանության ամրապնդման
պափոսով, ապա հետագա ժամանակաշրջաններում, ահա ար-
դեն 15 տարվա ընթացքում, մեր կուսակցության կյանքն ու
գործունեությունը լցված է սոցիալիզմի կառուցման պա-
փոսով: Այդպիսի պափոսով են առգորված մեր կուսակցու-
թյան Կենտկոմի հաշվետվությունները:

Այս 15 տարվա ընթացքում հինգերորդ անգամն է, վոր
կուսակցությունը է ամբողջ յերկիրը լուծ էն ընկեր Ստա-
լինի գեկուցումը մեր կուսակցության Կենտկոմի գործու-
նեության մասին: Այդ բոլոր գեկուցումների միջով կար-
միր թելի պեռ անցնում է պայքարը հանուն սոցիալիզմի
հաղթանակի մեր յերկրում: Այդ պայքարի ընթացքը ներ-
կայացնում է վո՛չ միայն պատմական հետաքրքրություն:
Սոցիալիզմը մեզ մոտ հաղթել է անդառնալիտրեն, բայց սո-
ցիալիզմի հետագա ամրապնդումը, կոմունիզմի նոր, բարձ-
րագույն ֆազին անցնելու համար մղվող պայքարը կտահան-
ջի դեռեւս վոչ քիչ ջանքեր, յեռանդ է խնդիրների աեսական
ու քաղաքական ըմբռնում:

Մեր կուսակցության XIV համագումարում աված քա-

դաքական հաշվետվության մեջ ընկեր Ստալինը պարզա-
րեց և հիմնավորեց մեկ յերկրում սոցիալիզմի հաղթանակի
թեորիան, ջախջախեց յերկրի ազդարարիչացիայի տրոցկիս-
տական-գիմոլյեվական պլանը և ծավալեց սոցիալիզմի հա-
մար հարձակում դործելու գլխավոր դիժը:

Հարկավոր էր ունենալ հիրավի լենինյան հանճարեղ
խորաթափանցություն, վորպեսզի Լենինի նման, վորը դեռ
1903 թվին հանձինս մենշևիկների բացահայտեց բանվոր
դասակարգի դավաճաններին, 1923-1924 և հետագա տարի-
ներին՝ հնարավոր լինե՞ր հանձինս տրոցկիստների, գիմոլ-
յեվականների, բուխարինականների բացահայտել մատ-
նիչներին ու բանվոր դասակարգի թշնամիներին:

Մեր կուսակցության XV և XVI համագումարներում,
բանվոր դասակարգի և կուսակցության ուժերի ամրա-
պնդմանը դուգրեթաց, Կենտկոմի քաղաքական հաշվե-
տվությունների մեջ արդեն դրվում և ամրոգվ ճակատով
սոցիալիզմի ծավալուն հարձակման, ժողովրդական տնտե-
սության մեջ կապիտալիստական տարրերի լիկվիդացիայի,
խիճ աշուհետե կուլակության վորպես դասակարգի լիկ-
վիդացիայի խնդիրը. համատարած կոլեկտիվացման, յերկ-
րի ինդուստրիալիզացիայի քաղաքականության կենսազործ-
ման, բոլշևիկյան տեմպի ապահովման և առաջին հնգա-
մյակը չորս տարում իրականացնելու խնդիրը:

Թեորիական խորը բովանդակությամբ, դեպի աշխատա-
վորները տածվող մեծ սիրով, աշխատավորության թշնամի-
ների նկատմամբ տածվող ասեղությունամբ ու արհամարհան-
քով, մեր հայրենիքի հզորությունն ամրապնդելու, այն
հետամնաց, անկուտուրական յերկրից առաջավոր կուլ-
տուրական յերկրի վերածելու հեղափոխական բուռն տեն-
չով եյին օռնորված մեր կուսակցության Կենտրոնական
Կոմիտեյի հաշվետվությունները—մեր մեծ առաջնորդ ըն-
կեր Ստալինի զեկուցումները: (Բայորը վոտփի յեմ կանգ-
նում: Բուռն, յերկարատև ծափահարություներ, վորոնք
վերածվում են ովացիայի՝ ի պատիվ ընկեր Ստալինի:
«Ուռա» բացականչություներ):

Մեր կուսակցության XVII համագումարը կոչվել էր
հաղթողների համագումար, վորովհետև այդ համագումար-

ում ամփոփվել էյին սոցիալիզմի համար մղված պայքարի
արդյունքները, հաստատվեց, վոր սոցիալիզմը հաղթել է
անդառնալիորեն: Կուսակցության XVII համագումարում
Կենտրոնական Կոմիտեյի հաշվետվությունն ամփոփեց մեկ
յերկրում սոցիալիզմի կառուցման հնարավորության լե-
նինյան-ստալինյան թեորիան դործնականում իրականացնե-
լու մեծ արդյունքները:

Ընկեր Ստալինի զեկուցումից յերևում է, վոր կուսակ-
ցության XVII և XVIII համագումարների միջև ընկած ժա-
մանակաշրջանն ամենապուրջ և ամենապնդուն ժամանակա-
շրջանն է մեր յերկրում սոցիալիզմի հաղթանակների
պատմության մեջ: Իրոք, ընկերներ, խորհրդային իշխա-
նության դոյություն 21 տարվա ընթացքում մենք անցանք
պրոլետարիատի քաղաքական իշխանության նվաճման ժա-
մանակաշրջանը, քաղաքացիական պատերազմում ներքին
հակահեղափոխության և ինտերվենտների նկատմամբ մեք
տարած հաղթանակների ժամանակաշրջանը:

Այնուհետև մենք անցանք պրոլետարիատի քաղաքական
իշխանության ներքո սոցիալիզմի տնտեսական բաղայի,
սոցիալիզմի հիմքի ստեղծման ժամանակաշրջանը: Այդ
ժամանակաշրջանում համաշխարհային բուրժուազիան հույս
եր դրել մեկ կողմից այն բանի վրա, թե խորհրդային իշ-
խանությունը կվերասերվի սովորական բուրժուական իշ-
խանության և, մյուս կողմից, սոցիալիզմի կառուցման
դործի տնտեսական ձախողման վրա: Այդ հաշիվները, ինչ-
պես հայտնի յե, լիակատար խտրատվում կբեցին:

Մեր կուսակցության XVII և XVIII համագումարներին
միջև ընկած վերջին հինգ տարվա ընթացքում համոզվելով,
վոր սոցիալիզմը մեր յերկրում անդառնալիորեն հաղթել է,
կապիտալիստական շրջապատումը, առանձնապես նրա առա-
ջապահ Ֆաշիստական ջոկատն անցավ սոցիալիստական
տնտեսությունը, մեր սոցիալիստական պետության հզորու-
թյունը ներսից իր դործակալների-լրտեսների միջոցով քա-
բայելու նոր տակտիկայի: Տրոցկիստական-բուխարինական-
գիմոլյեվական ադրակույտին պատկանող վնասարարներին,
լրտեսներին ու դիվերսանտներին, մեր խորհրդային հասարա-
կության տականքների դատավարությունները ցույց տվին,

վար հենց այս հինգ տարվա ընթացքում համաշխարհային բուրժուազիան և նրա դործակալները, բուրժուազիային հատուկ ամբողջ ուխտադրությամբ, իրենց հույսը դրել էյին խորհրդային պետութիւնը ներսից պայթեցնելու վրա:

Այդ ժամանակաշրջանում մենք դործ ունեյինք վոչ թե բացահայտ պատերազմի հետ, վոչ թե սովորական հետախույնների հետ, վորոնք ուղարկվում են ոտաբերկրյա պետութիւններէ կողմից և չգիտեն յերկրի ընդուն ու կենցաղը, այլ մենք դործ ունեյինք ամենավտանգավոր լրտեսների, վնասարարների ու դիվերսանտների հետ: Դրանք այնպիսի դիվերսանտներ, լրտեսներ էյին, վորոնք ծանոթ էյին մեր պայմաններին, փորձված էյին պայքարի դավաճանական պրիմաների մեջ և կարողանում էյին ուխտադրութեան դիմակալութեւ: Այդ լրտեսներն ունեյին իրենց կազմակերպութիւնը և վնաս էյին հասցնում վորտեղ կարողանում էյին:

Այստեղ մենք պետք է ասենք, վոր մեր պետութիւնը, նրա դոյութիւնն իսկ, կենթարկվել մեծագույն վտանգի, յեթե Ստալինյան Կենտրոնական Կոմիտեն համարձակութեան չբացահայտեր լրտեսական-դիվերսիոն թշնամական դործունեյության արմատները և բոլշեկիյան ամենայն վճռականութեամբ մեր կուսակցութիւնն ու յերկիրը չմաքրեր այդ դարչանքից, յեթե հենց այդ ժամանակաշրջանում յերևան չգար մեր կուսակցութիւնն ու նրա Կենտրոնական Կոմիտեյի Ստալինյան ղեկավարութիւնն մեծ ուժը: (Բուռն ծափահարութիւններ):

Յեւ այն հիմնական հետևութիւնը, վոր մենք պետք է ասենք մեր կուսակցութիւնն Կենտրոնական Կոմիտեյի հաշվետւութիւնից, ընկեր Ստալինի ղեկուցումից—դա այն է, վոր այդ լուրջ, վճռական ժամանակաշրջանում կուսակցութիւնը, նրա Կենտկոմը, պատվով պաշտպանեցին սոցիալիզմի նվաճումները թշնամիների դավերից: Մենք հաղթեցինք, վորովհետև մենք ընթանում էյինք մեծ Լենինի ուղիով, գլխովին ջախջախելով թշնամիներին, վորովհետև կուսակցութիւնն ուներ Կենտկոմի ճիշտ ղեկավարութիւնը, վորովհետև ուղին նրա բոլոր վորտաներով ու դժվարութիւններով, մատնանշում, մաքրում և լուսավորում եր մեր մեծ ղեկակալ ընկեր Ստալինը, նոր ուղիներ դնելով թեորիայի

մեջ և պրակտիկայի մեջ: (Բուռն ուլացիա ի պատիվ ընկեր Ստալինի: Բիւրքը վոտֆի յեմ կանգնում, բացականութիւններ՝ «Ուու», «Կենցեկ» ընկեր Ստալինը):

Մեր կուսակցութիւնն XVІІІ համագումարը պատմական մեծ ուղենիչ է մեր յերկրի կյանքում, ասենք և վոչ միայն մեր յերկրի, և հենց այդ պատճառով ել ամբողջ յերկիրը հսկայական հուզիչ հետաքրքրութեամբ սպասում եր կուսակցութիւնն XVІІІ համագումարին:

Կենտրոնական Կոմիտեյի հաշվետւութիւնը բացահայտեց, թե տնտեսական ու քաղաքական ինչպիսի ցնցումներ է ապրել կապիտալիստական աշխարհն այդ ժամանակաշրջանում, թե այժմ կապիտալիստական որդանիղմն ինչպե՞ս է տենդում, չնայած նրա ստերեուլիթ արտաքին կայտառութիւնը: Միևնույն ժամանակ ընկեր Ստալինը ցույց տվեց մեր յերկրում սոցիալիզմի մեծ հաղթանակների պատկերը, մեր հայրենիքի աճումն ու ծաղկումը և նշեց մեր արտաքին քաղաքականութիւնն զիծն ու յերկրի ներսում կոմունիզմի հաղթանակի համար պայքարելու ծրագիրը:

Ամբողջ կուսակցութիւնը, մեր ամբողջ ժողովուրդը չեն կարող չվոլջունել Կենտկոմի միջազգային քաղաքականութիւնն զիծը: Մեծ կուսակցութիւնը վարում է կայուն, մեծ Խորհրդային պետութիւնը վայել միջազգային քաղաքականութիւն:

Ժողովուրդը չի կարող դու՛ չլինել այն բանից, վոր մեր կուսակցութիւնն և նրա Կենտկոմի գիծը, խաղաղութիւնն տնտեսապէս քաղաքականութիւնը, դիալեկտիկորեն զուգակցվում և մեր յերկրի պաշտպանունակութիւնն ամրապնդելու քաղաքականութիւնն ու պրակտիկայի հետ: (Յերկարատև ծափահարութիւններ):

Ընկեր Ստալինի հաշվետւութիւնը նոր բարձրութիւն հասցրեց Խորհրդային յերկրի արժանապատւութիւնը: Նա բոլոր թշնամիներին, ինչպիսի դիմակով ել չողարկված վնասն նրանք, ցույց տվեց, վոր մեր կուսակցութիւնն իմաստուն աչքն ամբողջովին տեսնում է պատերազմի բացահայտ ու թաղնված պրովոկատորներին, վոր այս տրիբունից իմաստուն խոսքերով նախապես մերկացնում և նախազգուշացնում են նրանց: Նախազգուշացումը հակիրճ է: Մենք վո-

բում ենք խաղաղության քաղաքականութիւն, բայց «մենք
չենք վախենում աղբորոնների սպառնալիքներից և պատ-
րաստ ենք կրկնակի հարվածով պատասխանելու պատերազմի
հրճիւնների հարվածին, վորոնք վորձում են խախտել խոր-
հըրդային սահմանների անձեռնմխելիութիւնը»։ (Բուռն,
յերկարատե ծափահարութիւններ)։ Իսկ թե դա ինչ է նշա-
նակում, թող աղբորոնները հարցնեն սամուրայներից, վորոնք
ուենն Խառանի փորձը, վորոնց մասին կարելի չէ ասել մի գե-
ներալի մասին յեղած հին առածով։ Առածը հետեւյալն է.
«Մալբրոկին արշավանքի պատրաստվեց», և ապա գալիս և
համապատասխան հանդը... (ծիծաղ, բարձրաձայն ծափա-
հարութիւններ)։ Վորպեսզի թյուրիմացութիւններ ու
սխալ մեկնարանութիւններ չլինեն, յետ բացատրեմ. այդ
նշանակում է, վոր Մալբրոկին արշավանքի պատրաստվեց
և մեռաւ ստամոքսի խանգարումից (ծիծաղ, ծափահարու-
թիւններ)։ Այդպես պատահեց յայտնական այն սօսանքի
հետ, վորոնք, ինչպես այդ յերեւում է ընկեր Վորոշիլովի
ճառից, մահից հետո թողել են իրենց վորոշ գրանցումները։
(Ծիծաղ)։

Ընկեր Ստալինն ասաց. «Պատերազմը նոր իրադրու-
թիւն ստեղծեց յերկրների փոխհարաբերութիւնների մեջ։
Նա այդ հարաբերութիւնների մեջ մտցրեց տաղնապի ու
անվստահութեան մթնոլորտ»։ Իսկ ընկեր Ստալինի հաջ-
վեալութիւնը մեծ վստահութեամբ և լցնում վո՛չ միայն
մեր յերկրի աշխատավորութեան սրտերը, վստահութիւն
այն բանում, վոր աշխարհում կա խաղաղութեան մեկ իս-
կական ղինված պատմար—դա մեր մեծ, հզոր, անպարտելի
Խորհրդային Միութիւնն է։ (Բուռն ծափահարութիւն-
ներ)։

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՀՁՈ- ՐՈՒԹՅԱՆ ԱՄՐԱՊՆԴՈՒՄԸ

Դուք հիշում եք «Տնտեսաւարների խնդիրների մասին»
1931 թվին արտատնած ճառի մեջ ընկեր Ստալինի մեծ
խոսքերը հետամնացների մասին, վորոնց խիում են, վոր-
տեղ նա հակիրճ բառերով պատկերեց հին ցարական Ռու-

սաստանի միջազգային քաղաքականութեան ամբողջ տխուր
պատմութիւնը, թե ո՞վ և ի՞նչպես եր խիում հին, հետա-
մնաց Ռուսաստանին։ Կենտկումը, Կառավարութիւնը և ընկեր
Ստալինն անդուլ կերպով աշխատեցին, վորպեսզի լիկվի-
դացիայի յենթարկեն հետամնացութիւնը, ստեղծեն ուժ,
հզորութիւն—բանակ, ստեղծեն այնպիսի հզոր ժողովրդա-
կան տնտեսութիւն, վորը Խորհրդային պետութեանն ապա-
հովի բոկաղի անահնկալներէից, վորը ստեղծի տնտեսական
անկախութիւն և հնարավորութիւն տա բանակը ղինելու
այն ամենով, ինչ անհրաժեշտ է հաղթական պայքարի հա-
մար։

Յեւ մենք, ընկերներ, այսօր կարող ենք ասել, վոր
այդ ուժը ստեղծված է։ Այդ դուք տեսնում եք ընկեր Ստա-
լինի զեկուցումից և ընկեր Վորոշիլովի ճառից։ Խորհրդա-
յին Միութեան տնտեսական հզորութիւնը վճռական գոր-
ծոն է հանդիսանում հայրենիքի պաշտպանութեան և խաղա-
ղութեան համար պայքարելու գործում։ Հաշվետու ժամա-
նակաշրջանում Խորհրդային պետութիւնը վիթխարի քայլ է
կատարել զեպի առաջ՝ սոցիալիստական շինարարութեան
բոլոր բնագաւառներում,—և՛ դուրդատնտեսութեան, կոլեկ-
տիվացման բնագաւառում, և՛ արդյունաբերութեան ու կուլ-
տուրայի բնագաւառում, և՛ արդյունաբերութեան ամենա-
կարեւոր մասի բնագաւառում, վորի մասին բաղմիցս ասել
են Լենինն ու Ստալինը, թե դա ժողովրդական տնտեսութեան
հիմնական բաղան է, առանց վորի անհնարին է վերադիներ,
վերակառուցել յերկիրը,—ծանր արդյունաբերութեան բնա-
գաւառում։

ԱՐԴՅՈՒՆԱԲԵՐՈՒԹՅԱՆ ԱՃՈՒՄԸ ՅԵՎ ԸՆԿԵՐ ՍՏԱԼԻՆԻ
ԿՈՂՄԻՑ ԴՐՎԱԾ ԽՆԴՐԻ ԿԱՏԱՐՈՒՄԸ—ՏՆՏԵՍԱԿԵՍ
ԱՌԱՋ ԱՆՅՆԵԼ ԿԱՊԻՏԱԼԻՍՏԱԿԱՆ ԳԼԽԱՎՈՐ ՅԵՐԿՐԵՐԻՑ

Ընկեր Ստալինի հաշվետւութիւնից յերեւում է, վոր
Խորհրդային Միութիւնը XVII-ից մինչև XVIII համադումա-
րը տանող ժամանակաշրջանում նոր խոշոր հաջողութիւն-
ներ է ձեռք բերել տնտեսական շինարարութեան առաքե-
ղում։

Արդեն կուսակցութեան XVII համադումարում արձանա-

դրվեց, վոր մեր յերկիրը զարձեւ եւ տնտեսապէս անկախ յերկրի: XVII և XVIII համազումարներէ միջեւ ընկած ժամանակաշրջանում այդ անկախությունն եւ ավելի ուժեղացաւ:

Փաստորեն ստեղծված եւ ալյումինի նոր հզօր արդյունաբերություն, սինթետիկ կաուչուկի, արհեստական թելի, սլաքային մաստաշի և այլ արդյունաբերություն: Քարածխի արդյունաբերության մեջ յերկրորդ հնգամյակում Գլավուդովի գծով չահագործման են հանձնվել 145 հանքահոր՝ 74,6 միլիոն տոնն կարողությամբ, վորը կազմում եւ կարողության 1,5 անգամ աճ՝ համեմատած առաջին հնգամյակի հետ: Նավթարդյունաբերության գծով չահագործման են հանձնվել 25 կրեկինդ եւ սկզբնական թորման 15 տուրքատու կա: Սեւ մետալուրգիայի գծով յերկրորդ հնգամյակի ընթացքում չահագործման են հանձնվել 20 դոմենյան հնոց և 86 մարտենյան հնոց: Գունավոր մետալուրգիայի գծով՝ Մերձբալխասյան կոմբինատը (մասամբ), Միջին-Ուրալյան սղինձի կոմբինատը (մասամբ), ավարտված եւ Չելյարինսկի ցինկի գործարանի, Սեւերոնիկեյի, Յուսուրալնիկեյի կաուչուկում: Այս տարիների ընթացքում չահագործման են հանձնվել մեքենաշինության այնպիսի հսկաներ, ինչպես Ուրալ-Մաշը, Կրամատորսկի և այլ մեքենաշինական գործարանները:

Ծանր արդյունաբերությունն այս հաշվետու ժամանակաշրջանում չարունակում եր զարգանալ արագ տեմպով: Խալախան եւ բերել ծանր արդյունաբերության արտադրանքի վերաբերյալ մի քանի թվեր՝ նախկին Ծանր արդյունաբերության ժողկոմատի ծավալով, ներառյալ Մեքենաշինության ժողկոմատը—այժմ արդեն վոչ թե մեկ, այլ յերեք ժողկոմատ, Պաշտպանության արդյունաբերության ժողկոմատը—վոչ թե մեկ, այլ արդեն չորս ժողկոմատ և վեց ժողկոմատներ, վորոնք արդեն առանձնացել են վերջին Ծանր Արդյունաբերության ժողկոմատից: Մեկ ժողկոմատից առանձնացել են 13 ժողկոմատներ: Հիմա կարող եք պատկերացնել, թե դա ինչպիսի, իրող վոր «ծանր», ժողկոմատ եր: (Ծիծաղ, ծափախարություններ):

Ծանր արդյունաբերությունն արտադրանքի աճ տալիս եւ 1933 թվի 15 և կես միլիարդ ուղւոյց մինչեւ 42 և կես

միլիարդ ուղւոյց՝ 1938 թվին (1926—27 ա. անվույրիս դնելով), այսինքն յերկու և յերեք քառորդ անգամ, այն ժամանակ, յերեք մեր յերկրի ամբողջ խոշոր արդյունաբերությունն աճել եւ 2,4 անգամ:

Հարկ չկա խոսելու ծանր արդյունաբերության աճման նշանակութեան մասին: Դուք գիտեք, թե դրան ինչպիսի նշանակութիւն եր տալիս ընկեր Լենինը, ինչպիսի եր աճեցնում, բարձրացնում այն ընկեր Ստալինը: Ըստ ծանր արդյունաբերության առանձին ճյուղերի մենք ունենք հետեյալ աճը.—կապարի ձուլումը 1938 թվին կազմեց 1933 թվի համեմատությամբ 571,6 տոկոս, ցինկինը—506,1 տոկոս, ալյումինումի ձուլումը—1000 տոկոս, այսինքն՝ փաստորեն ստեղծված եւ նոր արդյունաբերություն, սեւ սղինձի ձուլումը հանքաքարից 1938 թվին կազմեց 1933 թվի համեմատությամբ 255,9 տոկոս, ավտոմոբիլային սղիրիչկայի արտադրության գծով, վորոնք գծախտաբար այժմ եւ դեռ չեն բավականացնում, մանավանդ դյուղատնտեսութեան մեջ, և հաճախ դուք հայհոյում եք, դրա հետ միասին յերեքի աւելում, թե՛ «անծախս լինեն ավտոմոբիլի սղիրիչկաներ մատակարարողները» (ծիծաղ),—ահա այդ ավտոմոբիլային սղիրիչկաների գծով մենք 1938 թվին ունենք աճ 1933 թվի համեմատությամբ 566,7 տոկոսով: (Ծափախարություններ):

Պողպատի և պրոկատի գծով մենք այս ժամանակաշրջանում ունենք սղիր աճ—պողպատի գծով՝ 261,7 տոկոս, պրոկատի գծով՝ 263,8 տոկոս: XVII համազումարում ընկեր Ստալինը խնդիր դրեց՝ լիկվիդացիայի յենթարկել սեւ մետալուրգիայի հետ մոայր և ավելացնել պրոկատի ու պողպատի արտադրութիւնը: Պրոկատի և պողպատի գծով մենք ունենք աճում ավելի քան յերկու և կես անգամ, իսկ չուգունի գծով մենք լրջորեն հետ ենք մնացել: 1938 թվին մետալուրգիան չուգուն եւ տվել 205,9 տոկոս՝ 1933 թվի ձուլման համեմատությամբ: Այդ յերկու անգամից ավելի շատ եւ, փոքր աճում չե, բայց, այնուամենայնիւ, մենք հետ ենք մնում, այն եւ լուրջ կերպով: Պատճառներ այստեղ շատ կան՝ և՛ ընդհանուր, և՛ հենց մետալուրգներից կախված, բայց այդ հետ մնալուն պետք եւ վերջ տալ:

Ածխի դծով մենք XVII և XVIII համագումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում ունենք այսպիսի աճ—1933 թվին ածխի հանույթը կազմեց 76,2 միլիոն տոնն, իսկ 1938 թվին՝ 132,9 միլիոն տոնն։ Այդպիսով, 1938 թ. հանույթը՝ 1933 թ. հանույթի համեմատությամբ, կազմեց 174,4 տոկոս։ Նավթի հանույթը, դադի հետ միասին, այդ ժամանակաշրջանում աճեց համարյա մեկ ու կես անգամ (1938 թ. հանույթը կազմեց 1933 թ. հանույթի համեմատությամբ 142,8 տոկոս)։ Աւելի քան մեկ ու կես անգամ աճեց նավթի վերամշակումը (153,6 տոկոս)։

Ե՛լ ավելի մեծ չափով աճել է վճիռ նավթամթերքների արտադրությունը (բնական—169,1 տոկոս՝ 1933 թ. համեմատությամբ, լիզրոն—295,8 տոկոս՝ 1933 թ. համեմատությամբ, կերոսին—164,9 տոկոս՝ 1933 թ. համեմատությամբ)։

Լուրջ կերպով աճել է մեքենաշինությունը։ Աճման տեսակետից առանձնապես աչքի յե ընկնում պաշտպանական արդյունաբերությունը։ Դա ցուցանիշ է այն բանի, թե ինչպես կուսակցությունը և անձամբ ընկեր Ստալինն ուշադրություն են դարձնում յերկրի պաշտպանունակությունից ամրապնդմանը։

Կուսակցության XVII և XVIII համագումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում մենք վուջ միայն պահպանեցինք, այլ և բարձրացրինք նվաճված տեմպը։ Մինչդեռ XVI և XVII համագումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում, 1930-ից մինչև 1933 թվի, համախառն արտադրանքի տարեկան միջին աճը նախկին Ծանր արդյունաբերության ժողկոմատի, Մեքենաշինության ժողկոմատի և Պաշտպանության արդյունաբերության ժողկոմատի կողմից ընդգրկվող ձեռնարկությունների շրջանակում 1933 թվին կազմեց 20,7 տոկոս, XVII և XVIII համագումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում տարեկան միջին աճը կազմեց 22,4 տոկոս։ Յեթե հաշվի առնենք, վոր ծանր արդյունաբերության արտադրանքի աճման յուրաքանչյուր տոկոսը կուսակցության XVI և XVII համագումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում կազմում էր 91 միլիոն ուրբի, իսկ կուսակցության XVII և XVIII համագումարների միջև ընկած ժամա-

նակաշրջանում աճման յուրաքանչյուր տոկոսը կազմում է 155 միլիոն ուրբի, ապա աճման տեմպի պատկերն է՛լ ավելի վառ կլինի։ (Ծափահարություններ)։

Կարևորագույն փաստ է հանդիսանում այն, վոր մենք ունենք աշխատանքի արտադրողականության աճում։ Դուք հիշում եք աշխատանքի արտադրողականության հարցի լենինյան—ստալինյան դրվածքը, վոր հարկավոր է «ապահովել աշխատանքի արտադրողականության այն առաջադիմական աճումը, առանց վորի անհնարին է սոցիալիզմի վերջնական հաղթանակը կապիտալիզմի նկատմամբ»։ (Ստալին—«Մեծ բեկման տարի»)։ Յեթե կուսակցության XVI և XVII համագումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում մենք ծանր արդյունաբերության մեջ, առանց սեղոնային ճյուղերի, ունեյինք աշխատանքի արտադրողականության 30,7 տոկոս աճում, ապա XVII և XVIII համագումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում աշխատանքի արտադրողականության աճումը կազմեց 78,6 տոկոս (1938 թվին՝ 1934 թ. համեմատությամբ)։

Այստեղ դեր խաղացին՝ ա) տեխնիկական վերակառուցման արդյունքները, նոր դործարանները—նոր տեխնիկան, բ) դեր խաղաց ստախանովյան շարժման ծավալումը՝ 1935 թվից սկսած, վորը տվեց մեծ արդյունքներ։ Ստախանովյան շարժումը մեծապես ողնեց յուրացնելու նոր տեխնիկան և բարձրացնելու աշխատանքի արտադրողականությունը, կատարելու ընկեր Ստալինի լողունը, այն է՝ շինարարության պաֆուր լրացնել յուրացման պաֆուսով։ Ստախանովականները նոր մարդիկ են, «վորոնք լիովին տիրապետեցին իրենց դործի տեխնիկային, թամբեցին այն և առաջ մղեցին»։ (Ստալին։ Ստախանովականների համամիութենական խորհրդակցություն)։ Յեւ մենք այստեղ մեծ հաջողություններ ունենք։

Այսպիսով, XVII և XVIII համագումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանը նշանակում է աշխատանքի արտադրողականության համար մղված պայքարի նոր ետապ։ XVII և XVIII համագումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանը հանդիսանում է հետագա քայլ դեպի առաջ, վորը տվեց սոցիալիստական տնտեսության յնխոսմի լուրջ հաղթանակ։

Հաստատելով, վոր «արտադրութեան տեխնիկայի և մեր արդյունաբերութեան ամսան տեմպի տեսակետից մենք արդեն հասել և առաջ ենք անցել կապիտալիստական գլխավոր յերկրներին», ընկեր Ստալինը հատուկ ուշով ընդգծեց, վոր «մենք գեոուս հետ ենք մտում տնտեսական տեսակետից, այսինքն՝ բնակչութեան յուրաքանչյուր շնչին ընկնող մեր արդյունաբերական արտադրանքի չափի տեսակետից»:

Յեռ կարծում եմ, ընկերներ, վոր ե՛ր համագումարը, և՛ ամբողջ կուսակցութիւնը կ'ողջունեն՝ հարցի այս նոր, ստալինյան դրվածքը: Մենք պետք է ամենայն լրջութեամբ, խորութեամբ ըմբռնենք ստալինյան այս նոր խնդիրը՝ ալ տեսական տեսակետից հասնել և առաջ անցնել կապիտալիստական գլխավոր յերկրներին: Այդ նշանակում է նոր շրջան մեր յերկրի կյանքում և սոցիալիստական շինարարութեան մեջ:

Ստալինյան այս նոր մեծ լողունգը մոբիլիզացիայի յեթեմարկում ամբողջ կուսակցութեանը, յերկիրը, ամբողջ ժողովրդին, վորպեսզի չբախտանանալով ձեռք բերվածով, մոտակա 10—15 տարվա ընթացքում տնտեսական տեսակետից հասնենք և առաջ անցնենք կապիտալիստական յերկրներին: Սա նեղ պրակտիկ խնդիր չէ, այդ կապում է մթերքների առատութեան հասնելու և կոմունիզմի բարձրագույն ֆազին անցնելու ապահովելու խնդրի հետ: Մենք համատեղած ենք, վոր այս գլխավոր խնդիրը կիրականացնենք, ինչպես վոր մինչև այժմ իրականացրել ենք այն բոլոր վիթխարի խնդիրները, վորոնք դրել է մեր առջև մեծ Ստալինը: (Յերկարտուե ծափահարութիւններ):

Այդ 10—15 տարվա ընթացքում մենք պետք է առաջ անցնենք կապիտալիստական գլխավոր յերկրներին բոլոր ճյուղերով, մասնավորապես վառելիքի արդյունաբերութեան գծով (ածուխ, նավթ), վորը տնտեսական տեսակետից հետ է մնացել ամէլի, քան ծանր արդյունաբերութեան այն ճյուղերը, վորոնց մասին ասված է յերրորդ հնգամյա պլանին վերաբերյալ ընկ. Մոլոտովի զեկուցման թեղիքների մեջ և վորոնց մասին նա այստեղ կզեկուցի:

Ամսան տեմպով մենք գնում ենք մյուս յերկրներին

ամէլի բարձր, այդ թվում նաև այնպիսի ճյուղերի գծով, ինչպես ածուխն ու նավթը: Բայց չե՞մ վոր, ընկերներ, մենք ժառանգութիւն ենք ստացել աղքատ յերկիր և այդ պատճառով ել տնտեսական տեսակետից հետ ենք մնում:

Մենք ամիսի և նավթի գծով պետք է բացառիկ լուրջ ու գլխարկն խնդիր կատարենք:

Մենք պետք է 10—15 տարվա ընթացքում լիկվիդացիայի յենթարկենք հետ մնալը, ինչպես ել վոր լինի: Յեռ հավատացած եմ, վոր մենք այդ հետ մնալը անպայման լիկվիդացիայի կենթարկենք ընկեր Ստալինի մատնանշած ժամկետում: (Ծափահարութիւններ):

ԱՐՏԱԴՐԱԿԱՆ ԿԱՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԼԻԱԿԱՏԱՐ ՅՈՒՐԱ-
ՅՈՒՄՆ ՈՒ ԱՎԵԼԱՅՈՒՄԸ ԿԱՐԵՎՈՐԱԳՈՒՅՆ ԽՆԴԻՐ Ե
3/49
39
կուսակցութեան XVII համագումարից հետո անցած տարիների ընթացքում մենք անվիճելիորեն վիթխարի քայլ ենք կատարել դեպի առաջ, մեր ձեռնարկութիւնների կարողութիւններն ողտազործելու ապարեզում: Որինակ, ելիկտրոկայանների գծով մենք աշխատում ենք լարված կերպով: Աճը մեծ է. 1934 թվին սահմանված կարողութեամբ յուրաքանչյուր աղբեղատ աշխատում եր 4.017 ժամ, 1937 թվին— 5.530 ժամ, իսկ մի շարք կայաններում դեռ ամէլի բարձր, ամէլի, քան ԱՄՆ-ում, Գերմանիայում, Անգլիայում: Յեռ կասեյի, վոր միջանի կայանների համար դա նույնիսկ չափից դուրս մեծ «նվաճում է»: Յեթե մենք ունենայինք կարողութեան ռեզերվներ, մենք այդքան ճնշում չէինք դործադրի աղբեղատների վրա, սակայն դա ցույց է տալիս, թե մեր մարդիկ ինչպես են աշխատում ամէլի լավ ողտազործել աղբեղատները: Ածխարդյունաբերութեան մեջ հորատման մեքենայի արտադրողականութիւնը Դոնբասում 1933 թ. 2,1 հազար տոննից 1938 թ. բարձրացավ մինչև յերեք հազար տոննի: Այդ աճումը, սակայն, անբավարար է: Մենք ունենք հորատման մեքենաների այնպիսի մեքենավարներ, ինչպես Կրեմովը, վորը մեկ հորատող մեքենայով տալիս է վոյ թե յերեք հազար, այլ մինչև 18 հազար տոնն: Սրանից յերևում է, թե դեռ մօտեւոր շատ բան կարելի յե



անել հորատող մեքենայի արտադրողականությունը բարձրացնելու համար:

Նավթարդյունաբերության դժուլ հորատման արագությունը 1932 թվի 108,3 մետրից 1937 թ. հասավ մինչև 459,9 մետրի: Սակայն այստեղ ևս այդ աճումը չափազանց անբավարար է, մենք ունենք մեծ ռեզերվներ, մեծ հնարավորություններ, վորոնք պետք է լիովին ոգտադործվեն:

Սև մետաղուղիայի ասպարեզում դոմենյան վառարանների ոգտակար ծավալի ոգտագործման կոեֆիցիենտը բարելավվել է, 1932 թ. 1,75-ից 1938 թ. հասնելով մինչև 1,14-ի: Պողպատի յեղուտը մեկ քառակուսի մետր հատակից 1933 թ. 2,8 տոննից 1938 թվին բարձրացավ մինչև 4,64 տոննի:

Սակայն մենք ունենք առանձին գործարաններ, վորոնք դոմենյան վառարաններում տալիս են՝ 0,94—Կրիվոյ Պոդկ գործարանը, 0,95—Կուզնեցկի՝ Ստալինի անվան գործարանը, 0,98—Մակեյվկայի՝ Կիրովի անվան գործարանը: Սա ցույց է տալիս, վոր կան լավագույն յուրացման հնարավորություններ: Նույնը կարելի յե ասել նաև մարտենների դժուլ:

Բարելավվել է կարողության ոգտագործումը նաև քիմիայի մեջ: Քիմիական արդյունաբերությունը հատկապես ջանք գործադրեց արտադրության ինտենսիֆիկացիայի ուղղությամբ: Բայց թե այստեղ մենք դեռ ինչպիսի վիթխարի ռեզերվներ ունենք, յերեւում է, որինակ, այն բանից, վոր մինչդեռ կան այնպիսի գործարաններ, վորոնք 1938 թվին աշտարակների մեկ խորանարդ մետրից կամերային ծծմբաթթու ստացել են որական միջին հաշվով 74 կիլոգրամ (վոյկովի անվան գործարանը), 70,1 կիլոգրամ (վիննիցայի գործարանը), գործարանների մեծամասնությունը տալիս է 40 կիլոգրամից ել պակաս, իսկ առանձին գործարաններ նույնիսկ 30 կիլոգրամից ել պակաս:

Այսպիսի վոչ քիչ որինակներ դեռ կարելի յեր բերել և՛ մեքենաշինության, և՛ պաշտպանական արդյունաբերության, և՛ արդյունաբերության այլ ճյուղերի դժուլ: Սակայն մենք պետք է այստեղ ամբողջ ուժով ընդդենք, վոր չնայած նոր տեխնիկայի յուրացման գործում ձեռք բերված

վորոչ հաջողություններին, աշխատանքի արտադրողականության աճմանը, մեր ինժեներա-տեխնիկական կադրերի աճմանը, վորոնք արդեն լուրջ ու սոլիդ վորձ ունեն, —մենք արդյունաբերության և տրանսպորտի մեր ձեռնարկությունների մեծ մասում մեր կողմից դեռևս չսպառված ռեզերվներ ունենք, մենք դեռ խոշոր թերություններ ունենք մեր ձեռնարկությունների լրիվ կարողության յուրացման գործում:

Բնակչության յուրաքանչյուր շնչին ընկնող մթերքների քանակն ավելացնելու համար անհրաժեշտ կլինի ավելացնել դրանց արտադրությունը: Այդ պարզ է: Դրանց արտադրությունն ավելացնելու համար անհրաժեշտ է, նոր ձեռնարկությունների կառուցման հետ միաժամանակ, հատուկ ուշադրություն նվիրել արդեն կառուցված և վերակառուցված ձեռնարկություններին յուրացմանը:

Մեղքն ի՞նչ թաղցնենք, մեղ մոտ դեռ քիչ չկան այնպիսի աշխատողներ, վորոնք իրենց ձեռնարկության թերությունները, վոր խանդարում են յուրացնելու նրա լիակատար կարողությունը և տալու ավելի շատ արտադրանք, քան նա տալիս է, պատրաստ են վերադրելու զանազան որչեկտիվ պատճառներ, մի խոսքով՝ դցելու հարեանի վրա, թե հարեանն է մեղավոր: (Միծաղ):

Ճիշտ է, հաճախ սարքավորումը չի բավականացնում, յերբեմն ել հարեաններն են խանդարում, —թերություններ, վորոնք նույնպես պետք է վերացնել, բայց ամենից առաջ անհրաժեշտ է ուշադրություն դարձնել արտադրության կազմակերպման մեջ յեղած այն թերություններին, վորոնք առանց նյութական մեծ ծախսերի ու առանց մեծ աշխատանքի կարող են եֆեկտ տալ արտադրանքի արտադրությունն ավելացնելու ասպարեզում, վորպիսի ձեռնարկությունից վերցնենք այն, ինչ վոր տեխնիկայի և եկոնոմիկայի որենքների համաձայն հնարավոր է:

Յես կարծում եմ, վոր ներկայումս քիչ կգտնվեն այնպիսի տնտեսավարներ, վորոնք կարողանան պնդել, թե իրենք իրենց ձեռնարկությունից վերցնում են այն ամենը, ինչ հնարավոր է: Այդ առավել ևս ճիշտ չեր լինի ասել նոր ու վերակառուցված ձեռնարկությունների վերաբերմամբ, վոր

րոնք մի շարք ճյուղերում արդեն գլխավորող տեղ են գրավում:

Այսպես, որինակ, արդեն 1936 թվին նոր և ամբողջապես վերակառուցված ձեռնարկութուններից ստացված արտադրանքը կազմեց սե մետալուրդիայի գծով—96,6 տոկոս, քիմիայի գծով—95,2 տոկոս, էլեկտրոկայանների գծով—90,8 տոկոս:

Այդ նոր տեխնիկան անհրաժեշտ է թամբել, յուրացնել այն: Դժբախտաբար այս բնադաճառում ձեռք է բերված վոչ բոլորը:

Ստախանովյան շարժումը մեզ ցույց տվեց, թե ինչպիսի վիթխարի ուղեգրվներ կան մեր արդյունաբերութւյան և դյուզատնտեսութւյան մեջ: Ընչո՞ւ է, ստախանովյան շարժումը և այդ ուղեգրվների ուղեգրվյան հաշվետու ժամանակաշրջանում մեզ այնքան շոշափելի եֆեկտ չտվեց, ստախանովյան հանդամանքը, վոր ստախանովյան նվաճումները լիովին ամրապնդված չեն տնտեսութւյան մի շարք ճյուղերում, բնավ չի նշանակում, վոր այդ ուղեգրվները ունալ չեն: Դա միայն ցույց է տալիս, վոր մեր կադրերից շատերը անսպառաճ, թույլ գտնվեցին ստախանովյան շարժումը դըլխավորելու մասին մեր կուսակցութւյան կենտկոմի պահանջներն իրականացնելու համար:

Հենց այդ պատճառով ել այժմ, յերբ մեր առջև դրվում է մեծագույն կարևորութւյուն ունեցող նոր խնդիր—տնտեսական տեսակետից առաջ տնցնել կապիտալիստական յերկրներից, խիստ բարձրացնել բնակչութւյան յուրաքանչյուր շնչին ընկնող արտադրանքի քանակը, մենք պետք է ել ալիքին մեծ համաութւյամբ ու հաստատակամութւյամբ պայքարենք հանուն ստախանովյան շարժման նոր վերելքի, հանուն այն բոլոր լավագույն ցուցանիշների տարածման, վոր ձեռք են բերել առաջալոր ստախանովականները, հանուն այն վիթխարի ուղեգրվների իրացման, վոր հայտարերեցին ստախանովականները, և վորոնք այժմ արդյունաբերութւյան ու ցորանսպորտի լավագույն ձեռնարկութւյուններում ստախանովականները գործնականում իրականացնում են:

Կարդապահութւյան մասին ԽՍՀՄ Ժողկոմխորհի, Համ. Կ(բ) Կենտկոմի և ՀԱՄԿԽ-ի վորոշման աղնիվ ու բարե-

խրդնորեն իրականացնելը, տնկարդապահ տարրերի դեմ, գործալիքների դեմ պայքարելը պետք է դուզակցվի ստախանովյան շարժման ու հարվածայնութւյան նոր վերելքի շուրջը մասսաներին կազմակերպելու հետ: Բայց դրա համար անհրաժեշտ է բարելավել արտադրական պրոցեսի կազմակերպումը, բանվորների համար ապահովել աշխատանքային տեղը, գործիքը, հումքը, էլեկտրոներգիան, ապահովել միևնույն ձեռնարկութւյան զանազան ցեխերի, միևնույն ցեխի զանազան մասերի աշխատանքի կոմպլեքսայնութւյունն ու ներդաշնակութւյունը, հանքահորում՝ հանքի հատումը, կիտումը, պատերի ամրացումը, հանքաքարի փոխադրումը, բարձրացումը, վազոնետիկաների մատակարարումը և այլն:

ձեռնարկութւյունների աշխատանքը բարելավելու համար բացառիկ կերպով մեծ նշանակութւյուն ունի տեղեկական հրամանատարական ողակի՝ ցեխի պետի, վարպետի, բրիգադիրի, տեղամասի պետի դերի բարձրացումը:

Մետալուրգների և լեռնագործների ընդունելութւյանը 1937 թվի հոկտեմբերի 29-ին ընկեր Ստալինը միջակ ու փոքր ղեկավարների մասին ասաց.

«Դրանք, այդ փոքր ու միջակ ղեկավարները, մեզ մոտ տասնյակ հազարներ են կադմում: Նրանք համեստ մարդիկ են, նրանք առաջ չեն խցկվում, նրանք համարյա աննկատելի յեն: Բայց կուրութւյուն կլինեն նրանց ճնկատելը: Վորովհետեւ այդ մարդկանցից է կախված արտադրութւյան բախտը մեր ամբողջ Ժողովրդական տնտեսութւյան մեջ: Նշանակում է, նրանցից է կախված նաեւ մեր տնտեսական ղեկավարութւյան բախտը»:

Վարպետի դերի ու նշանակութւյան բարձրացման հարցի շուրջը ընկեր Ստալինը հրավերեց գործարանների ու արդյունաբերական Ժողկոմատների մի քանի աշխատողների հատուկ նեղ խորհրդակցութւյուն: Դժբախտաբար, յեպ պետք է ասեմ, վոր տնտեսավարները դեռ հարկ յեղած յեռանդ չեն ցուցաբերել այդ գործում:

Պետք է բարձրացնել վարպետի, տեղամասի պետի, բրիգադիրի, ցեխի պետի դերն ու նշանակութւյունը: Պետք է

նրան հնարավորութիւն տալ, վորպէսզի նա լավագոյն մարդկանց կարողանա պարզեցնել, վորպէսզի նա ավելի մեծ իշխանութիւն ունենա աշխատողներին ընդունելիս և հեռացնելիս, վորպէսզի նա լիիշխան հրամանատար լինի ցեխում, հերթափոխում, բրիգադայում:

Անտարակույս, անհրաժեշտ և շտիկ այն դրութիւնը, վորը գոյութիւն ունի մի շարք ձեռնարկութիւններում, յերբ վարպետն ավելի պակաս աշխատավարձ և ստանում, քան վորակյալ բանվորը:

Ձեռնարկութիւն և, հետևապէս, բոլոր բանվորներին նորմալ աշխատանքն ապահովելու գործում, այսինքն՝ կապողութիւնների լավագոյն ոգտադործման գործում խոշորագոյն նշանակութիւն ունի ավարիաների և պարապուրդների դեմ պայքարելը: Պետք է ուղղակի ասել, վոր մի ամբողջ շարք ճյուղերում, այդ թիւում նաև անխաղճունարեքական, մետալուրգիական ճյուղերում, նույնիսկ մեքենաշինութիւն մեջ, եւ չեմ խոսում տրանսպորտի մասին, ավարիաներն ու պարապուրդները մեծ չարիք են հանդիսանում նորմալ, անխափան աշխատանքի համար:

Գլխավոր գործը ավարիաների կանխումն է, իսկ այդ կախում է արտադրութիւնը կազմակերպողներէ, վորոնք հաճախ հանդիսանում են արդեն կատարված ավարիայի տոմարադրողներ և վոչ թե ավարիաների կանխումը կազմակերպողներ: Մինչդեռ ավարիաների դեմ մղվող պայքարով է ստուգվում ղեկավարի վորակը: Ծանր արդյունաբերութիւն ժողկոմատում հրաման արձակվեց ավարիաների հաշվառման ու դրանց դեմ պայքարելու վերաբերյալ, և ահա թե Ծանր արդյունաբերութիւն ժողկոմատի գլխավոր վարչութիւններէ մեկի պետը—Սիրենկոն, ինչպէս իրականացրեց այդ հրամանը: Այդ ինքն Սիրենկոն, իրեն ներդրութիւն արդատելու համար, նախապէս, մի քանի ուր առաջ, չլրացրած ամփոփադրեր և ստորագրում ավարիաների վերաբերյալ, վորոնք այնուհետեւ պետք է լրացներ տեխնիկական աշխատողը: Բայց վերջինս սխալմամբ տեղեկադրի փոխարեն ուղարկել էր դատարկ բլանկը՝ գլխավոր վարչութիւն պետի ստորագրութիւնը: Այդ դատարկ բլանկը մենք պահեցինք և, իհարկէ, ավարիաների դեմ պայքարող այնպիսի

«մարտիկին», ինչպիսին էր Սիրենկոն, մենք աղատեցինք դատարկ ամփոփադրեր ստորագրելու ծանր պարտականութիւնից: (Միծաղ): Ավարիաների դեմ պայքարող այդպիսի «մարտիկները» մեզ մոտ, դժբախտաբար, դեռ չեն վերացել: Անհրաժեշտ է, վոր մենք՝ տնտեսավարներս, լրջորեն ձեռնամուխ լինենք ավարիաները լիկվիդացիայի յենթարկելու գործին:

Հաճախ պարապուրդների ու ավարիաների հասցնող, պետութիւնը մեծ վնաս պատճառող խոշորագոյն թերութիւն է հանդիսանում սարքավորման վատ նորոգումը, վորի հետևանքով հիմնական կապիտալը ժամանակից շուտ է մաշվում:

Այս տարի ՀամԿ(բ)Կ կենտկոմը և Ժողկոմխորհը կարեւոր վորոշում ընդունեցին սարքավորման նորոգման մասին, նորոգումն ապահովեցին փողով, նյութերով: Անհրաժեշտ է, վորպէսզի տնտեսավարներն ոգտադործեն այդ կարեւոր վորոշումը, ապահովեն սարքավորման լավագոյն խնամքը, հետեւեն նրան, ինչպէս կենդանի որդանիզմի: Սարքավորման ժամանակին կատարված նորոգումը, կանոնավոր վիճակում պահելը, նրա կանոնավոր շահագործման վրա հսկելը, վորպէսզի այդ սարքավորումով աշխատող բանվորը, վարպետը, բրիգադիրը չկոտրատի այն—խոշորագոյն գործոն է հանդիսանում ձեռնարկութիւնների կարողութիւնները լավագոյն կերպով յուրացնելու և դրանով իսկ արտադրանքի քանակն ավելացնելու բնագավառում:

Դժբախտաբար պետք է ասել, վոր տնտեսական հաշվառքը մեզ մոտ չի խաղում այն դերը, վորը պետք է խաղա նա ձեռնարկութիւնների անխափան աշխատանքի համար պայքարելու գործում, վորովհետեւ ձեռնարկութիւնների անխափան աշխատանքը և կարողութիւնների լավագոյն ոգտադործումն է միայն, վոր հասցնում է ֆինանսագոյն ոգտադործումն և միայն, վոր հաւանք է ֆինանսական լավ ցուցանիշների: Ավարիաները, պարապուրդները, հումքի կորուստները և բանվորների վարձատրումն առանց արտադրանք տալու, թեկուզ և պակաս վարձատրութիւնը, միշտ հասցնում է վնասների ու ֆինանսական դժվարութիւնների:

Առանձնապես անհրաժեշտ է կանգ առնել ստախանովա-
կանների, մեր յերևտասարդ տաղանդավոր ինժեներա-տեխ-
նիկական կադրերի ռացիոնալիզատորական առաջարկների
ռեալիզացիայի վրա, տեխնիկական նոր կատարելագործում-
ների ու գյուտերի արժատացման վրա, վորովհետև արտա-
դրանքի աճման կարելի չէ հասնել վոչ միայն ի հաշիվ նոր
գործարանների կառուցման, այլև ի հաշիվ հների ռացիո-
նալիզացիայի, ընդվորում միջոցների, ուժերի և շինարարա-
կան նյութերի նվազագույն ծախսամբ:

Գոյություն ունեցող կարողությունները յուրացնելու և
աճեցնելու գործում խոչորագույն ռեզերվներ են թաղնված
ինտենսիֆիկացիայի, ռացիոնալիզացիայի և մեր արդյունա-
բերության մեջ նորմուծություններ մտցնելու ասպարեզում:
Դեռ ինչքան քան կարող ենք մենք ձեռք բերել այստեղ:
Առանց չափազանցության կարելի չէ պատասխանել՝ միլի-
արդ ռուրիներ:

Յեա կերեմ միջանի որինակներ.

Անհրաժեշտ է, վոր մենք բարձրացնենք չուգունի ձու-
լումը, — բայց արդյո՞ք հենց միայն ի հաշիվ մետալուրգիա-
կան նոր գործարանների կառուցման, վորոնք միլիարդներ
արժեն: Մենք կարող ենք լրացուցիչ կերպով ստանալ հակա-
յական քառակույթյամբ չուգուն՝ դոմենյան պրոցեսի մեջ
գործադրելով թթվածին ներփչելու մեթոդը: Մենք այժմ
Դնեպրոպետրովսկում կառուցում ենք մի փոքր դոմենյան
հնոց և թթվածնային սարքավորում, դոմենյան պրոցեսի մեջ
թթվածին ներփչելու մեթոդը գործադրելու համար: Դա
փորձ կլինի, բայց ի՞նչ կարող է տալ մեզ այդ փորձը:
Թթվածին ներփչելու մեթոդով աշխատելու դեպքում դո-
մենյան հնոցների արտադրողականությունը կարող է բարձ-
րացվել յերկու անգամ: Հետևաբար, մենք կարող ենք չու-
գունի արտադրությունը բարձրացնել յերկու անգամ, յեթե
գործադրենք թթվածին ներփչելու մեթոդը: Իսկ այդ ավե-
լի եթան է, քան դոմենյան հնոցներ կառուցելը: Դոմենյան
հնոցի ուղտագործման կոնֆիգիենտը կարելի չէ հասցնել մին-
չև 0,5-ի՝ 1,14-ի փոխարեն: Այդ՝ աճումն է ավելի քան
յերկու անգամ: Թթվածին ներփչելու մեթոդի գործադրու-
մը հնարավորություն կտա կոքսի ծախսումը պակասեցնել

յուրաքանչյուր տոնն չուգունի համար 10—15 տոկոսով:
Թթվածնի կիրառումը հարստացնում է պրոցեսը և մեզ տա-
լիս է ավելի բարձրորակ չուգուն և դրանով իսկ մեզ հնա-
րավորություն է տալիս ստանալու ավելի բարձրորակ մե-
տաղ:

Այսպիսով, հենց միայն այդ ձեռնարկման՝ թթվածնա-
յին մեթոդի գործադրումը կարող է մեզ տալ կարողու-
թյունների խիստ աճում:

Պողպատի մակերեսային կոփումը նույնպես կարող է
հակայական եֆեկտ տալ: Պրոֆեսոր Վոլոգդինը և պրոֆե-
սոր Գեվելինը, յուրաքանչյուրն իր ձևով, մշակել են մե-
տաղի մակերեսային կոփման մեթոդը: Ռեյսեր, որինակ, մեզ
հարկավոր են միլիոնավոր տոններով: Ռեյսերը մաշվում են
ամենից առաջ կցման տեղում: Ուրեմն, ռեյսերը կարելի չէ
կոփել առաջին հերթին կցատեղերում, և այդպիսի ռեյսը
կստանա անհամեմատ ավելի մեծ կայունություն՝ մաշվե-
լու տեսակետից:

Մակերեսային կոփումը կարելի չէ կիրառել ամեն մի
մետաղի նկատմամբ, և այդ կտա մետաղի սպառման վիթ-
խարի տնտեսում, վորովհետև կավելացնի գործիքների, դե-
տալների ու մեքենաների մասերի գործածության ժամանա-
կամիջոցը: Կան նաև այլ նոր յեղանակներ: Որինակ, գոր-
ծիքների կոփումը, վորը կրկնակի չափով ավելացնում է
գործիքի ամրությունն ու գործածության ժամանակամիջո-
ցը, կրճատում է հագվագյուտ մետաղների ծախսումը:

Մեծ գործ է անմիջական անձուլածո դրանումը: Այժմ
մենք ձուլումից հետո մետաղը լցնում ենք հատուկ կաղա-
պարների մեջ, այնուհետև դրանումից առաջ ձուլվածքը նո-
րից տաքացնում ենք հնոցում, ապա արդեն դրում դրանով
զազդյաճի մեջ, մինչդեռ կարելի չէ ուղղակի կատարել մե-
տաղի անձուլածո դրանում, խուսափելով հալած մետաղը
հատուկ կաղապարների մեջ լցնելուց և ձուլվածքը տաքաց-
նելուց: Այդ մեծ չափով կավելացնի դրանով դադդյաճների
արտադրողականությունը:

Ելեկտրոկայանների բնագավառում: Ամերիկայում այժմ
ելեկտրոկայաններում տուրբինները դնում են հին կայան-
ների կողքին կառուցված շենքերում, ընդվորում դնում են

բարձր ճնշման տուրքիներ: Ընդմիջ բարձր ճնշման տուրքիներում գործածված գոլորշին ուղտագործվում է ցածր ճնշման տուրքիներին համար: Յեթե մենք մեզ մոտ դրադ վենք միայն նրանով, վոր կառուցենք նոր ելեկտրոկայաններ, նորից կառուցենք ամբողջ շենքը, բոլոր բնակարանները և այլն, ապա մենք շատ ու շատ տարիներ կտառապենք ելեկտրոկայաններին պակասից: Ուստի մենք պետք է վոր ուղտագործենք այդ փորձը:

Վոչ քիչ հնարավորութուններ կան նաև քիմիայի բնադավառում, վորոնք կարող են տալ քիմիական արտադրանքի լուրջ ավելացում: Ինչ ինչ կարող են տալ մեզ գյուտերը, յերևում է հետևյալ որինակից: Քիմիական արտադրանքի արտադրումն ավելացնելու համար տնտեսավարները մեկ ու կես միլիարդ ուսուլի ելին պահանջում շինարարության նպատակով: Յերբ մենք նրանց մերժեցինք և հրամայեցինք հնարավորութուններ փնտռել արտադրութունն ավելացնելու է հաշիվ այլ աղբյուրներին, ապա ընկերները փնտռեցին, և բանից դուրս յեկավ, վոր մի քանի տարիների ընթացքում Ծանր արդյունաբերության ժողկոմատի ընդերքում ընկած է յեղել շարքային ինժեներների մի գյուտ, վորը հնարավորութուն է տալիս այդ նյութերն ստանալու վոչ թե մեկ ու կես միլիարդ ուսուլի, այլ ընդամենը 50 միլիոն ուսուլի ծախսելով: Ստացվեց «փոքրիկ» տնտեսում— 1 միլիարդ 450 միլիոն ուսուլի: (Ծիծաղ): Ի պատիվ կանանց, պետք է ասել, վոր այդ գյուտի ղեկավարն է յեղել մի կին ինժեներ: (Ծափահարություններ):

Կան այնպիսի բաներ, իսկն ասած՝ նույնիսկ վոչ թե բաներ, ինչպես ծուխը, վորոնք կարելի յե ուղտագործել վորպես հումք քիմիական արդյունաբերության համար: Ծուխը ծուխ է, իսկ մենք կարող ենք և պետք է նրանից ստանանք լավ, պիտանի քիմիական նյութ: (Ծափահարություններ): Մենք նույնպիսի հնարավորութուններ ունենք նաև դուռավոր մետաղաբերիայի ասպարեզում:

Յերկաթուղային տրանսպորտում մեծ հնարավորութուններ կան վառելիքի տնտեսման, չողեքարչերի զծով: Յերկաթուղային տրանսպորտն որակյան գործածում է 110—120 հազար տոնն ածուխ: Դա ածխի խոշորագույն

սպառողներից մեկն է: Մինչդեռ չողեքարչերի սպառկար գործողության կոեֆիցիենտը ցածր է: Յեկ, ահա, ընկերներ, յեթե աշխատենք այդ բանի վրա, իսկ մենք այժմ աշխատում ենք, մենք արդեն պատրաստում ենք չողեքարչկոնդենսատորներ, վորոնք արդեն այժմ տալիս են ածխի 25—28 տոկոս խնայողություն, —մենք կարող ենք ստանալ մեծ տնտեսում: Այժմ գյուտարար, նախկին մեքենավար Տրոֆիմովն իր յերեք վորդիներով աշխատում է չողեքարչեծայի վերակառուցման վրա, վորը նրա հաշիվներով պետք է հին չողեքարչերի վրա ևս տա վառելիքի 25—30 տոկոս տնտեսում:

Կան նաև այնպիսի բաներ՝ տրորված գոլորշին, վորը ցիլինդրից դուրս դալով կորչում է, այժմ հնարավորութուն կա այդ գոլորշին ուղղել տեսղերի մեջ, նա ջուրը տաքացնում է մինչև 95 աստիճան: Դրա հետևանքով մենք չողեքարչի վրա ստանում ենք վառելիքի 20—22 տոկոս տնտեսում:

Մենք շատ-շատ կարևոր գյուտեր ունենք նաև ածխարդյունաբերության մեջ, բայց ունալիցացիայի խնայողությունը մենք բավականաչափ հետ ենք մնացել: Մենք ունենք միայն հանքահատ մեքենաներ, վորոնք սղոցում են ածուխը: Անհրաժեշտ է ապահովել նաև կիտման մեխանիզացիան, քանի վոր սղոցված ածխի կիտման մեխանիզացիայի հետ մնալն անդրադառնում է հանույթի ընթացքի վրա. և չենք խոսում կիտման ծանր պայմանների մասին, յերբ բացակայում է մեխանիզացիան: Մենք արդեն այժմ ունենք այնպիսի մեքենա, վորը կատարում է ածխի և՛ սղոցումը, և՛ կիտումը—ունենք կոմբայն: Մենք այժմ պետք է այդ կոմբայնն արտադրենք արդեն մասսայական մասշտաբով: Մասամբ այդ կոմբայնն արդեն արմատացված է հանքահատ մեքենայի ձևով՝ դոգավորված բարով, վորը վոչ միայն սղոցում, այլ և հատում է ածուխը:

Մենք տուժում ենք անցքերի փորման մեխանիզմների բացակայությունից: Այժմ կա մեքենա, վորը հեշտացնում է անցքերի փորումը: Կարելի յե անցքը փորել հինգ անգամ ավելի արագ, քան այժմ: Մենք պետք է այդ մեքենան ար-

մատավորենք ամեն կերպ և դրանով իսկ արագացնենք ու
եթանացնենք Հանքահորերի կառուցումը:

Ածխի հանույթի ասպարեզում կարելի յե գործադրել
նաև հիդրոմեխանիզացիան—ածուխ կտրել ջրի ուղնությամբ:
Կիզելուզում կատարված փորձերը ցույց տվին, Վոթ
մոնիտորի արտադրողականությունը 7—10 անգամ ավելի յե
Հանքահատ մուրճի արտադրողականությունից: Ջրահատիչը
միջոցով ածուխ Հանելիս ածուխը տեղն ու տեղը լվաց-
վում և ջրով, մաքրվում և ամեն տեսակ խառնուրդներից և
հարստանում և: Ստացվում և բարձրորակ ածուխ:

Տորֆի հանույթի վրա խիստ անդրադառնում և հա-
նույթի սեզոնականությունը: Այժմ տորֆային արդյունա-
բերության մեջ դոյություն ունի տորֆի արհեստական
ջրադրկման յեղանակը, վորը հնարավորություն և տալիս
տորֆ արդյունահանելու ամբողջ տարվա ընթացքում: Տոր-
ֆի արհեստական ջրադրկման դործարանները, վորոնց կա-
ռուցումը մենք արդեն սկսել ենք, կտան բարձրորակ տորֆ՝
բրիկետների ձևով, իսկ թե ինչպիսի նշանակություն ունի
տորֆը, մանավանդ բարձրորակ տորֆը, յերևում և այն
բանից, վոր այժմ, որինակ, արդեն ապացուցված և, վոր
դոմենյան հնոցները կարելի յե լցնել վոչ թե կոքսով, այլ
տորֆով և ստանալ չուգուն, առանց ծծումբի ու առանց
ֆոսֆորի, ինչպես ստացվում և փայտածխից:

Նավթադյունաբերության մեջ ամենաարժեքավոր դյու-
առ տուրբոհորատիչն և, վորի վրա աշխատում են արդեն
մոտ 10 տարի: Այժմ մենք նավթահորերի կառուցման հա-
մար դործադրում ենք այսպես կոչված՝ պտույտահորատու-
մը: Նավթահորերը փորում ենք հորատիչ խողովակների
միջոցով: Պատկերացրեք, վոր յերկու և ավելի կիլոմետր
խորության վրա դեռնի խորքում նավթ կա: Այնտեղ հաս-
նելու համար հարկավոր և փորել նավթահոր: Հողի մեջ
խողովակներ են իջեցվում, և այդ խողովակները, յերբեմն
մինչև յերկու կիլոմետր յերկարությամբ, պտտվում
են ոտտորի ուղնությամբ, և դուրով փորում են
հողը: Այդ դեպքում հաճախ ավարիաներ են պա-
ռահում խողովակների հետ, կտրվում և դուրը, իսկ այն

փոխելու համար պետք և խողովակները վերև բարձրաց-
նել: Աշխատանքի ժամանակ խողովակները տրորվում են,
փշանում: Հաճախ պատահում և այսպիսի բան, վորին յես
ականատես եմ յեղել Բագվում. մարդիկ հորատման միջո-
ցով 1860 մետր անցել եյին դեռնի խորքը, մնում ևր անցնել
մի 5—10 մետր, բայց դուրը կտրվեց և ամբողջ աշխա-
տանքը փչացավ: Ամիսներով դուրս եյին քաշում դուրը,
դուրս եյին քաշում խողովակների կտորները:

Տուրբոհորատման ժամանակ խողովակները կիտղան
միայն առաջ տաքնողի դեր: Վոչ մեծ տուրբոհորատիչը խո-
ղովակի միջով իջեցվում և ներքև, նրա ծայրին ամրաց-
վում և դուրը: Այդ տուրբոհորատիչը շարժման մեջ և
դրվում կավաշաղախի միջոցով, վորը վերևից ընկնում և
փորիչի վրա, փորման պրոցեսը հեշտացնելու համար: Այդ,
բառիս բուն իմաստով՝ հիդրոտուրբին և: Արդեն յուրացված
և 1300—1400 մետր խորության վրա տուրբոհորատիչով հո-
րատելը: Մենք ծրագրել ենք տուրբոհորատիչը լայնորեն
դործադրել Արևելքի նավթային շրջաններում:

Դուրջ դյուտեր կան նաև նավթի վերամշակման բնադու-
վառում: Նույնիսկ միայն լեզիբացված խողովակների դոր-
ծադրումը տալիս և բենզինի յեղուտի ավելացում: Կոմբի-
նացված կրեկլինդ—սարքավորումների դործադրումը 45—47
տոկոսով ավելացնում և բենզինի յեղուտը Արևելքի թեթև
ծծմբային նավթից:

Աչքի ընկնող դյուտերի այսպիսի որինակներ մենք չառ-
չառ ունենք արդյունաբերության բոլոր հյուղերում, այդ
թվում նաև մեքենաչինության մեջ:

Ընկեր Ստալինը տնտեսական ժողովմատներին լավմիցս
մատնանչել և, վոր անհրաժեշտ և մեծ ուշադրություն նվի-
րել դյուտերին ու դյուտարարներին: Տնտեսավարները պետք
և ամեն կերպ խրախուսեն ու աջակցություն ցույց տան
դյուտարարներին և նրանց համար ապահովեն աշխատանքի
բոլոր անհրաժեշտ պայմանները:

Հայրենի դյուտերի ողտադործման և յայնորեն արմա-
տացման հետ միասին պետք և արտասահմանից վերցնենք
բոլոր տեխնիկական նորամուծությունները, ինչպիսիք վոր

այնպեղ կան: Մենք կապիտալիստական յերկրների համեմատությամբ առավելություններ ունենք այդ նորամուծություններն արմատացնելու տեսակետից: Մենք այդ կապիտալիստական յերկրներից ավելի ուշ ենք սկսել դարդացնել արդյունաբերությունը: Բայց դրանումն է վոչ միայն մի նուազ, այլև մեր պլյուսը, վորովհետև նոր կառուցելով, մենք բոլոր հնարավորություններն ունենք տեխնիկայի ամենանորագույն նվաճումներն արմատացնելու համար: Ընկեր Ստալինի կողմից դրված խնդիրը կատարելու համար, — այն է՝ տնտեսական տեսակետից առաջ անցնել կապիտալիստական դլխավոր յերկրներից, — մենք պետք է շատ կառուցենք: Նոր ձեռնարկություններ կառուցելիս մենք պետք է նրանցում կերպունք ամենանորագույն տեխնիկան:

Նոր ձեռնարկությունները պետք է կառուցել ավելի արագ ու ավելի եժան: Առաջ, որինակ, հանքահորերը կառուցվում են ին 6—8 տարում: Այս տարի մենք փորել ենք 4 հանքահոր և դրանք կառուցել ենք 10 ամսվա ընթացքում: Մենք այդ բանին հասանք չինարարության արագընթաց մեթոդների գործադրման շնորհիվ:

Շինարարության նոր միթխարի ծրագրին իրականացնելու համար անհրաժեշտ է, վոր մենք լայնորեն արմատացնենք արագընթաց շինարարության մեթոդը, լայնորեն արմատավորենք մեխանիկացիան: Մենք պետք է շինարարությունը հասցնենք նոր բարձրության:

Ինչպես շինարարության, այնպես և մանավանդ նոր կառուցվող ու ընդարձակվող ձեռնարկությունների համար կարգադրվի բանվորական ուժ: Այստեղ պետք է ոգնությունը ցույց տան կոլտնտեսությունները: Ընկեր Ստալինն իր դեկլացման մեջ դիմեց կոլտնտեսություններին, խնդրելով բանվորական ուժ տալ արդյունաբերության համար:

Ընկեր Ստալինի այդ դիմումը կոլտնտեսություններին բացառիկ մեծ նշանակություն ունի մեր յերկրի կյանքի համար, ամբողջ սոցիալիստական շինարարության համար: Մենք հավատացած ենք, վոր կոլտնտեսությունները կարճադանդեն ընկեր Ստալինի այդ դիմումին և բանվորական ուժ կտան մեր արդյունաբերության համար:

Վ.Ա.ՌԵԼԱՆՅՈՒԹԱՅԻՆ ԱՐԴՅՈՒՆԱԲԵՐՈՒԹՅԱՆ ՀԵՏԱԳԱՎԵՐԵԼՔԻ ՄԱՍԻՆ

Կարիք չկա ապացուցելու, վոր տնտեսության հետագա զարգացման կարևորագույն պայմանն է՝ վերացնել վառելիք-նյութային արդյունաբերության հետ միալը, ուստի թույլ տվեք առանձնապես կանգ առնել դրա վրա:

ԱՄԵԱՐԴՅՈՒՆԱԲԵՐՈՒԹՅԱՆ ԲԱՐՁՐԱՑՄԱՆ ՄԱՍԻՆ

XVII համագումարից մինչև XVIII համագումարն անցած հաշվետու ժամանակաշրջանում ածխարդյունաբերությունն ածխի հանույթը 1933 թ. 76,2 միլիոն տոննից 1938 թվականին հասցրեց 132,9 միլիոն տոննի, այսինքն՝ ավելացրեց 74,4 տոկոսով:

Միության ավազաններում քարածխի հանույթի դինամիկան 1934 թվականից մինչև 1938 թվականը ներառյալ ժամանակաշրջանում հետևյալն էր.

Դոնեցի ավազանում ածխի հանույթը 1934 թ. 59,7 միլիոն տոննից 1938 թվականին հասավ 78,3 միլիոն տոննի, կամ 131,2 տոկոսի՝ 1934 թվականի նկատմամբ:

Կոզլնեցկի ավազանում ածխի հանույթը 1934 թվականի 11,2 միլիոն տոննից 1938 թվականին հասավ 16,8 միլիոն տոննի, կամ 150 տոկոսի՝ 1934 թվականի նկատմամբ:

Խակասիայում ածխի հանույթը 1934 թվականի 0,452 միլիոն տոննից 1938 թվականին հասավ 0,855 միլիոն տոննի, կամ 189,2 տոկոսի՝ 1934 թվականի նկատմամբ:

Մերձմոսկովյան ավազանում ածխի հանույթը 1934 թվականի 4,62 միլիոն տոննից 1938 թվականին հասավ 7,40 միլիոն տոննի, կամ 160,2 տոկոսի՝ 1934 թվականի նկատմամբ:

Կարագանդայում ածխի հանույթը 1934 թվականի 1,83 միլիոն տոննից 1938 թվականին հասավ 4,15 միլիոն տոննի, կամ 226,8 տոկոսի՝ 1934 թվականի նկատմամբ:

Ուրալում ածխի հանույթը 1934 թվականի 5,48 միլիոն տոննից 1938 թվականին հասավ 8,06 միլիոն տոննի, կամ 147,1 տոկոսի՝ 1934 թվականի նկատմամբ:

Արևելյան Սիբիրում ածխի հանույթը 1934 թվականի

2,32 միլիոն տոննայից 1938 թվականին հասավ 3,64 միլիոն տոննայի, կամ 156,9 տոկոսի՝ 1934 թվականի նկատմամբ:

Տկվիրուլիում ամփի հանույթը 1934 թվականի 0,231 միլիոն տոննայից 1938 թվականին հասավ 0,261 միլիոն տոննայի, կամ 113 տոկոսի՝ 1934 թվականի նկատմամբ:

Տկվարչելիում ամփի հանույթը 1938 թվականին կադմեց 1935 թվականի 185,6 տոկոսը:

Ինչպես ցույց են տալիս այս տվյալները, մենք ունենք վորոշ ընդհանուր աճում և Դոնբասի հետ միասին նաև այլ ավազանների աճում, բայց անբավարար: Ամփի հանույթի այդ աճումն այնուամենայնիվ խիստ հետ և մնում կարևորագույն սպառող ճյուղերի արտադրանքի աճումից: Յես, վորպես ամփի խոշոր սպառողներից մեկը, առանձնապես զգում եմ այդ: Բայց դժբախտաբար, ինձ համար միշտ ել հեշտ չե պահանջներ ներկայացնել Հաղորդակցության ձառնադարհների ժողովրդատի կողմից՝ վառելանյութային արդյունաբերության ժողովում ընկ: Կազանովիչին: (Ծիծաղ):

Ամխարդյունաբերության ասպարեզում մեր առջև ծառացած են հետևյալ խնդիրները:

Առաջին՝ զարգացնել ամփի հանույթը մինչև նրա պահանջը լրիվ բավարարվելը:

Յերկրորդ՝ զարգացնել ամփի հանույթի ամենուրեք, վորտեղ նա կա, իսկ մեկ մոտ ամենուրեք ածուխ կա՝ Խաղաղ ովկիանոսից մինչև Ուրալ ձգվող ամբողջ տարածություն վրա, Կովկասում, Ուկրաինայում (զորը ածուխներ): Ղաղախստանում, Միջին Ասիայում և Հյուսիսում (Պեչորա): Ածուխ մենք լիովին ունենք (ԽՍՀՄ-ում կենտրոնացված և ամփի համաշխարհային պաշարի ավելի քան 20 տոկոսը): Ամփի ամբողջ պաշարը ԽՍՀՄ-ում կազմում է 1.654.361 միլիոն տոնն: Միմիայն Կուզբասը հողի ընդերքում ունի ամփի 450 միլիարդ տոնն պաշար:

Այնինչ, ամփի հանույթը մեկ մոտ չափազանց անհամաչափ և զարգացած: Դոնբասը, վորն ունի ԽՍՀՄ-ի ամփի ամբողջ պաշարի 5,4 տոկոսը, 1938 թվականին տվեց Միության մեջ ամփի հանույթի 58,9 տոկոսը:

Պետք է ասել, վոր ընկեր Ստալինը շարունակ դրդում է մեկ լուծելու այդ պրոբլեմը և վերացնելու այդ անհամա-

չափությունը: Ամփի պաշար ամենուրեք կա, բորը մարդեքում: Մենք պետք է վերցնենք այն, վորտեղ միայն կա:

Յերրորդ հնդամյակում ծրագրված է ամփի հանույթի ուժեղ աճումը նոր շրջաններում (Մերձմոսկովյան ավազան, Ուրալ, Միջին Ասիա, Հեռավոր-Արևելյան Յերկիր, Որսկի չրջան և այլն), մանավանդ վոր դրանցից մի շարք շրջաններ, ինչպես, որինակ, Մերձմոսկովյանը, ահա արդեն մի քանի տարի յե, վոր միևնույն տեղն են կանգնած:

Վերջին ժամանակներս ընկեր Ստալինը հատուկ առաջադրանք տվեց մեզ՝ մշակել Մերձմոսկովյան ավազանի հարցը:

Վառելանյութային Արդյունաբերության ժողովրդատը մշակեց Մերձմոսկովյան ամփային ավազանը բարձրացնելու պլանը, վորի համաձայն ծրագրված է որական միջին հանույթը 22 հազար տոննայից 1940 թվականին հասցնել մինչև 50 հազար տոննայի և 1942 թվականի յերկրորդ կեսերին՝ 100 հազար տոննայի: Բարձր տեմպ է ուրվագծված նաև մյուս ավազանների համար:

Վորպես արդյունք յերրորդ հնդամյակի համար ծրագրված շինարարության, Վառելանյութային Արդյունաբերության ժողովրդատի դժուր ամփի հանույթի մեջ ստացվելու յեն ամփային ավազանների տեսակարար կշիռի հետևյալ վիտիսությունները:

Դոնեցի ավազանում 1942 թվականին ամփի հանույթը հասնելու յե մինչև 113,8 միլիոն տոննայի, իսկ ավազանի տեսակարար կշիռը 1942 թվականին իջնելու յե մինչև 48,7 տոկոսի: Մյուս բորը ավազաններում տեսակարար կշիռներն աճում են:

Մերձմոսկովյան ավազանում ամփի հանույթը 1942 թվականին հասնելու յե մինչև 35 միլիոն տոննայի, իսկ ավազանի տեսակարար կշիռը 1942 թվականին հասնելու յե մինչև 15 տոկոսի:

Ուրալում ամփի հանույթը 1942 թվականին հասնելու յե մինչև 25,9 միլիոն տոննայի, իսկ տեսակարար կշիռը 1942 թվականին հասնելու յե մինչև 11,1 տոկոսի:

Հեռավոր-Արևելյան Յերկրում ամփի հանույթը 1942 թվականին հասնելու յե 9,0 միլիոն տոննայի, իսկ տեսակա-

բար կշիռը 1942 թվականին հասնելու յե 3,9 տոկոսի:
Միջին Ասիայում ածխի հանույթը 1942 թվականին հասնելու յե մինչև 4,7 միլիոն տոննի, իսկ տեսակարար կշիռը 1942 թվականին հասնելու յե մինչև 2 տոկոսի:

Կովկասում ածխի հանույթը 1942 թվականին հասնելու յե մինչև 2,2 միլիոն տոննի, իսկ տեսակարար կշիռը 1942 թվականին հասնելու յե մինչև 0,9 տոկոսի:

Ընկեր Ստալինը մեր առջև հարց դրեց, վոր հարկավոր ե զարգացնել արդյունաբերությունը Վոլգայի յերկարու-թյամբ, իսկ այնտեղ ածուխ չկա և դրա համար հարկավոր ե զարգացնել Դոնբասի ածխի հանույթը: Դա Չկալովի մոտ դառնող շատ լավ անաբացիտ ե: Մենք սկսել ենք շախտեր կառուցել և այս տարի հիմնում ենք տասը հանքահոր: 1942 թվականին այստեղ մենք պետք ե ունենանք 6 միլիոն տոնն ածխի կարողություն հանքահորեր: Ածխահանք կա Կասպից ծովի մոտ, այսպես կոչված Մանգլշլակի ածխահանքը Ղազախստանում: Պետք ե զարգացնել այդ ածխահանքը, վորպեսզի ածուխը փոխադրենք Վոլգայով:

Բացի դրանից, յերկրաբանները ցուցումներ են տվել, վոր Դոնբասի ածուխը շատ ե մոտենում Ստալինգրադին: Պետք ե արագացնել հետախուզությունը և այնտեղ դար-դացնել ածխի հանույթը:

Ընկեր Ստալինն առանձնապես հոգ ե տանում Պեչորայի ածուխը զարգացնելու համար: Պեչորայի այդ ածուխը պետք ե զարգացնել Հյուսիսի և Լենինգրադի համար, կառուցելով այնտեղ Ուխտա—Պեչորա յերկաթուղին և այդ ածուխն ու նավթը (այնտեղ նավթ կա) փոխադրել յերկ-րի կենտրոնը՝ Լենինգրադ: Այժմ մենք ածուխը Դոնբասից փոխադրում ենք դեպի ծայրագույն Հյուսիսը և Արևան-դեղսկ: Իհարկե, շատ ավելի հեշտ կլինի այնտեղ փոխադրել ուխտա—պեչորյան ածուխը:

Յերրորդ հնդամյակում նոր չրջանների յուրացման ու զարգացման հետ միասին, հանքահորեր են կառուցվելու և՛ Դոնբասում, և՛ Կուզբասում, սակայն Դոնբասի տեսակարար կշիռն ածխի հանույթի բնագավառում նվազելու յե:

Մինչև 1942 թվականը (ներառյալ) մենք Վառելանյու-թային Արդյունաբերության Ժողկոմատի դժով պետք ե կա-

ռուցենք և դործարկենք 573 հանքահոր՝ 166,5 միլիոն տոնն կարողություն համար, այսինքն՝ ավելի քան յերկու անգամ շատ, քան յերկրորդ հնդամյակում:

Յերրորդ հնդամյակում ծրագրված ե կառուցել և դոր-ծարկել հետևյալ թվով հանքահորեր, ըստ ավադանների՝ Դոնբասում—157 հանքահոր՝ 58,8 միլիոն տոնն կարողու-թյամբ. Ուխտա—2 հանքահոր՝ 1,95 միլիոն տոնն կա-րողություն: Մերձմոսկովյան ավադանում՝ 121 հանքահոր՝ 37,7 միլիոն տոնն կարողություն համար. Ուրալում—ընդամենը 60 հանքահոր՝ 18,63 միլիոն տոնն կարողություն համար. Ուրալ-Դոնբասյան ավադանում—55 հանքահոր՝ 6,0 միլիոն տոնն կարողություն համար. Կուզբասում և Նախասիայում—39 հանք-հոր՝ 13,11 միլիոն տոնն կարողություն համար. Կարադաշևյան—19 հանքահոր՝ 7,75 միլիոն տոնն կարողություն համար. Վոս-տոչյուկում—21 հանքահոր՝ 2,54 միլիոն տոնն կարողու-թյամբ. Վոստոկովսկում—5 հանքահոր՝ 2,34 միլիոն տոնն կարողություն համար. Բուրնինյան ավադանում—10 հանքահոր՝ 2,55 միլիոն տոնն կարողություն համար. Սախալինում—5 հանք-հոր՝ 0,8 միլիոն տոնն կարողություն համար. Դալուզում—34 հանքահոր՝ 7,81 միլիոն տոնն կարողություն համար. Միջին Ասի-այում—32 հանքահոր՝ 5,97 միլիոն տոնն կարողություն համար:

Այս ծանր խնդիր ե: Այնտեղ անհրաժեշտ կլինի կու-ռակցական կադակերպությունները ողնությունը: Ել չեմ խոսում Կառավարության և կուռակցության Կենտրոնական Կոմիտեյի ողնության մասին, վորը ցույց ե տրվում այս բարդ խնդրի լուծմանը:

Չկա և չի կարող լինել անգամ փոքրագույն ածխային չրջան, վորը մենք աչքաթող արած լինենք:

Պետք ե ամեն կերպ զարգացնել տեղական ածուխները հանույթը և դրան պետք ե ձեռնամուխ լինեն տեղական խորհրդային ողնաները:

Մենք պետք ե արագացնենք հանքահորերի կառուցու-մը: Կառուցենք դրանք վոչ թե 5—6 և 8 տարիների ըն-թացքում, ինչպես առաջ, այլ տասն ամսում կամ մի տա-րում:

Ածխարդյունաբերութեան հետևյալ կարևորագույն պրո-
լեմն է մեքենայացումը: Հայտնի յե, թե վորքան ծանր է
հանքափորի աշխատանքը: Մեքենայացումը, հեշտացնելով
հանքափորի աշխատանքը, բարձրացնում է նրա արտադրո-
ղականութիւնը:

Ածխարդյունաբերութեան մեջ քիչ մեխանիզմներ չկան:
Սակայն չի ապահովված մեքենայացման կոմպլեքսայնու-
թյունը: Դոնբասում, մինչդեռ բարձր մակարդակի յե հա-
սել ածխահատման մեքենայացումը (94,6 տոկոս), խիստ
հեռ է մնացել ածուխը դիւրամոր ճանապարհներով վերև
փոխադրելու գործը (ձիով ե փոխադրվում 56,5 տոկոսը),
կիտելը ե դիդելը (բոլորովին չի մեքենայացված), յերկա-
թուղային վագոններ բեռնելը (ձեռքով ե բեռնվում մինչև
30 տոկոսը):

Մեքենայացման այդ կոմպլեքսայնութիւնն ապահովե-
լու համար անհրաժեշտ են ելեկտրոքարչեր, հարկավոր ե
յուրացնել կոմբայնների, կիտող մեքենաների արտադրու-
թյունը:

Կարևորագույն խնդիր ե հանդիսանում գործող հանքա-
հորերի ե մեխանիզմների սարքավորման ավելի լավ յու-
րացումը:

Սակայն վորպեսզի հորատող մեքենայի մեքենավարը,
հանքահատը, ամրացնողը կարողանան բարձր արտադրողա-
կանութիւն տալ, հարկավոր ե նրանց համար ժամանակին
պատրաստել աշխատանքային տեղը՝ լավան, դարոյը: Հան-
քահորում կատարվող նախապատրաստական աշխատանքնե-
րը՝ շտրեկներ, թեքումներ ե այլն բանալը, ըստ եյութեան,
հանքահորի վերարտադրումն ե:

Ածխարդյունաբերութեան մեջ մենք ունենք հազարավոր
Հիանալի առաջավոր ստախանովական հանքագործներ, վո-
րոնք արդեն կատարում ու գերակատարում են նաև արտա-
դրանքի նոր նորմաները: Սակայն մի շարք հանքահորերում,
չնայած վոր ունենք մեծ թվով անհատապես լավ աշխատող
ստախանովական հանքահատներ, ամրացնողներ ե այլն, ամ-
բողջ հանքահորի աշխատանքն ածխի հանույթի ստալաբե-
ղում ցածր արդյունք ե տալիս ե մի շարք հանքահորեր
նույնիսկ չեն կատարում պլանը: Նրանց աշխատանքը դեռ ե

առնում դործի վատ կադմակերպմանը, կարգավորված աշ-
խատանքի բացակայութեանը: Յեւ ահա այդ կարգավորվա-
ծութիւնը պետք ե ապահովի ցիկլայնութեան դրաֆիկը, վո-
րի առանցքն ե կադմում հորատող մեքենան, ավելի ճիշտ՝
նրա պտույտը (մի հատումից մինչև յերկրորդ հատումը
սկսվելը): Պետք ե միջոցներ ձեռք առնել, վոր հորատող
մեքենան ավելի շատ ցիկլեր (պտույտներ) դործի:

Ածխարդյունաբերութեան ստալաբեղում վերջին տարին
ստախանովյան շարժման ձեռք բերած փորձի մեջ ամենա-
արժեքավորն ե այն, վոր մենք ունենք մի շարք հանքա-
մասեր ե նույնիսկ հանքահորեր, վորոնք կարողացան ապա-
հովել աշխատանքի կոմպլեքսայնութիւնը, ավելացնել ցիկլ-
ները ե ածխի հանույթը, վոր մենք ունենք ստախանովյան
կոլեկտիվ ցիկլիկ աշխատանքի այնպիսի աչքի ընկնող կադ-
մակերպչներ, ինչպիսիք են Շաչացկին, Գվոզդերկովը,
Կորնիլենկոն ե ուրիշները:

Հսկայական հետաքրքրութիւն ե ներկայացնում Դոն-
բասի Մնեժնյան-անտրաքիտ տրեստի՝ Ստալինի անվան հան-
քահորի աշխատանքի փորձը, վորտեղ աշխատում եր Շա-
չացկին: Ստալինի անվան հանքահորն առաջ վատ եր աշ-
խատում: Այնտեղ տիրութիւն եյին անում վնասարարները:
Այժմ դա ամենատառաջավոր հանքահորերից մեկն ե, վորի
կոլեկտիվը պարգևատրված ե Լենինի շքանշանով:

Շաչացկին 350 մետր յերկարութիւն ունեցող իր վիթ-
խարի լավայում կարողացավ որական մի ցիկլ կատարել ե
հանույթը հասցնել որական մինչև հազար տոնն ածխի՝ մի
լավայից: Շաչացկուց հետո սկսեցին շատ ավելի լավ աշ-
խատել նաև հանքահորի մյուս մասնակիցները:

Ամբողջ կոլեկտիվի ցիկլիկ, կարգավորված աշխատան-
քի հետևանքը յեղավ ստախանովականների ու ածխի վար-
պետների հսկայական աճումը:

1936 թվականին հանքահորում ածխի վարպետի կոչում
ուներին միայն 38 հոգի, 1937 թվականին վարպետի կոչում
ստացան 328 հանքափոր: 1938 թվականին վարպետի կոչում
ստացան արդեն 602 հոգի ե 1939 թվականի հունվարին՝
730 հոգի:

Բարձր ցիկլայնութիւնը վոչ միայն նշանակում ե ածխի

Հանույթի ավելացում, այլև հանքավորների ունեւորութեան աճում: Աճեց աշխատավարձը: Ստալինի անվան նուէյն հանքահորում միջին աշխատավարձը 1934 թվականին կազմում էր 220 ռուբլի, 1938 թվականին՝ 552 ռուբլի:

Հորատող մեքենայի մեքենավար ընկ. Կրետովի միջին աշխատավարձը կազմում է ամսական 3000 ռուբլի: Այդ հանքահորում հորատող մեքենայի մյուս մեքենավարներն ամսական վաստակում են 2000 ռուբլուց ավելի:

Այնտեղ կառուցված են ահումբ, մուր, մանկապարտեզներ:

Յես ուղղակի կասեմ, վոր այնտեղ միայն մեկ լուրջ ձեռնածամ կա՝ բնակարանները հերիք չեն անում ընտանեկանությունների ավելացող թվի համար: Ամուսնութունների թիվն անընդհատ ավելանում է: Այդպես, 1935 թվականին ամուսնացավ 81 զույգ, իսկ 1938 թվականին՝ 184 զույգ:

Ավելանում է նաև ծննդաբերութունը: 1935 թվականին հանքահորի լեռնագործների մոտ ծնվեց 517 յերեխա: 1938 թվականին ծնվեց արդեն 860 յերեխա: (Ծափահարություններ):

Ինչպես յերևում է, նրանք ցիկլայնությունն ու կոմպլեքսայնությունը դործադրում են իրենց գործունեության բոլոր բնագավառներում: (Ծիծաղ, ծափահարություններ):

Ինչն է խանգարում ցիկլերի թվի ավելացմանը բոլոր հանքահորերում: Արտադրության անբավարար կազմակերպումը, պարագլուխները, պատահարները: Պատահարներից մենք շատ կորուստ ունենք:

Անհրաժեշտ է լրիվ ողորդորդել ածխի հանույթը բարձրացնելու բոլոր հնարավորությունները, վորոնք թաղված են ցիկլերի թվի ավելացման մեջ, մեխանիզմների ողորդորման բարելավման մեջ, մանրամասն վոր արդեն այժմ սկսվել է բանվորների սեզոնային տարադնացությունը, վոր սովորական է ածխարդյունաբերության մեջ:

Անհրաժեշտ է անհատականորեն աշխատանք կատարել բանվորների մեջ, միջոցներ ձեռք առնելով հանքահորերին նրանց ամրացնելու համար (անհատական պայմանագրեր), ընդարձակել բնակարանների շինարարությունը: Յերկրորդ՝ բանվորների հնարավոր տարադնացությունը կանխելու հա-

մար հարկավոր է ավելի լավ կազմակերպել դործը և ամբապնդել կարգապահությունը, հիմնվելով ԽՍՀՄ-ի Ժողկոմխորհի, ՀամԿ(բ)Կ Կենտկոմի և ՀամԿԽ-ի 1938 թվի դեկտեմբերի 28-ի վորոշման անշեղ կատարման վրա:

Վերջին շրջանում ածխագործները բարձրացել են:

Ածխարդյունաբերության մեջ կադրերը թարմացվել են: Դա մեր ուժն է, սակայն նրանցից դեռ վոչ բոլորը տիրապետել են կազմակերպչական արվեստին:

Ընկեր ածխագործներ, Կառավարությունը, ընկեր Ստալինի նախաձեռնությամբ, ձեղ պարզևատրեց: Ընկեր Ստալինը դիտե հանքագործի աշխատանքի դժվարությունները և նա հսկայական հարգանքով է վերաբերվում հանքագործին, նրա աշխատանքին: Պարզևատրված են մեծ թվով ածխագործներ, սակայն այդ հանգամանքը հսկայական պարտականություններ է դնում ածխագործների վրա: Հանքապետություններ և դնում ածխագործների վրա: Հանքապետներն ամուր, վաստա, առույգ մարդիկ են: Շատ են այնպիսի տաղանդավոր նոր մարդիկ, վորոնք տալիս են 3—4 ահանորմա: Կան շատ հիանալի ստախանովականներ: Հարկավոր է, վոր նրանք այս ամառ տեղի չտան: Թո՛ղ նրանք այս ամառ յուրացնեն յերկաթուղայինների տված դասը, վորոնք արագորեն շտկվեցին ձմեռվա յերկու տասնորյակի դժվարություններից հետո, վորոնք կապված էին ամբողջ Միության մեջ հանկարծակի վրա հասած դաժան սառնամանիքների հետ, կազմակերպեցին մրցություն, վորի հետևանքը յեղավ այն, վոր ձմեռը նրանք վատ չաշխատեցին, իսկ մի շարք յերկաթուղիներ աշխատեցին հիանալի՝ փետրվարի սլանը դերադատարվեց: Յերկաթուղիները ձմեռվա պայմաններում յերբեք այնքան չեն բեռնել, վորքան այս տարի և՛ ըստ քանակի, և՛ ըստ վորակի, մասնավորապես որական 16 հազար վագոն ածուխ: Յեթե յերկաթուղայինները ձմեռը իրենց ձեղ տվին ու դիմացան, ապա ածխագործները պետք է դիմանան ամառվա ու դարնան պայմաններին: Պետք է, վոր այդ բնագավառում մրցակցություն լիներ յերկաթուղայինների ու հանքագործների միջև: (Ծափահարություններ):

Վատեւանյութայինները գետնի բալանսի մեջ մեծ ունեւորվ է հանդիսանում դադային արդյունաբերությունը: Դա

արդյունաբերության մի նոր ճյուղ է, Վորը մեծ ապագա ունի: Նա, յեթե կարելի չէ այսպես ասել, կոմունիստական հասարակության արդյունաբերությունն է:

Մենք մեր առջև խնդիր ենք դրել ստեղծել, վորպես նոր ճյուղ, գաղափին հզոր արդյունաբերություն, չահադործման մեջ մտնելով բնական գաղերի հանքավայրերը, լայն զարգացնելով ածուխների ստորերկրյա գաղիֆիկացիան և վառելանյութի տեղական տեսակների գաղիֆիկացիան: Ծրագրված է հետախուզել և յուրացնել գաղավայրերը կենտրոնական շրջաններում, Միջին Վոլգայի, Ուկրաինայի շրջաններում և հարավային շրջաններում:

Հատուկ ուշադրություն է նվիրվում ածխի ստորերկրյա գաղիֆիկացիային, վորը, Լենինի արտահայտությամբ, «արդյունաբերության մեջ հեղաշրջում» է առաջացնում:

Ընկեր Ստալինն այժմ հատուկ ուշադրություն է նվիրում այդ գործին:

Ստորերկրյա գաղիֆիկացիայի էյությունն այն է, վոր ածխի եներգիան վերածում են վառվող գաղերի եներգիայի, անմիջականորեն ածխաչեքտի բռնած տարածության բնական պայմաններում: Ածխաչեքտի ընկած վայրում յերկրի յերեսից անց են կացնում յերկու կամ մի քանի հորեր, վորոնք միացվում են իրար հետ հորիզոնական անցքով: Հորերից մեկի մեջ գաղ է մղվում (ոդ, դոլորչի, դոլորչու և թթվածնի խառնուրդ և այլն), վորն անցնելով վառված ածխաչեքտի յերկարությամբ (հրային զարոյ), վերածվում է վառվող գաղի, վորը դուրս է գալիս հարեան հորից: Ածխի ստորերկրյա գաղիֆիկացիայից ստացված գաղերը կարելի չէ ոգտագործել՝ ա) եներգետիկ նպատակներով, վորպես գաղակերպ վառելանյութ, այդ թվում նաև գաղային ալոտոմորֆիզմների ու գաղոմոտորների համար, բ) տեխնոլոգիկ նպատակներով, վորպես հումք՝ քիմիական արդյունաբերության համար:

Կապիտալիզմը չէր կարող յուրացնել ստորերկրյա գաղիֆիկացիան՝ նրան բղկտող հակասությունների պատճառով: Այդ է վիճակի յեղանք անելու միայն մենք: Ստորերկրյա գաղիֆիկացիայի պրոբլեմը մեզ մոտ լուծված է գործնականորեն յուրացված է Գոռլովկայի փորձակայա-

նում, վորի յերիտասարդ տաղանդավոր կառուցողները պարզևատրված են կառավարության կողմից:

Ստորերկրյա գաղիֆիկացիան նշանավոր գործ է: Անհրաժեշտ է ստորերկրյա գաղիֆիկացիան, վորն աղատում է մարդկանց յերկրի տակը կատարվող ամենածանր աշխատանքից, վերածել փորձնական գործից արդյունաբերության ճյուղի: Մի շարք շրջաններ եփանագին վառելանյութ կատանան: Որինակ, Մոսկվան Մերձմոսկովյան ածուխներից գաղ կատանա, վորը մենք Մոսկվա կիոխաղբենը խողովակներով, փոխանակ հեռվից ածուխ փոխադրելու դեպի Մոսկվա:

Մեծ նշանակություն ունի թերթաքարային արդյունաբերությունը, վորը հանդիսանում է վոչ միայն եներգետիկ վառելանյութ, այլև հիանալի հումք՝ գաղ ու հեղուկ վառելանյութ պատրաստելու համար: Այդ արդյունաբերությունը պետք է զարգացնել և՛ Լենինգրադի մոտ, և՛ Վոլգայում:

Տորֆի արդյունաբերությունն արդեն այժմ էլ լուրջ դեր է խաղում վառելանյութային բալանսում: Բայց այդ արդյունաբերությունն անհրաժեշտ է ե՛լ ավելի բարձրացնել և վոչ միայն տնտեսականորեն, այլև տեխնիկական, իսկ գլխավորը՝ բարոյապես: Մինչև այժմ տորֆարդյունաբերությունը համարում էին ամենահետամնացը, մասամբ նրա սեղոնային բնույթի պատճառով: Բայց այդ ճիշտ է: Նրա մեքենայացման մակարդակն արդեն 1937 թվականին հասավ 82,8 տոկոսի: Ճիշտ է, մեքենայացման մեջ կոմպլեքսայնություն չկա: Քանի վոր տորֆի հանույթը սեղոնային բնույթ ունի, անհրաժեշտ է ե՛լ ավելի ուժեղացնել այդ մեքենայացումը:

Տորֆարդյունաբերություն ունեցող մարդերն ու յերկրները՝ Իվանովյի մարզը, վորը վատ չի աշխատել տորֆի ասպարեզում, Յարոսլավլի, Սվերդլովի, Մոսկվայի, Լենինգրադի և մյուս մարզերը պետք է հատուկ ուշադրություն դարձնեն տորֆի հանույթի վրա:

ՆԱՎԹԱՐԴՅՈՒՆԱԲԵՐՈՒԹՅԱՆ ԲԱՐՁՐԱՑՄԱՆ ՄԱՍԻՆ

Նավթի նշանակության մասին ավելորդ է խոսել: Ամեն մեկը հասկանում է, վոր այժմ նավթը չի կարելի դիտել

միայն վառելանյութային, եներգետիկ տեսակետից: Մենք մեկը հառկանում ե, վոր առանց նավթի տրակտոր ել չկա: Իսկ քանի վոր տրակտոր չկա, չկա հաց, բամբակ: Առանց նավթի չկա ավտոմոբիլ, չկա ավիացիա:

Նավթի հանույթը (նավթադաշտի հետ միասին) XVII և XVIII համադումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում աճեց համարյա 1,5 անգամ, ընդվորում առանձնապես մեծ աճում տեղի ունեցավ Արևելքի նոր շրջաններում՝ Բաշնևի-թում և Պրիկամնևիթում:

Նավթահան արդյունաբերությունն ասպարեկում ևս մեր առջև կանգնած են յերկու կարևորագույն խնդիրներ՝ ա) զարգացնել նավթի հանույթը մինչև նրա նկատմամբ յեղած պահանջը լրիվ բավարարվելը, բ) ամեն կերպ զարգացնել նավթի հանույթն Արևելքում, ստեղծել այնտեղ «Յերկրորդ Բազու»:

Մենք նավթ չատ ունենք, մանավանդ նոր շրջաններում, բայց այնտեղ նավթի հանույթը դեռ բավականաչափ չի զարգացել: Մինչդեռ Ադրբեջանում նավթի պաշարը կադմում և Միուլթյան նավթի ընդհանուր պաշարի 29 տոկոսը, այնտեղ հանույթը կադմում է 74,5 տոկոս: Յեւ, ընդհակառակը, Միուլթյան մյուս բոլոր շրջանները, վորոնք ունեն նավթի ամբողջ պաշարի 71 տոկոսը, տալիս են Միուլթյան մեջ նավթի հանույթի միայն 25,5 տոկոսը: Բազվից նավթ ենք փոխադրում հաղարավոր կիրմետր հեռավորությամբ, մինչդեռ նավթ կա Բուգուրուսլանում, Իշխմբայեվոյում, Միզրանում և Արևելքի մյուս շրջաններում:

Նավթի պրոբլեմը լուծելու համար ծրագրված է մինչև 1942 թվականի վերջերը հում նավթի հանույթն ավելացնել 1,6 անգամ, վորը հնարավորություն կտա լրիվ բավարարելու մի շարք պրոդուկտների պահանջը:

Նավթահան արդյունաբերությունն զարգացումն ընթանում է գլխավոր խնդրի կատարումն ապահովելու՝ Արևելքում «Յերկրորդ Բազու» ստեղծելու տեսանկյունով:

Պետք է ասել, վոր յերկրորդ հնագամայիկ ընթացքում Ադրբեջանի նավթի տեսակարար կշիռը բարձրացել է: Այդ տեղի ունեցավ այն պատճառով, վոր Գրոզնին խիստ հեռաւնաց նավթի հանույթի ասպարեկում: Զարգացնելով նավ-

թի հանույթը Բազուում, մենք միևնույն ժամանակ պետք է ուժեղ թափով մշակենք արևելյան նավթահանքերը:

Ստեղծել «Յերկրորդ Բազու» — ստալինյան այդ հրաշալի և հոյակապ լոզունգը մենք պետք է կատարենք: Զգալի աճում է ծրագրված Եմբայի, Իշխմբայեվոյի, Տույմադամի, Միզրանի, Մերձկամայի, Թուրքմենական իՍՈՂ-ի, Ուզբեկական իՍՈՂ-ի և մյուս նոր շրջանների նավթի նկատմամբ: Արևելյան շրջանների տեսակարար կշիռը ներկայիս 6,5 տոկոսից 1942 թվականի վերջերին հասնելու յե 21,8 տոկոսի:

Մենք, որինակ, ուշացրինք Ուֆայի գործարանի կառուցումը և դրանով ձգձգեցինք Իշխմբայեվոյի նավթի հանույթը: Յես պետք է ասեմ՝ կարիք յեղավ, վոր ընկեր Ստալինը հատուկ ճնշում գործադրեր, վորպեսզի ամբողջ թափով ծավալեր նավթի հանույթը Իշխմբայեվոյում ու արագացվեր Ուֆայի գործարանի կառուցումը և այժմ դարկ տրվեր այդ գործին:

Անհրաժեշտ է նաև ուժեղացնել նոր նավթահանքերի հետախուզման ու յուրացման աշխատանքը Վրաստանում, Ուկրաինայում և այն բոլոր մարզերում, վորտեղ կան նավթի ու գազի նշաններ ունեցող մի շարք կետեր: Փորումը հսկայական նշանաթուլթյուն ունի նավթի համար: Առանց փորման չկա հորերի թվի աճում, հետևաբար չկա հանույթի աճում: Մենք փորման մեծ ծրագիր ենք վերցնում:

Արևելքում «Յերկրորդ Բազու» կառուցելու համար հարկավոր է հսկայական շինարարություն ծավալել և այդ գործում պետք է լուրջ ոգնություն ցույց տալ Արևելքի նավթային շրջանների կուսակազմակերպություններին: Յես պետք է ասեմ, վոր ընթացիկ ինչպիսի խափանումներ ել ունենա Բազվի նավթարդյունաբերությունը, Բազվի կուսակազմակերպությունը և Ադրբեջանի Կ(բ)Կ-ի Կենտկոմը ապրում են նավթի կյանքով, պայքար են մղում նավթի համար: Պետք է, վոր արևելյան շրջանների կուսակազմակերպությունները նույնպես պայքար մղեն նավթի համար, ինչպես բաղվեցինք:

Փորման ասպարեկում մեր առջև կանգնած է փորման տեխնիկան ու կազմակերպումը բարելավելու խնդիրը: Փոր-

րի խնամքը բարեխալելուց: Այդ առանձնապես վերաբերում է Գրողնիին, վորտեղ աշխատանքն սովելի վատ է ընթանում, քան վորեւն այլ տեղում: Մենք հույս ունենք, վոր ամբողջ նախաձեռն արդյունաբերութիւնը և Բաղուն, վորպէս առաջավոր նախապետորն, կկատարի իր պարտքը և նոր աստիճանի վրա կբարձրանա: Նախք վերաւշակող արդյունաբերութիւնը ХУІІ և ХУІІІ համադումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում նախիկ վերամշակումն ավելացրեց մեկ ու կէս անգամ (մի շարք գործարաններ աշխատանքի որինակներ են տալիս մեզ): Սակայն մեզ ե՛լ ավելի մեծ աճում և հարկավոր:

Նախիկ վերամշակումը մինչև 1942 թվականն ընդարձակվելու յետ ավելի քան յերկու և մի քառորդ անգամ՝ յերկրորդ հնգամյակի համեմատ: Ամենից ավելի կարևոր պրոդուկտի՝ բենզինի արտադրութիւնը մինչև յերրորդ հնգամյակի վերջերն ավելացվելու յետ 2,8 անգամ: Խիստ ավելանալու յետ պահանջի բավարարումը:

Վճիռ նախաձեռնելի և առանձին հերթին բենզինի արտադրութիւնը խիստ աճելու յետ Ուրալո-Վոլգայում ու Հեռավոր-Արևելյան յերկրում, ինչպէս և Միութեան Յեկոնոմական մասի կենտրոնական շրջաններում:

Ծրագրված է բենզինի ստացումն ավելացնել վոչ միայն զարգացնելով զուգակցված պրոցեսները նախիկ վերամշակող նոր գործարաններում, այլև գոյութիւն ունեցող գործարաններում, լրիւ ոգտադործելով և վերակառուցելով վերջիններս:

Նախիկ վերամշակող նոր գործարանները ծրագրված է կառուցել առաւելապէս 500-ական տոնն կարողութեամբ: Կետերը դեռ վերջնականապէս չեն հաստատված, բայց մոտավորապէս ծրագրված է գործարաններ կառուցել հետևյալ կետերում՝ Սիբիրում, Բուդոնովսկում, Կազանում, Կուրգանում, Չելյաբինսկում, Տուլսկում, Պերմում, Հեռավոր-Արևելյան Յերկրամասում, Արմավիրում, Անդր-ժանում, Կրասնոյոդսկում, թերևս Ռյազանում և այլն:

Բացի դրանից, ավարտվելու յետ Ուրալում, Ուֆայում, Մոսկվայում ու Սարատովում ներկայումս կառուցվող գոր-

ծարանները: Մենք, ընկերներ, ինչ դեռ ոչ չենք, պետք է ավարտենք մանավանդ Ուֆայի գործարանը:

Բենզինի ապարեկում մենք պետք է ավելացնենք բենզինի յերկուսուր և զուգակցված կրեկինդի գործադրումը, մի բան, վոր Սմերկայում հատուկ դարգացում է ստացել և վորը բարձրորակ բենզին է տալիս մեզ:

Վառելանյութով ապահովելու գործում մենք պետք է ամեն կերպ զարգացնենք բարձրորակ բենզինը:

Նոր գործարանների կառուցումը մի շարք բարդ խնդիրներ են դնում մեքենաշինութեան առջև՝ ժամանակին ապահովել նրան բարձրորակ ապարատուրայով ու սարքավորմամբ:

Համառոտակի կպտեմ ամփոյց և թերթաբարերից հեղուկ վառելանյութ ստանալու մասին: Այդ հարցը մեծ նշանակութիւն ունի մեր յերկրի համար, նրա հսկայական տարածութեամբ, յերբ հարկավոր է հարաւից նախիկ թամթերը վոխադրել ամբողջ յերկրի համար: Ընկեր Ստալինը շատ է հետաքրքրվում այդ հարցով և առաջադրանք տվեց՝ արագացնել արհեստական հեղուկ վառելանյութի այդ գործարանների կառուցումն այն շրջաններում, վորտեղ ամուխ կա հեղուկ վառելանյութ վերամշակելու համար, որինակ՝ Չերեմխովոյի ամուխները, Հեռավոր Արևելքի ամուխները:

Վառելանյութային պրոբլեմը մենք պետք է լուծենք: Իրանից և կախված Ժողովրդական անտեսութեան նորմալ աշխատանքը: Իհարկէ, մեծ նշանակութիւն պետք է ունենա սպառման կանոնաւորումը, գիշատչութեան վերացումը և կարծր ու հեղուկ վառելանյութի վայրագ գերապառման վերացումը: Այդ գործում պետք է ողնեն սպառողներն իրենք, վորոնց համար այդ ձեռնտու յետհաւալարիկ տեսակետից:

Չնայած ամփոյ ու նախիկ գործի զգալարութիւններին, մենք համոզված ենք, վոր Կենտկոմի և անձամբ ընկեր Ստալինի ղեկավարութեամբ վառելանյութային պրոբլեմը կլուծենք: Ամփոյին և նախիկային մարզերի ու շրջանների տեղական կուսակցական կազմակերպութիւնները պետք է

աւթղին ողնեն մեզ, վորովհետեւ ածխային ու նավթային պըրըլեմի լուծումը մեր ամբողջ յերկրի գործն է:

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ ԿԱՆԳՆԵՑ ԺՈՂՈՎՐԴԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՋԱՎՈՐ ՃՅՈՒՂԵՐԻ ՇԱՐԲԵՐՈՒՄ

Այժմ ինձ թույլ տվե՛ք ավելի մանրամասն կանգ առնել յերկաթուղային տրանսպորտի վրա, քանի վոր յես վորոշ առնչութիւն ունեմ նրա հետ: (Դաիլիմում ծիծաղ):

Կուսակցութեան XVII համագումարում, ինչպես հիշում եք, յերկաթուղային տրանսպորտի հարցը դրված եր սուր կերպով:

Ընկեր Ստալինը յերկաթուղային տրանսպորտի հետ մնալու մասին ասել եր, վոր՝

«... տրանսպորտն այն նեղ տեղն է, վորին դեմ առնելով կարող ե սայթաքել, ասենք, թերեւ արդեն սկսել ե սայթաքել մեր ամբողջ եկոնոմիկան և, ամենից առաջ, մեր աղբյւրաւոր շրջանառութիւնը»:

Յերկաթուղային տրանսպորտի հետ մնալու հարցը սուր կերպով դրվել եր ընկ. ընկ. Մուրտուլի, Կիրովի, Որջոնիկիձեյի ճառերի մեջ և յերկրի պաշտպանութեան կապակցութեամբ ընկ. Վորոշիլովի արտասանած ճառի մեջ:

Յերկաթուղային տրանսպորտի հարցն ստալինյան ինքնաքննադատութեան ամբողջ սրութեամբ դնելը հենց, Կենտկոմի հաշվետվութեան մեջ դրված խնդիրները, մոբիլիզացիայի յենթարկեցին յերկաթուղայիններին, վորովհետեւ մեր Կենտկոմի խոսքը գործից չի հեռանում:

Ընկեր Վորոշիլովը յերկաթուղային տրանսպորտի մասին իր ճառն ավարտեց այսպես.

«Ասենք, քանի վոր ընկեր Ստալինը ձեռնամուխ ե լիմում տրանսպորտին ինչպես հարկն է, ապա այստեղ արդեն, ընկերներ, կատակը մի կողմ»:

Դա այդպես ել յեղավ: Ամենայն հոգատարութեամբ, աւշադրութեամբ ու ռզնութեամբ ընկեր Ստալինը ձեռնաժուխ յեղավ յերկաթուղային տրանսպորտին և ստալինյան հաղթանակները յերկաթուղային տրանսպորտում ապահովվեցին: (Ծափահարութիւններ):

Առանց չափազանցութեան կարելի յէ ասել, վոր կուսակցութեան XVII և XVIII համագումարների միջև ընկած ժամանակամիջոցում յերկաթուղային տրանսպորտն անցավ պայքարի ու ստալինյան հաղթանակների պանծալի ուղին:

Հատկապես պետք ե ասել, վոր յերկաթուղային տրանսպորտի համար պատմական դեր խաղաց յերկաթուղայիններին ընդունելութիւնն ընկեր Ստալինի և Գաղբյուրոյի միութեան համարները կողմից Կրեմլում:

Յես այստեղ XVIII համագումարի առջև չեմ ասի, թէ մենք կատարել ենք այն բոլոր խնդիրները, վորոնք դրվեցին յերկաթուղային տրանսպորտի, մասնավորապես ժամացույցի մեխանիզմի պես կանոնավոր աշխատանքի նկատմամբ: Այդ բնագավառում յերկաթուղայինների առջև դեռ կա գործունե յուլթեան մեծ ասպարեզ, բայց ամփոփելով արդիւնքները, յես պետք ե զեկուցեմ կուսակցութեան համագումարին, վոր յերկաթուղային տրանսպորտը պատվով կատարեց կուսակցութեան և ընկեր Ստալինի առաջադրանքը:

Որական միջին բեռնումը 1933 թվի որական 51,2 հազար վագոնից 1938 թվին հասավ որական 88,0 հազար վագոնի, այսինքն՝ աճեց ավելի քան 1,7 անգամ, իսկ բեռնաշրջանառութիւնը նույն այդ ժամանակաշրջանում 169,5 միլիարդ տոննա-կիլոմետրից հասավ 369,4 միլիարդ տոննա-կիլոմետրի, այսինքն՝ ավելացավ համարյա 2,2 անգամ: Հնդամյակը կատարված ե ժամկետից առաջ:

ԽՍՀՄ-ի յերկաթուղիները 1938 թվին փոխադրեցին 1,8 անգամ ավելի քարածուխ, քան 1933 թվին, 2,3 անգամ ավելի մետաղ, մեկ ու կես անգամից ավելի հացահատիկ, 1,3 անգամ ավելի կենդանական յուղ և համարյա 2 անգամ ավելի բուսական յուղ, 3,3 անգամ ավելի ձու, 1,4 անգամ ավելի տեքստիլ: Այս փոխադրումների միջոցով մենք տեսնում ենք ժողովրդի բարեկեցութեան աճումը: Մենք այժմ հիմնականում բավարարում ենք ժողովրդական տնտեսութեան կարիքները:

Յերկաթուղային տրանսպորտն այս հաջողութիւնները ձեռք բերեց ինչպես բուն աշխատանքի ու արտադրութեան միջոցների ոգտադործումը բարելավելով, այնպես և յեր-

կաթողիկոսների արտագրական կարողութիւնն ավելացնելով, մեծ մասամբ յուրացումը բարելավելով:

Այսպէս, 1938 թվին՝ 1933 թվի համեմատութեամբ, բարելավվել են շարժական կազմի ոգտադործման հետեյալ չափանիշները՝

ա) բեռնատար պարկի վազոնի շրջապտուտի ժամանակը կրճատվել է ավելի քան յերկու որով:

բ) վազոնի պարապուրդը մեկ տեխնիկական կայարանում համապատասխանորեն պակասել է 4,6 ժամով:

գ) վազոնի պարապուրդը բեռնատար ոպերացիայի համար կրճատվել է 9,5 ժամով:

դ) առետրական արագութիւնն աճել է ժամում 5,3 կիլոմետրով:

յե) տեխնիկական արագութիւնն աճել է ժամում 9,6 կիլոմետրով:

զ) բեռնատար պարկի վազոնի որական միջին վազքն աճել է 40,8 կիլոմետրով:

ե) շոգեքարշի որական միջին վազքը բեռնատար յերթեկութեան մեջ աճել է 87,3 կիլոմետրով:

Բերված տվյալները ցույց են տալիս շարժական կազմի ոգտադործման զգալի բարելավումը: Սոցիալիստական տրնտեսութեան սիստեմը և յերթեկութեան կազմակերպման ու կարգապահութեան անպայման բարելավումն ունեցան այն հետեանքը, վոր մենք ԽՍՀՄ-ում շոգեքարշերը, վազոնները, ուղու յուրաքանչյուր կիլոմետրն ոգտադործում ենք ավելի լավ, քան յեվրոպական յերկրները և նույնիսկ ավելի լավ, քան ԱՄՆ-ում:

Սակայն, յեթե չի կարելի առել, վոր մեր տրանսպորտն աշխատում է առավելագույն կարողութեամբ, ապա կարելի յե առել, վոր տրանսպորտն աշխատում է լարված կերպով, ուստի նյութական ռեզերվները պետք է անտարակույս ավելացվեն:

Այս տարիների ընթացքում մենք շատ բան ենք կառուցել: Յես մանրամասն չեմ թվարկի բոլոր կառուցումները, դա չափից դուրս շատ ժամանակ ու տեղ կզբաղեր, բայց կասեմ, վոր շահադործման ենք հանձնել մոտավորապես 5 հազար կիլոմետր նոր յերկաթուղիներ, ավելի քան 8

հազար կիլոմետր յերկրորդ ուղիներ, այդ թվում Կարիմ-սկայա—Սարարովսկ յերկաթուղին, վերակառուցված են մոտավորապես 5 հազար կիլոմետր հին ուղիներ, կապիտալ ու միջակ նորոգման են յենթարկվել մոտավորապես 100 հազար կիլոմետր ուղի, կառուցված են 30-ից ավելի մեխանիզացիայի յենթարկված բլրակներ և 22 մեխանիզացիայի չենթարկված բլրակ, ամտո-բլոկիւրովկայով սարքավորվել է մոտավորապես 5 հազար կիլոմետր ուղի, կենտրոնացվել են ավելի քան 10 հազար սլաքներ: «ՅԴ», «ԽՄ», «ՍՈ» և այլն նոր հզոր շոգեքարշներ ստացվել են ավելի քան 6 հազար հատ, նոր վազոններ ստացվել են 186 հազար հատ, այդ թվում 101 հազար չորստնանի և 5 հազարից ավելի մարդատար: Վազոնային պարկը սարքավորել ենք ամտո-մատիկ արդեւականերով, վազոնային պարկի քառորդ մասը սարքավորել ենք ամտոմատիկ կցմամբ:

Կառուցվել են 216 նոր վազոնանորոգման կետեր (ըստ եյութեան դործարաններ): Վերակառուցվել են մի շարք դեպոներ ու նորոգման դործարաններ և այլն և այլն:

Այդպիսով, տրանսպորտը տեխնիկապես լուրջ կերպով վերազինվել է:

Մենք, իհարկէ, չենք կարող առել, թե ամեն բան արել ենք. մեր առջև բացառիկ կերպով մեծ աշխատանք է ծառացած յերկաթուղային տրանսպորտի բոլոր բնագավառներում՝ նրա հետագա տեխնիկական զինման տեսակետից:

Սմենալուրջն ու կարեւորն այն է, վոր մենք պետք է վերակառուցենք գոյութեան ունեցող ուղիները:

Ուղին մեղանում, դժբախտաբար, դեռևս շատ ունի հին ու թեթև ռելսեր: 25 հազար կիլոմետր ուղի մենք արդեն փոխարինել ենք նոր ռելսերով: Այդ մեծ նվաճում է: Բայց այստեղ մեր առջև դեռ ամենավիթխարի աշխատանք կա: Մեր յերկաթուղիների բեռնալարվածութիւնը մեծապես դերացանցում է Յեվրոպայի ու Ամերիկայի յերկաթուղիներին բեռնալարվածութիւնից: Դրանից հետևում է, վոր ուղին հարկաւոր է ամրացնել, վերակառուցել, այն դնել քարե խճանքի վրա:

Հզոր շոգեքարշների արմատացումը պահանջում է վերակառուցել մի շարք կամուրջներ:

Շողեքարչային տնտեսութեան դժով անհրաժեշտ է վերակառուցում: Շողեքարչային տնտեսութեան մեջ այս տարիները ընթացքում մենք ունենք մեծ նվաճումներ ինչպես շահագործման, այնպես էլ նյութական բազայի վիճակի տեսակետից:

Մենք այս տարիները ընթացքում արժատացրել ենք՝

«ՅԴ» շողեքարչը—նոր հզոր շողեքարչ, վորի քարշուռը 17—20 տոկոսով ավելի յե, քան «Ե» սերիայի շողեքարչները, նա ունի ժամում 85 կիլոմետր արագութիւն, մինչդեռ «Ե» սերիայի շողեքարչն ունի ժամում 65 կիլոմետր արագութիւն:

Իոսիֆ Ստալին («ԻՄ») շողեքարչը—մարդատար շողեքարչ, վորը կարող է ժամում տալ 130—140 կիլոմետր արագութիւն:

Մենք ունենք հիանալի շողեքարչեր՝ շողու կոնդենսացիայով: Այդ հեղափոխութիւն է վոչ միայն շողեքարչային տնտեսութեան մեջ, այլ և ամբողջ տրանսպորտում: Զրամատակարարման սուր պրոբլեմը խիստ թուլանում է կոնդենսացիոն շողեքարչների արժատացմամբ: Այդ շողեքարչի առավելութիւնն այն է, վոր ցիլինդրից դուրս յեկող շողին բաց չի թողնւում, այլ մտնում է տեղերների մեջ, վորտեղ, սառեցման հատուկ սարքի միջոցով, նորից վերածվում է ջրի: Այդ շողեքարչն առանց ջուր վերցնելու անցնում է 1000 կիլոմետր ու ավելի և զգալիորեն պակասեցնում է վառելիքի ծախսումը (20 տոկոսով):

Մենք հնարալորութիւն ունենք ուժեղացնելու հին շողեքարչները, գործադրելով բուստեր—պահեստի մեքենա: Մենք ունենք շատ դժամասեր, վորտեղ հարկ է լինում տալու յերկրորդ շողեքարչ, վորովհետեւ շողեմեքենայի ուժը չի բավականացնում: Յեթե գործադրվի բուստերը, ապա մեքենավարը, վորը վարում է շողեքարչը, դժվարութեան դեպքում միացնում է բուստերը—պահեստի մեքենան և դնում է առանց հրիչի, առանց յերկրորդ քարչի: Այդ բացառիկ մեծ նշանակութիւն ունի:

Մենք շատ նորամուծութիւններ ունենք շողեքարչային տնտեսութեան մեջ, մենք դրանք գործադրում ենք, մենք տնտեսում ենք ոտանում ամեն բանում:

Ճիշտ այնպես, ինչպես մենք ընթանում ենք շողեքարչների կարողութեան հետագա ավելացման դժով, անհրաժեշտ է առավելագույն չափով աճեցնել 4-սունանի վազոնների տեսակարար կշիռը, վորոնք հսկայական առավելութիւններ են տալիս ինչպես բեռների փոխադրութեան, այնպես էլ մարդկանց տեղափոխութեան տեսակետից:

Մենք բոլորս հիշում ենք, թե ե՛ւ արդյունաբերութիւնը, ե՛ւ հանգուցյալ ընկեր Որջոնիկիճեն ինչպես կատարեցին ընկեր Ստալինի առաջադրանքը՝ տրանսպորտին 80 հազար վազոն մատակարարելու մասին: Դժբախտաբար, այժմ վազոնների մատակարարումը ձախողվում է, չնայած վոր մենք ունենք Ուրալի վազոնաշինական մեծ գործարանը:

Պետք է ընդարձակել պլանֆորմների, դոնդոլների, խոպուկների արտադրութիւնը: Վնասարարները փչացրին խոպուկը: Նրա կոնստրուկցիան հարկավոր է ուղղել, բայց այն արտադրել: Հարկավոր է կառուցել սառցարան—վազոններ՝ անեղամթերք փոխադրելու համար, վորի քանակն ավելի ու ավելի յե աճում (յուղ, կաթ, ձու, միս): Անհրաժեշտ է ավելացնել ցիստերների արտադրութիւնը, վորովհետեւ վառելիքի փոխադրութեան չափն այժմ այն չէ, ինչ 1932—1933 թվականին, յերբ ՄՏ կայաններն ավելի քիչ էյին:

Ինքնըստինքյան հասկանալի յե, վոր միաժամանակ անհրաժեշտ է շարունակել վազոնների սարքավորումն ավտոմատիկ կցմամբ, վորովհետեւ կուսակցութեան XXII համագումարի վորոշումը դեռ կատարված չէ: Յերրորդ հընդամյակում անհրաժեշտ է ավտոմատիկ կցմամբ սարքավորել առնույնադն 300 հազար բեռնատար վազոն և ավտոմատիկ արկելակներով՝ առնույնադն 200 հազար վազոն:

Ինչ վերաբերում է մեր թողարկուանկութեանը, վորն զգալիորեն տճել է, ապա հարկավոր է ասել, վոր մենք պետք է կառուցենք նոր յերկաթուղիներ: Մենք բավականին շատ նոր յերկաթուղիներ ենք կառուցել, սակայն այդ, այնուամենայնիւ, անբավարար է: Մենք սկսել ենք կառուցել Բայկալ—Սմոլբայան մագիստրալը: Մենք կառուցում ենք Կարտալի—Ակմոլինոյ յերկաթուղին՝ Կարագանդայի ածուխը փոխադրելու համար: Այդ մի մասն է Ստալինսկ—Մադնի-

տողորակ մեծ մաղխտարալի, Մաղխտարայից մինչև Տաշեստ
Կուղբասի վրայով:

Հազարատանցի ընկերներն առհասարակ չեն կարող
զանգառալել յերկաթուղիների կառուցումից, նրանց մոտ
յերկաթուղիներ չառ են կառուցված: Կարտալի—Ակմոլինսկ
յերկաթուղին մեզ համար կհնչտացնի յերթևեկությունը
Կուղբասից մինչև Ուրալ: Մենք բռններ ենք փոխադրում
Հեռավոր Արևելք, և բռններ ենք փոխադրում Կուղբասից
դեպի Ուրալ և Ուրալից Կուղբաս, մի բան, վոր այդ դժա-
մասում լարվածություն և ստեղծում: Թողարկունակության
տեսակենից մենք զժվարություն ունենք նաև Հարավից դե-
պի Արևելք՝ Բալաչով—Պենզա—Վալուշկայի վրայով կատար-
վող փոխադրության ասպարեզում: Անհրաժեշտ և կառուցել
Ղըզլար—Աստրախան յերկաթուղին: Դրանով իսկ, մենք Հյու-
սիսային-Ասիական ու Բազլի նավթը կազատենք Բալա-
չովյան ուղղությամբ սրտույտ գործելուց և կկրճատենք
նրա ուղին դեպի Արևելք: Մեր առջև մեծ աշխատանք և
ծառայած թողարկունակությունը պաշտպանության նպա-
տակներով ավելացնելու ուղղությամբ:

Մենք պետք և կառուցենք յերկրորդ ուղիներ, քանի վոր
մեզ մոտ կան բավականաչափ միւլդի դժեր: Հատկապես
կարևոր և յերկրորդ ուղու կառուցումը Ուսկից Մոսկվա՝
Սվերդլովսկի վրայով: Մենք մեծ զժվարություններ ենք
կրում անտառանյութի փոխադրության ասպարեզում, վո-
րովհետև անտառանյութ ենք փոխադրում Ուրալից, Արխան-
գելսկից, Սիբիրից: Մենք սկսել ենք յերկրորդ ուղիներ անց-
կացնել Ուրալում և Արխանգելսկի յերկաթղծում: Այդ
մեզ համար զգալիորեն կհնչտացնի անտառանյութի փոխա-
դրությունը:

Տվյալ մոմենտին հատուկ սրությամբ ծառայում և կա-
յարանների հարցը: Մեզ մոտ հաճախ դժամասի (կայարա-
նից մինչև կայարան) թողարկունակությունն ավելի մեծ և,
քան թե կայարանը կարող և վերամշակել: Առաջ գնացնե-
րում լինում էր 50-ական վազոն, այժմ՝ մինչև 85 վազոն,
իսկ դատարկ՝ մինչև 100 վազոն: Դրա հետևանքով, Ժամա-
նող գնացքը հարկ և լինում բաժանել յերկու մասի: Այդ

յանը վերացնելու համար անհրաժեշտ և յերկարացնել կա-
յարանային դժերը:

Այստեղից ել բղխում և կայարանների վերակառուցելու և
նրանց թողարկունակությունն ավելացնելու անհրաժեշտու-
թյունը:

Տրանսպորտում կուտակվել են չառ զխաղրուպրցիա-
ներ թողարկունակության ասպարեզում, քանի վոր չկա
տնտեսության հիմնական ճյուղերի համաչափ վերակառու-
ցում: Որինակ, թողարկունակությունը դժամասերում ավե-
լի մեծ և, քան թե կայարանի, դեպոյի կամ ջրամատակա-
րարման վերամշակող կարողությունը:

Դիսպրուպրցիան անդրադառնում և աժեն մի ձեռնար-
կության վրա, բայց տրանսպորտի վրա նա չառ ավելի
ուժեղ և անդրադառնում, քան վորևե ալ ձեռնարկության
վրա: Գնացքների յերթևեկության ամենախիտը դանդաղու-
մը վոչ միայն մեկ յերկաթուղում, այլ խոյնիսկ մեկ կա-
յարանում, իսկույն անդրադառնում և բոլոր յերկաթուղի-
ների վրա:

Ահա՛ թե ինչու մեր առջև խնդիր և ծառայած՝ մշակե-
լու վերակառուցման միասնական տեխնիկական պլան,
իկվիդացիայի յենթարկելու վերևում մատնանշված դիս-
պրուպրցիան և դրանով իսկ ավելացնելու թողարկունակու-
թյունը:

Թողարկունակությունն ավելացնելու գործում մեծ դեր
պետք և խաղա հաղորդակցման սխեմի և սլաքային տըն-
տեսության վերակառուցումը:

Յերկաթուղու ցանցում կան մեծ քանակությամբ սլաք-
ներ: Մենք կարող ենք և պետք և անտարակույս կենտրո-
նացնենք սլաքները ինչպես ելեկտրական, այնպես և մե-
խանիկական կենտրոնացմամբ: Մենք կստանանք վոչ միայն
տնտեսական եֆեկտ, այլև կավելացնենք յերթևեկության
անխտանգությունը: Սլաքավարը մեզ մոտ կվերածվի մե-
խանիկի:

Ժեղլային և հեռագրական սխեմի կիրառելիս չի
կարելի կայարանից յերկրորդ գնացքը ճանապարհել այնքան
Ժամանակ, մինչև վոր տեղ չհասնի դրանից առաջ ուղարկ-
ված գնացքը: Դա հաղորդակցության բավականաչափ հնա-

ցած սխտեմ ե: Մինչդեռ ժողովային սխտեմը մեղանում դեռ բավականաչափ տարածված է:

Հաղորդակցութեան առավել կատարելագործված սխտեմն է ավտորիտիտիկան, վորոչ դեպքերում՝ կիսաավտորիտիտիկան:

Դրա հետ միասին մենք պետք է տրանսպորտում արմատացնենք այնպիսի մի նոր, հիմնալի տեխնիկա, ինչպիսին է զիսակտեչերային կենտրոնացումը և ավտոստոպը:

Դիսպետչերային կենտրոնացումը հնարավորութիւն է տալիս զնացքների յերթեկեկութիւնը կառավարել մեկ կետից, մեկ անձնավորութեան միջոցով, մի քանի տասնյակ կիլոմետր հեռավորութիւնից: Թողարկութեան կառավարման յերթեկեկութեան արագութեան եֆեկտիվութիւնը պակաս է, քան ավտորիտիտիկայի ժամանակ: Հաստիքների տրանսպորտում կիսակայարաններում և փոքր կայարաններում կազմում է կանգառման յուրաքանչյուր կետին 8 մարդ:

Յորտակումների դեմ պայքարելու գործում պետք է ավելի լայնորեն գործադրել ավտոստոպը. դա ներկայացնում է մի ավտոմատիկ ապարատ, վորն արգելակում է դնացքը, յեթե նա անցնում է փակ աղանչանը, կամ յեթե ուղու վրա վորեւէ խոչընդոտ կա դնացքի յերթեկեկութեան համար:

Այդ ամբողջ նոր տեխնիկան մենք պետք է յերկաթուղային տրանսպորտում արմատացնենք վորքան կարելի յե ավելի լայն չափով:

Պաշտպանական աշխատանքի դժով մենք քիչ բան չենք արել: Բայց մեր առջև դեռ մեծ խնդիր է ծառացած դանապան տեսակ պաշտպանական կառուցումների շինարարութեան դժով: Մենք հույս ունենք, վոր այդ խնդիրը հաջողութեամբ կիրականացնենք: Այս հաշվետու ժամանակաշրջանում մեր յերկաթուղային տրանսպորտը ցույց տվեց, վոր նա ժողովրդական տնտեսութեան փոխադրումներն ապահովելու խնդիրը դուրս է բերել: Հիմնականում, առանձին բացառութիւններով, որինակ, անտառանյութի փոխադրման ապարեղում, մենք բավարարում ենք մեր յերկրի պահանջները:

Յես պետք է հավաստիացնեմ համադումարին, վոր յերբ

պահանջի, մենք դուրս կբերենք նաև պաշտպանական բեռների փոխադրութեան խնդիրը: Յերկաթուղիների պատճառով գործը չի խանգարվի: Անհրաժեշտութեան դեպքում մենք մեր կարմիր բանակը կապահովենք անհրաժեշտ ամեն բանով, ամեն ինչ կփոխադրենք ժամանակին, վորպետքի այն, ինչ մենք կփոխադրենք, կարմիր բանակը թնդանութեան խոցմակներից, ինքնաթիւներից ուղղի դեպի թշնամիները, այնտեղ, վորտեղ հարկավոր կլինի ջախջախել նրանց: (Բուռն ծափահարութիւններ):

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ՀԵՏԱԳԱՐԱՐԵԼԱՎՈՒՄԸ

Հաղորդակցութեան ճանապարհների ժողկոմատի առջև մեծ խնդիր է ծառացած՝ մարդատար փոխադրումները բարելավելու դժով: Մենք ունենք մարդատար փոխադրումներ յի ավելացում: Յեթե 1933 թվին փոխադրված է յեղել 927 միլիոն մարդ, ապա 1938 թվին փոխադրվել է 1.177,5 միլիոն մարդ: Այդ հարցը հատկապես սուր կերպով ծառացավ քաղաքամերձ զնացքների ժամանակին ժամանելու կապակցութեամբ: Պետք է համադումարին գեկուցեմ, վոր Հաղորդակցութեան ճանապարհների ժողկոմատը ձեռք առավ մի շարք ինչպիսի տնտեսական, այնպես և կադմակերպական միջոցներ, վորոնք ապահովեցին մերձքաղաքային զնացքների ուղացումների խիստ կրճատումը:

Մենք ծրագրել ենք մարդատար փոխադրումներ յի 1937 թվին 1.142,7 միլիոն մարդուց մինչև 1.463 միլիոն մարդ՝ 1942 թվին: Գլխավորը ուղևորների ուղասարկման բարելավումն է և զնացքների ուղացման վերացումը: Այդ իր հերթին դեմ է առնում Թողարկութեան կառավարման, վորովհետև մենք աշխատում ենք առանց ռեզերվների. ամենափոքր խոչընդոտ վորեւէ տեղ՝ և առաջ է դալիս ուղացում:

Այժմ Հաղորդակցութեան ճանապարհների ժողկոմատը, Մեքենաշինութեան ժողկոմատի հետ միասին, ուղղագծել է մարդատար վագոնի նոր տիպ: Ներկայումս ԽՍՀՄ-ում կառուցվող մարդատար վագոնները՝ 20,2 մետր յերկա-

բությամբ և փայտե թափքով, չեն բավարարում ինչպես դիմացկունության պայմաններին, այնպես և խորհրդային ուղեորի աճած պահանջներին: Հաղորդակցության ճանապարհների ժողկոմատը և Մեքենաշինության ժողկոմատը մշակել են ամբողջապես մետաղյա կոնստրուկցիա ունեցող, 25 մետր յերկարությամբ նոր տիպի մարդատար վագոնների ետքիդային նախագծերը: Նախագծված վագոններն ապահովում են մեծ անվտանգութուն, առավելագույն հարմարություններ ուղեորների համար և համապատասխան են սահնիտարական տեխնիկայի ժամանակակից պահանջներին (ավելի պակաս թափանցելի յեն փոշու համար): Վագոններում ներկայումս գործադրվող բնականորեն դուրս քաշող վենտիլացիայի փոխարեն նախագծված և ավելի կատարելագործված վենտիլացիա, վորը վագոնում ապահովում է բավարար քանակութամբ մաքուր ոդ, ներհոսող վենտիլացիա և ոդակոնդիցիոնացում, կենտրոնական ջնոուցում՝ չոգեքարչից, առանձին դեպքերում վագոններն անհատապես տաքացնելու հնարավորությամբ ուղեորական ու պաշտոնական առանձնատեղերի բարելավված կահավորում և հարգարում: Մարդատար յերթեկության ասպարեզում խնդիր և ծառացած՝ արմատացնել իսկական սոցիալիստական կուլտուրան:

Վորպես որինակ ամբողջ մարդատար յերթեկության համար, կարելի յե բերել մեր Մոսկվայի Մետրոպոլիտենը, վորն աշխատում է որինակելիորեն կուլտուրական: Պետք է խոստովանել, վոր բնակչությունն ինքն ել Մետրոյում ցույց է տալիս դեպի փոխադրության միջոցները կուլտուրական վերաբերմունքի որինակներ:

Ինքնըստինքյան հասկանալի յե, վոր շինարարության այս ծրագրով մենք, յերկաթուղայիներս, վոչ մի դեպքում չենք ուզում ասած լինել, թե մեզ մոտ ռեզերվներ չկան հետագա վերելքի համար: Այդ ճիշտ չե: Իհարկե, մենք սպառել ենք մեր ռեզերվների դրալի մասը, սակայն մենք դեռ ունենք վորոշ ռեզերվներ, ինչպես, որինակ, դնացքները կազմելու ասպարեզում, յերթեկության ստաթանովյան-կրիվոնոսյան մեթոդները տարածելու, պարապուրդները կրճատելու, դնացքները մարչրուտավորելու, ողակածե յերթեկություն կիրառելու (առանց դեպ

մտնելու), լվացումից-լվացում բնկած ժամանակամիջոցում չոգեքարչերի վագքն ավելացնելու, խորտակումներն ու ավարիաները կրճատելու, ճանապարհային, չոգեքարչային, վագոնային ու այլ տնտեսությունների խնամքը բարելավելու և այլ ասպարեզներում:

Գնացքներ կազմելը մեծ նշանակություն ունի դնացքների յերթեկությունն արագացնելու գործում: Կայարաններում դնացքների պարապուրդը մեկ ժամով կրճատելը հնարավորություն է տալիս բեռնումն ավելացնելու ավելի քան 5 հազար վագոնով:

Յերկաթուղային տրանսպորտը մեծ ռեզերվ ունի ըստ դրաֆիկի յերթեկությունը կադմակերպելու թերությունների վերացման գործում: Յերկաթուղային տրանսպորտը հասել է խորտակումների և ավարիաների կրճատման: Մինչդեռ բեռնատար աշխատանքն ավելացել է, խորտակումների թիվը 1938 թվականին՝ 1934 թվականի համեմատությամբ՝ կրճատվել է ավելի քան յերկու անգամ, թայց խորտակումների ու ավարիաների քանակը դեռևս զգալի յե: Ստաթակումների և ավարիաների հետագա կրճատումը յերկաթուղիներին աշխատանքի բարձրացման դրալի մի աղբյուր է հանդիսանում:

Յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքը բարձրացնելու ասպարեզում չողտադործված հնարավորություններ վերջին չոգեքարչային տնտեսությունը: Վերջին յերկու տարում բարձրացել է «Յի», «Սի» չոգեքարչների տեսակարար կշիռը, իսկ քարչային նորմաները բարձրացվել են բնդամենը 8 տոկոսով և տեխնիկական արագությունը՝ 7 տոկոսով:

Ողակածե յերթեկության ծավալումը և ծանրաքարչ դնացքների ավելացումը, նորոգման կազմակերպումը՝ մասերի փոխարինելիության հիման վրա, չոգեքարչների վրաստեր դնելը, ջրի տաքացումը տեղեկում, ամխափոշու գործածումը և այլն՝ սրանք տրանսպորտի աշխատանքի նոր վերելքի հզոր աղբյուրներն են:

Մեխանիզմների ճիշտ ոգտադործումը բեռնման-բեռնաթալման աշխատանքներում, բեռնատար աշխատանքի մեջ լիդմանի, յերթեկության մեջ կոթուխարի և կրանովի մեթոդների ամեն կերպ դարգացումը, դնացքները կրիվոնո-

ստոր վարելը—այս բոլորը վիթխարի ռեզերվներ են պարունակում արանսպորտի աշխատանքի բարձրացման համար:

Յերկաթուղային տրանսպորտի ամբողջ աշխատանքի մեջ մեծ ուժ հանդիսացան բանվորական մասսաների մոբիլիզացիան, բանվորական կադրերի ընտրության դործի բարելավումը, ղեկավարության կոնկրետության բարելավումը:

Կա ևս մեկ ռեզերվ, մեծ ռեզերվ, վորը մեզ մատնանշել է ընկեր Ստալինը: Այդ ռեզերվը փոխադրումների կանոնավորումն է, վոչ-ուսցիոնալ հանդիպական ու հեռավոր փոխադրումների լիկվիդացիան: Այդ կախված է թե՛ հենց տրանսպորտից և թե՛ կլիենտուրայից:

Մինչև այժմ, չգիտես թե ինչու, սովոր են յեղել մտածելու, թե այն ամենը, ինչ վոր ներկայացնում են տրանսպորտին, արանսպորտը պարտավոր է փոխադրել: Ինքը տրանսպորտը, իհարկե, կարող էր կանոնավորել փոխադրումների պլանավորումը, գանդառովել և պահանջել, վոր կլիենտուրան չտիկ դործը: Դժբախտաբար, այդ արվել է չափազանց թույլ կերպով: Դրա հետևանքով մենք ունենք դայրացուցիչ, վոչ-ուսցիոնալ փոխադրումների փաստեր, որինակ՝

Արևելյան Սիբիրի յերկաթուղուց 13 վազոն դերան է փոխադրվել Հոկտեմբերյան յերկաթուղին, այնինչ ինքը՝ Հոկտեմբերյան յերկաթուղին նույնպիսի անտառանյութ է փոխադրել Արևելյան ուղղությամբ:

Հարավային յերկաթուղին միջանի վազոն անտառանյութ է ուղարկել Գորկու յերկաթուղուն, մինչդեռ ինքը՝ Գորկու յերկաթուղին Հարավին անտառանյութ մատակարարող բազա յե հանդիսանում:

Կուլբեշև կայարանից 20 վազոն փայտ է ուղարկվել Ուրսկ, իսկ հանդիպական ուղղությամբ Տալտիմանովո կայարանից Բաշնեֆտը 20 վազոն փայտ ուղարկել է Կուլբեշևի կայարանը:

Բանն այնտեղ է հասնում, վոր յերկաթուղիները բեռնառար օպասարկություններն սուսնց ամենափոքր առարկության ընդունում են այնպիսի արտառուց փոխադրումներ, ինչպես թթու դրած կաղամբը՝ Ուդեսսայի յերկաթուղուց

դեպի Արևելք, լոռամրդին և սովորական փայտեղեն կահույքը Հոկտեմբերյան յերկաթուղուց նույնպես դեպի արևելք՝ հաղարավոր կլիմաերերով, խոտը—Վ. Վ. Կուլբեշևի անվան յերկաթուղուց դեպի Արևելք, մանրացրած կավիճը՝ Ս. Ե. Չերժնևսկու անվան յերկաթուղուց դեպի Արևելք, ծղոտը՝ Լենինյան և Գորկու յերկաթուղիներից Ուդեսսայի յերկաթուղին, չաքարը՝ Ուլժնիկիճեյի յերկաթուղուց Հարավ—Արևմտյան յերկաթուղին:

Կարելի յե բերել բացահայտորեն վոչ-ուսցիոնալ փոխադրումների դեռ հսկայական քանակությամբ այդպիսի որինակներ:

Մենք պետք է վերջ տանք դրան:

Ճիշտ պլանավորելով, ճիշտ իրավանացնելով պլանը, մենք պետք է դարդացնենք յերկրի արտադրողական ուժերը, ճիշտ տեղադրենք դրանք և դրանով իսկ կրճատենք փոխադրումների քանակն ու բարելավենք նրանց վորակը:

Յերկաթուղային տրանսպորտը կարող է և պետք է ողնի Կենտկոմին ու Կառավարությանը՝ խեղաթյուրումներ թույլ չտալու յերկրի արտադրողական ուժերի տեղադրման գործում:

Արդյունաբերության ճիշտ տեղադրման խնդիրն ամենայն սրությամբ դրվեց ընկեր Ստալինի կողմից: Համկ(բ)կ XVI համագումարում ընկեր Ստալինը ԽՍՀՄ-ում արտադրողական ուժերի և ամենից առաջ արդյունաբերության ճիշտ տեղադրման պրոբլեմն առաջադրեց վորպես սոցիալիստական շինարարության կարևորագույն խնդիրներից մեկը:

Պետք է ասել, վոր քիչ բան չի արված ընկեր Ստալինի այդ ցուցումներն իրականացնելու համար:

Աժիի խոշոր հանույթի մեկ շրջանի՝ Դոնբասի փոխաբեն, Ստալինյան հեղամյակների հետևանքով, մենք ունենք նոր շրջաններ՝ Կուդբասը, Ուրալուդուրը, Կարադանդան, Մոսբասը, Դալուդուրը, Արեդադուդուրը:

Հին շրջաններում աժիի հանույթի վիթխարի աճմանը, դուզնթաց, հանույթի աճը նոր շրջաններում ընթանում էր բավականաչափ մեծ տեմպով և այդ շրջանների տեղակարար

կշիռը յերկրորդ հնդամյակի վերջերին ԽՍՀՄ-ում դժգոյություն ալեկացաւ։

Սև մետալուրգիայի շրջանների տեսակարար կշիռը նույնպէս այլ տեսք ընդունեց՝ համեմատած հին կապիտալիստական Ռուսաստանում մետալուրգիայի հրեշալի տեսակարար հետ։

Հարաւի գործարանների տեսակարար կշիռը պրոկտորարտադրութեան մեջ 1932 թվի 64,1 տոկոսից 1937 թվին իջաւ մինչև 56,0 տոկոսի, այն ժամանակ, յերբ Արևելքի տեսակարար կշիռը համապատասխանորեն աճեց 16,8 տոկոսից մինչև 23,3 տոկոսի։ Վերջին տասնամյակի ընթացքում վիթխարի չափով աճեց աղդային հանրապետութիւնների արդյունաբերութիւնը։

Սակայն, պետք է ասել, վոր արտադրողական ուժերի ճիշտ տեղադրման խնդիրը դեռևս մնում է իր ամբողջ սրութեամբ, վորովհետև մի ամբողջ շարք ճյուղերի ու ընդգաւառների զարգացման ասպարեկում մենք հետ ենք մնացել։ Այդ սրութիւնը դրում է առանձնապէս յերկաթուղային տրանսպորտը։

Բալական և ասիւ, վոր այժմ Դոնբասի անուրի հասնում է մինչև Արևանգելսկ, մինչև Ուֆա, հարավային մետաղը հասնում է մինչև Վլադիվոստոկ, Սիբիրին՝ մինչև Վլադիվոստոկ, Ալյաբարդ, Լենինգրադ ու Կիև, ուկրաինական շաքարը փոխադրւում է 8—9 հազար կիլոմետր և հասնում է մինչև Հեռավոր Արևելք, Իվանովոյի ու Մոսկվայի տեքստիլը փոխադրւում է հազարավոր կիլոմետրերով և այլն։ Մեքենաները հաւաքւած վիճակում փոխադրւում են 7—8 հազար կիլոմետր։ Յեմենտը Հարավից, Նովորոսիյսկից ու Ամվրոսիակայից փոխադրւում է մինչև Հեռավոր Արևելք՝ 8,5—9 հազար կիլոմետր։ Տրանսպորտի շահերի անտեսումն առանձնապէս ցայտուն կերպով է յերեւում մետալուրգիայի մեջ՝ պրոկտային դադդյահներին փնտարարական մասնադիտացման օրինակով։

Պարզ է, վոր մեղանում թույլ են սպառողութեամբ սոցիալիստական տնտեսութեան պլանային հնարավորութիւնները։ Յեթե բուրժուական տնտեսութեան մեջ արդյունաբերական կենտրոններն առաջ են գալիս տարերայնորեն, ապա

մեզ մոտ դրանք առաջ են գալիս պլանային կարգով և մենք կարող ենք պլանային կարգով ուղղութիւն տալ մեր շինարարութեանը, հետևապէս, մենք կարող ենք և պետք է լուրջ շրջադարձ կատարենք այդ տեսակետից։ Այդ մասին մեզ մատնանշել է ընկեր Ստալինը։ Մեր յերկրի յերկրաբանական հարստութիւնները մեզ թույլ են տալիս արտադրութիւնը լայնագոյն ձևով փոփոխել հումքի և սպառման կետերին։ Այդ տեսակետից մեզ մեծ ոգնութիւն են ցույց տալիս անձնաւորաբար աշխատող մեր բազմաթիւ յերկրաբանները։

Ածուխը մեղանում տարածւած է, բառիս բուն իմաստով, ամբողջ յերկրում՝ Մոսկվայի մարզից սկսած մինչև Վլադիվոստոկ։ Յերկաթահանք կա Կենտրոնում, Հարավում, Ուրալում, Սիբիրում, Հեռավոր Արևելքում, Հյուսիս-Արևմուտքում, բայց շահագործւում է վոչ ամենուրեք։

Վերջապէս, յեթե նույնիսկ չուզուի չկա, ապա ավելի ձեռնառ յե կառուցել փոքրիկ գործարաններ՝ պրոկտային դադդյահներով, և փոխադրել չուգուներ, քան թե փոխադրել պրոկտային մետաղ։

Անհրաժեշտ է զարգացնել նալթի և դադի հանույթը բոլոր տեղերում՝ վորտեղ կա նալթ ու դադ։ Մասնաւորապէս, այստեղ անհրաժեշտ է ասել, վոր նալթ և դադ փոխադրելու նպատակով անհրաժեշտ է դադի համար կառուցել դադուղիներ, իսկ նալթի համար՝ նալթուղիներ։ Դա շատ ավելի ձեռնառ յե, քան թե յերկաթուղիներով փոխադրելը։

Տեքստիլն անհրաժեշտ է զարգացնել նաև բամբակի արտադրութեան վայրերում, իսկ բամբակը զարգացնել մեր յերկրի հարավային շրջաններում, օրինակ՝ Ուկրաինայում, Կովկասում, Հյուսիսային Կովկասում։ Շաքարը՝ այն վայրերում, վորտեղ ճակնդեղ է մշակւում, մասնաւորապէս անհրաժեշտ է ընդարձակել շաքարի ճակնդեղի ցանքերի տարածութիւնը և կառուցել շաքարի նոր գործարաններ՝ Հեռավոր Արևելքում, Թուրքսիբում ու Տոմսկի յերկաթուղում։ Յեմենտը՝ զարգացնել Հեռավոր Արևելքում, Ուրալում, Սիբիրում։ Հումքի յերկրաբանական պաշարներն արտադրութեան համար մեծ են։

Վերջապես, պետք է ամեն կերպ զարգացնել տեղերում տեղական արդյունաբերությունը, մասնավորապես կահույքի ֆաբրիկաները, կոշիկեղենի, հրուշակեղենի, կարի ֆաբրիկաները և այլն:

Ել յես չեմ խոսում բանջարեղենի և նման մթերքների մասին: Այդ հասարակ խնդիր չէ: Բացի նոր վայրերում նոր շինարարություն կատարելուց, անհրաժեշտ է տեղափոխել հին ձեռնարկությունները: Այդ դործը պահանջում է լուրջ մշակում:

Յեթե լրջորեն ձեռնամուխ լինենք, ապա այդ պրոբլեմը քայլ առ քայլ կարելի չի լուծել:

Հաղորդակցության ճանապարհների ժողովրդասար և յերկաթուղիները պետք մեծ դեր խաղան այստեղ և բոլշեիկոբն ձեռնամուխ լինեն այդ դործին:

Յերկաթուղայինների առջև, անտարակույս, ծառացած են մեծ խնդիրներ՝ ամրապնդել ձեռք բերված հաղթանակները և տրանսպորտում արժատացնել նոր սոցիալիստական կուլտուրան, կանոնավորել աշխատանքը, վերաբերել հաջողությունները պարտաբեր են աճող ժողովրդական տնտեսությունը, ճշտապահություն կատարեն իրենց պարտականությունները կլինատուրայի վերաբերմամբ՝ բնուրի փոխադրության ասպարեղում, և, մանավանդ, արժատացնեն սոցիալիստական հայրենիքի ուղևորի կուլտուրական սպասարկումը:

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆՆԵՐԻ ԲԱՐԵԿԵՑՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԵԼՔԸ ՅԵՎ ԲԱՂԱՔԱԿԱՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔԸ ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏՈՒՄ

XVII և XVIII համադումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում աճել է յերկաթուղայինների նյութական բարեկեցությունը:

Յերկաթուղայինների աշխատավարձի ընդհանուր ֆոնը 1933 թվի 3,1 միլիարդ ուրբուց աճեց մինչև 9,1 միլիարդ ուրբու 1938 թվին, այսինքն՝ յերեք անգամ: Աշխատավարձը 1933 թվին կազմում էր միջին հաշվով 131 ուրբի, իսկ 1938 թվին՝ 287,9 ուրբի: Բեռնատար յերթևեկու-

թյան մեքենավարը 1933 թվի 328 ուրբու փոխարեն վատակում է միջին հաշվով 846 ուրբի—157 տոկոսով ավելի: Մարդատար յերթևեկության մեքենավարը 1933 թվի 398 ուրբու փոխարեն վատակում է միջին հաշվով 1.042 ուրբի:

1934 թվից մինչև 1938 թիվը յերկաթուղայինների համար կառուցվել է 2,4 միլիոն քառակուսի մետր բնակելի տարածություն: Թեև պետք է ասել, վոր բնակարանային զգվարությունները յերկաթուղային տրանսպորտում դեռ մեծ են և անհրաժեշտ է զարգացնել բնակարանային շինարարությունը:

Միայն վերջին յերեք տարվա ընթացքում յերկաթուղային տրանսպորտում կառուցվել է 318 նոր դպրոց, իսկ ընդամենը կա 2.595 դպրոց, վորտեղ սովորում են յերկաթուղայինների 1 միլիոն 130 հազար յերեխաներ:

1934 թվից մինչև 1938 թիվը յերկաթուղային տրանսպորտում կառուցվել է շահագործման է հանձնվել 62 հիվանդանոց, 130 պոլիկլինիկա ու ամբուլատորիա, 620 ծննդատուն, 143 մանկական և կանանց կոնսուլտացիա, 310 մանկամսուր, 71 մանկական սանատորիա:

Յերկաթուղային տրանսպորտում կան 6 հազարից ավելի կարմիր անկյուն, 700 ստացիոնար ակումբ և 134 վազոնակումբ: Այդ կուլտուրական ոջախներում կան 8 հազարից ավելի դեղարվեստական ինքնադործ խմբակներ, վորոնց մասնակցում են ավելի քան 200 հազար յերկաթուղայիններ ու նրանց ընտանիքների անդամները:

Նյութական բարեկեցության աճման հետ միաժամանակ աճել է քաղաքական ակտիվությունը:

Ստախանովյան-կրիլոնոսյան շարժումը յերկաթուղային տրանսպորտում բնորոշվում է աշխատանքի մի ամբողջ շարք նոր, առաջավոր մեթոդների առաջացումով, վորոնք վիթխարի ռեզերվներ են յերևան բերել աշխատանքի արտադրողականությունը բարձրացնելու համար:

Կուսկազմակերպությունները զլխավորեցին սոցիալիստական մրցությունը: Ստախանովյան շարժումը յերկաթուղային տրանսպորտում դարձել է իսկական մասսայական շարժում և ստախանովականների բանակը կուսակցության

XVIII համագումարի ժամանակ ունի 566·719 մարդ: ԽՍՀՄ ժողկոմխորհի, ՀամԿ(բ)Կ Կենտկոմի և ՀՍՄԿԽ-ի 1938 թվի դեկտեմբերի 28-ի վորոշումը կատարելու համար մղվող պայքարը տվեց իր արդյունքները, և աշխատանքային կարգապահությունը տրանսպորտում ամսե-ամիս ամրապնդվում է: Յերկաթուղիների մեծ մասում կարգապահության խախտումների ամենից ավելի մեծ կրճատում է նկատվում շոգեքարշայինների մոտ—այդ վճռական պրոֆեսիայում:

Կուսակցության և կառավարության վորոշումից բղխող մասսայական-քաղաքական հարցերն այժմ հավասարապես լրջորեն ծառացած են ժողովրդական տնտեսության և արդյունաբերության բոլոր ճյուղերում: Տրանսպորտի քաղաքականները յերկաթուղայինների և նրանց ընտանիքների մեջ կազմակերպելին աշխատանքային կարգապահությունն ամրապնդելու մասին ԽՍՀՄ ժողկոմխորհի, ՀամԿ(բ)Կ Կենտկոմի և ՀՍՄԿԽ-ի վորոշման պարզաբանումը: Ոգտադրած վեցին մասսայական-աղիտացիոն աշխատանքի բոլոր ձևերը՝ ընթերցանություններ, դրույցներ, բանլորական ժողովներ, քաղորներ, ռադիո, մամուլ, ցուցադրական ագիտացիա, այցելություններ յերկաթուղայինների բնակարանները:

Տրանսպորտի վերելքի համար մղվող պայքարին ակտիվ կերպով մասնակցում են նաև յերկաթուղայինների կանայք: Յերկաթուղիների ցանցում կին-ակտիվիստների շարժմանը մասնակցում են ավելի քան 250 հազար կանայք: Տրանսպորտի կանանց մեջ նոր, հիանալի շարժում է հանդիսանում՝ շարժումը հանուն մեքենավարի աշխատանքի տեխնիկայի տիրապետման կանանց կողմից:

Վորպեսզի կանայք տիրապետեն մասսայական պրոֆեսիաների տեխնիկային, ներկայումս տրանսպորտում ծավալված և դասընթացների ցանց, վորտեղ սովորում են մոտավորապես 16 հազար կանայք, այդ թվում՝ շոգեքարշային դործն ուսումնասիրում են ավելի քան 5 հազար կանայք, վորոնք պատրաստվում են մոտ ժամանակներս դառնալու մեքենավարների ոգնականներ, իսկ հետագայում նաև մեքենավարներ: Աշխարհում առաջին անգամ խորհրդային

յերկաթուղային տրանսպորտում արդեն վորպես մեքենավար աշխատում է 18 կին, վորպես մեքենավարի ոգնական՝ 310 կին, վորոնք գերազանցորեն են կատարում իրենց պարտականությունները:

Յերկաթուղային տրանսպորտում առ 1-ն հունվարի 1939 թվի մենք ունեյինք 165·511 կոմունիստ—115·346 ՀամԿ(բ)Կ անդամ, 50·165 թեկնածու:

Առ 1-ն հունվարի 1934 թվի տրանսպորտում կար 115·453 կոմյերիտական, իսկ առ 1-ն հունվարի 1939 թվի—337·889 հոգի, այսինքն՝ աճում ավելի քան յերկու անգամ: Լենինյան—ստալինյան կոմյերիտականությունը տրանսպորտում աճել է, դառնալով վիթխարի մի բանակ: ՀամԿ(բ)Կ Կենտկոմի առաջադրանքը՝ յերկաթուղային տրանսպորտում 20 հազար կոմյերիտական ընդունելու մասին—կատարված է: Վերջին յերկու տարվա ընթացքում կոմյերիտականներից ՀամԿ(բ)Կ թեկնածու յե ընդունվել ավելի քան 22 հազար հոգի և ավելի քան 1,5 հազար հոգի փոխադրվել է թեկնածությունից ՀամԿ(բ)Կ անդամ:

Վերջին տարիների ընթացքում բնորոշ է կոմունիստների թվի ավելանալն ի հաշիվ բարձրագույն ու միջնակարգ կրթություն ունեցող անձերի:

Այսպես, յեթե առ 1-ն հունվարի 1936 թվի տրանսպորտում յեղել է բարձրագույն կրթությամբ 8·990 կոմունիստ, ապա առ 1-ն հունվարի 1939 թվի արդեն կար 13·064 հոգի:

ՀամԿ(բ)Կ Կենտկոմի փետրվար-մարտյան պլենումի վորոշմամբ կազմակերպվեց 478 հանդուցային կուսկոմիտե: Դրանք միավորեցին յերկաթուղային տրանսպորտի բոլոր սկզբնական կազմակերպությունների 60 տոկոսից ավելին:

Տրանսպորտի քաղաքականները և հանդուցային կուսկոմիտեներն իրենց ուշադրությունը կենտրոնացրել են կուսակցական-քաղաքական աշխատանքի և կադրերի քաղաքական ստուգման վրա՝ ստալինյան հիանալի յերկի՝ ՀամԿ(բ)Կ պատմության ուսումնասիրման աշխատանքի վրա: Յերկաթուղիների բոլոր քաղաքականներում ստեղծված են լեկտորական խմբեր, վորոնք սխտեմատիկաբար մեկնում են հանդույցներն ու կայարանները՝ ՀամԿ(բ)Կ-ի պատմությունից դասախոսություններ կարդալու, «ՀամԿ(բ)Կ պատ-

մության համառոտ դասընթացն» ինքնուրույն կերպով ուսումնասիրող յերկաթուղայիններին ողնելու նպատակով, ՀամԿ(բ)Կ պատմության վերաբերյալ դասախոսություններ կարգադրու համար: Միայն 1939 թվի հունվարի և փետրվարի ընթացքում կարգացվել է մոտավորապես 7 հազար դասախոսություն, վորոնց ներկա յեն յեղել ավելի քան մեկ միլիոն յերկաթուղային:

Ընկեր Ստալինի աված լողունով՝ բողջիղմին տիրապետելու մասին, քաղաքական ու տնտեսական աշխատանքի զոռակցումը, պետք է այսուհետև ել հանդիսանա յերկաթուղային կուսակազմակերպությունների գործողության ծրագիրը:

Սակայն, թեև կուսակազմակերպությունները բարելավել են իրենց աշխատանքը և կոփվել են ձմեռային դժվարությունների դեմ մղվող պայքարում, նրանց աշխատանքի մեջ, ինչպես նաև դեկավար տնտեսական ու քաղաքական աշխատողների աշխատանքի մեջ, կան խոշոր թերություններ, ինչպես մասսայական աշխատանքի կազմակերպման, կոմունիստների գաղափարական դաստիարակության դըրվածքում, այնպես և կազմակերպական աշխատանքի դըրվածքում: Ուստի, ինքնաքննադատությունը և զգաստությունը պետք է դրվեն տրանսպորտում քաղաքական աշխատանքի հետագա բարելավման հիմքում: Իրենց աշխատանքում հենվելով տեղական կուսակցական կազմակերպությունների ողնության վրա, տրանսպորտի կուսակազմակերպությունները լիկվիդացիայի յենթարկեցին «ոտարացման պությունները լիկվիդացիայի յենթարկեցին «ոտարացման չերտը», վոր կար տեղական ու յերկաթուղային կազմակերպությունների հիշել:

Յեթև ՀամԿ(բ)Կ XVII համագումարի ժամանակ կոմունիստների մեջ շատ կային նորմաները չկատարողներ ու խոտանարարներ, ապա ներկայիս ետապը բնորոշվում է արտադրության մեջ կոմունիստների ավանդարդային դերի զգալի բարձրացումով:

Յերկաթուղու կոմունիստները մարտականորեն լծվել են յերկաթուղային տրանսպորտի բարձրացման համար մղվող պայքարին: Յերկաթուղային տրանսպորտում ծավալված ստախանովյան-կրիվոնոսյան շարժման մեջ առաջատար

դեր է պատկանում կոմունիստներին: Սոցիալիստական աշխատանքի հարյուրավոր նովատորների մեջ, վորոնց անունները հայտնի յեն ամբողջ յերկրին, ճեշող մեծամասնությունը կոմունիստներ և կոմյերիտականներ են:

Յերկաթուղային տրանսպորտի կուսակազմակերպությունները մեծ աշխատանք են կատարել տրանսպորտի նոր տեխնիկային տիրապետելու, աշխատանքի ստախանովյան-կրիվոնոսյան մեթոդներն արմատացնելու, տեխնիկական շահագործման կանոններն ուսումնասիրելու, հետ մնացողներին ողնություն ցույց տալու ուղղությամբ: Սոցիալիստական մրցության մեջ ծնունդ առան նոր ձևեր, վորոնք մեծ դեր յաղացին յերկաթուղային տրանսպորտի վերելքի գործում (ծանրաքարը դնացներ վարելը, ողակաձև յերթեվելությունը, վադոնների նորոգումն ատանց անջատման, մրցությունը մեկ ուղևորության ընթացքում, յերաշխավորական պատգորտներ տալը, կայարանային ու դեպոյի մարկաները, ձմռանը պատրաստ լինելու պատգորտներ տալը): Այդ ձևերի նախաձեռնողներն ատավելապես կոմունիստներն ու կոմյերիտականներն են յեղել: Յերկաթուղային կոմունիստները ՀամԿ(բ)Կ XVIII համագումարն են յեկել վորպես մեր կուսակցության համախմբված, միաձուլվ մի ջոկատ:

Դոնեցի յերկաթուղու յերկաթուղայինների նախաձեռնությունը՝ նախահամագումարյան մրցության գործում՝ արձագանդ գտավ Խորհրդային Միության բոլոր յերկաթուղայինների մեջ: Նախահամագումարյան մրցության արդյունքը հանդիսացավ բեռնման և բեռնաթափման պետական պլանի դերակատարումը փետրվար ամսին, կարճատե դժվարություններից հետո:

Յերկաթուղային կոմիտեները, մարդկաներն այժմ լուրջ ուշադրություն են նվիրում յերկաթուղային աշխատանքին և ողնում են յերկաթուղայիններին: Միևնույն ժամանակ քաղաքայինները հենվում են պրոֆմիությունների ողնության վրա: Պետք է ասել, վոր յերկաթուղայիններում աշխատողների պրոֆմիությունները մեծ ողնություն են ցույց տալիս իրենց մասսայական-քաղաքական աշխատանքով: Պետք է ընդգծեմ, վոր յերկաթուղային տրանսպորտում հրամկադմը, սկսած յերկաթուղու օկտից, մասնակցում է քաղաքական

կյանքին, կուսակցական աշխատանքին: Կուսակցական քաղաքական պատվի զգացմունքը, յերկաթուղային տնտեսական շինարարության մեջ այժմ, անտարակույս, դարձապես է: Շատ յերկար ժամանակ յերկաթուղայինները վատ աշխատանքի հեռանալով դառնում էին անպատիվ վիճակում, և յերբ նրանք արդեն պատիվ են նվաճել ու յերբ յերկաթուղայինների պատիվը դարձել է յուրաքանչյուր յերկաթուղայինի դործը՝ մինչև սլաքավարը ներառյալ, հասկանալի չէ, Վոր տնտեսավարն արդեն չի ուզում կորցնել այդ արժանիքը: Այդ պատիվը նրանք վրձնում են առաջ, նրանք այդ նվաճել են իրենց աշխատանքով: (Ծափահարություններ):

Յես կարող եմ ասել, Վոր յերբ տեղի չէ ունենում այս կամ այն դժվարութիւնը, մանավանդ ձմեռային արշամաններում, ապա այդ դժվարութիւնն արժանի է յարժանքի, սկսած սլաքավարից, մեքենավարից, կոնդուկտորից մինչև հրամանատարները, նրանց կանայք ու յերեխաները: Կան դեռևս այնպիսի տարրեր, Վորոնք դործին վերաբերվում են անհույս, Վոր սերով, դեռևս կան մարդիկ, Վորոնք չգիտեն աշխատել, չեն սովորել և արժենկոտութեամբ արդեն պատրաստված են ձևացնում իրենց: Բայց յերկաթուղայինների հիմնական մասսան, Վորոնց քաղաքականապես մեծ բարձրութեան է հասցրել կուսակցութիւնը, նրա կենտրոնական կոմիտեն, բոլշևիկներն են պայքարում նաև Խորհրդային յերկաթուղային տրանսպորտի պատվի համար, նրանում աշխատելու սրտովի համար, Վորի մասին ասաց ընկեր Ստալինը:

Փոխել է յերկաթուղայինի կուլտուրական-քաղաքական կերպարանքը: Մուսլ, անսիրտ յարգանք յերկաթուղայինը դարձել է կենսութեամբ, կայտառ և վստահ իր վստահ վառիչ նկատմամբ: Նա իսկական մարտիկ է—սոցիալիզմի հաղթանակ: Այդ տեղակիւնից մեծ դեր է խաղում յերկաթուղային համաժողովրդական ուժը, Վոր քաղաքական է ի հակադրութեամբ ընկեր Ստալինի կողմից յերկաթուղայինների ընդունելութեանը: Այդ ուժը դարձել է յերկաթուղայինների իսկական տոնը և՛ կենցաղում, և՛ աշխատանքի մեջ: Յերկաթուղայիններն իրավամբ անվանում են այդ ուժը յերկաթուղայինի Ստալինյան ուժ:

Մեզ մոտ, յերկաթուղային տրանսպորտում, ասել են նոր մարդիկ: Յեվ դարմանալի չէ, Վոր մենք ունենք հարկուր—հաղարավոր, ուղղակի կարող եմ ասել, առաջավոր մարդիկ և՛ կանանց մեջ, և՛ տղամարդկանց մեջ, մեքենավարների ու այլ պրոֆեսիաների մեջ:

Մեր մեքենավարներն առանձնապես պարծենում են ամենից առաջ այն բանով, և նրանք ամբողջ ժամանակ հայտարարում են այդ, Վոր նրանք ընկեր Ստալինի հետ միասին ունեն միևնույն պրոֆեսիան: Նրանք—յերկաթուղայինների լոկոմոտիվի մեքենավարներն են, իսկ ընկեր Ստալինը՝ հեղափոխութեան լոկոմոտիվի մեքենավարը: (Յերկարատև ծափահարություններ): Նրանք հայտարարում են՝ մենք պետք է աշխատենք և սրայքարենք այնպես, ինչպես սովորեցնում, ինչպես աշխատում և պայքարում է ընկեր Ստալինը:

ԿԱՏԱՐՄԱՆ ՍՏՈՒԳՄԱՆ ՅԵՎ ԿԱԴՐԵՐԻ ԸՆՏՐՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

Կուսակցութեան XVII համագումարում ընկեր Ստալինը խոսեց Լենինի այն հանձարեղ մտքի մասին, Վոր՝ «Ղեկավարը կազմակերպական աշխատանքի մեջ—մարդկանց բնութայնում ու կատարման ստուգումն է»: Ընկեր Ստալինը սովորեցնում է, Վոր ճիշտ ղեկավարել՝ նշանակում է «առաջին» դառնել հարցի ճիշտ լուծումը, իսկ ճիշտ լուծումը դառնել անհնարին և առանց մասսաների փորձի հաջողման, մասսաների, Վորոնք իրենց սեփական մեջքի վրա յեն փորձում մեր ղեկավարութեան արդունքները:

յերկրորդ՝ կազմակերպել ճիշտ վորոշման կենսագործումը, Վորը, սակայն, չի կարելի կատարել առանց մասսաների կողմից ուղղակի ոգնութիւնն ստանալու:

յերրորդ՝ կազմակերպել այդ վորոշման կատարման ստուգումը, Վոր դարձյալ հնարավոր չէ կատարել առանց մասսաների ուղղակի ոգնութեան: (Համկ(բ)Կ կենտկոմի Պլենումում 1937 թ. մարտին արտասանած յեղրախօսման խոսքից):

Այս կամ այն հարցի լուծումը հենց հարկավոր է ընդունել մասսաների հետ խորհրդակցելով, մասսաների վրա

հենկելով: Մի ամբողջ շարք վորոշումներ, վոր բնդունել է կուսակցութեան Կենտկոմը հաշվետու ժամանակաշրջանում, քաղաքական ու կադմակերպական բնույթ կրող վարոշումներ՝ Սահմանադրութեան մասին, դյուղատնտեսական արտեր կանոնադրութեան մասին, ընտրութիւնների մասին, կուսակցական աշխատանքի բարելավման մասին—այս բոլոր հարցերը լուծվում էին հենց այնպես՝ տեղերից մարդիկ կանչվում էին Կենտկոմ, նրանց հետ քննարկում էին հարցերը, խորհրդակցում էին և դրանից հետո արգեն ընդունում վորոշումը: Նշանակում է, մասսաների փորձը հաշվի առնելը, ոգնութիւնը մասսաների կողմից—բոլշևիկյան վոճի առաջին դիժն է, վորը պետք է պահպանի արտեսավար-դեկավարը:

Յերկրորդ դիժը—այդ՝ կատարման, իսկական բոլշևիկյան ստուգման կադմակերպումն է: Պետք է ասել, վոր կատարման ստուգման գործում մեզ մոտ շատ ճեղքվածքներ կան: Ծիշտ է, հրամաններ շատ են հրատարակվում: Չե՞ վոր հրաման հրատարակելն ավելի հեշտ է, քան նրա քըրտնաջան ստուգումը: Յես կարծում եմ, կատարման ստուգման պլյուսներից մեկը կլինի այն, վոր մեզ մոտ ավելի քիչ հրամաններ լինեյին և ավելի շատ լինեյին հաշվառում ու մարդկանց ստուգում:

Կատարման ստուգումը և բոլշևիկյան հեղափոխական զգաստութեան իրականացումն անբաժանելի յեն միմյանցից: Կատարման ստուգումը հնարավորութիւն է տալիս իմանալու, թե մարդն ինչպես է աշխատում: Զգաստութիւն—այդ նշանակում է դիտել, թե ի՞նչպես է աշխատում մարդը՝ սրտա՞նց, թե՞ անփույթ, յեռանդո՞ւմ, թե՞ թմրած, նա սիրտը ներդրո՞ւմ է արդյոք իր գործի մեջ, թե վոչ, ցավո՞ւմ է արդյոք գործի համար, թե՞ դուցե ձևականորեն գլուխ է ազատում հարցերից: Մենք հաճախ տեսնում ենք այնպիսի մարդիկ, վորոնք ձևականորեն են մոտենում գործին, թղթեր են դրում, վորպեսզի վերապահովադրեն իրենց, վորպեսզի, համենայն դեպս, ունենան թղթի կտոր, բայց չեն ցավում գործի համար, սրտին մոտիկ չեն ընդունում այն բոլոր դժվարութիւնները, վոր ապրում են նրանք:

Այսպիսով, կատարման ստուգման միջոցով կարելի չէ տեսնել մարդկանց:

Յեթե խոսենք զգաստութեան մասին, ապա զգաստութիւնը, ինչպես ասել է ընկեր Ստալինը և ինչպես յերեկ ասաց ընկեր Միկոյանը, հնարավոր է հենց կատարման ստուգում կադմակերպելու միջոցով:

Այնուհետև, բոլշևիկյան վոճը տնտեսական դեկավարի աշխատանքում տնտեսական հարցերը զուգակցել կարողանալն է կուսակցութեան ընդհանուր քաղաքականութեան հետ, կոնկրետ, պրակտիկ այն գործերի հետ, վորոնք ապահովում են կուսակցութեան գծի կիրառումը պրակտիկայում:

Այստեղ մեզ նորից որինակ է տալիս մեր կուսակցութեան Կենտկոմը և մեր Մեծ Ստալինը: Յեթե մեր տնտեսավարներն ուսումնասիրեյին մեր կուսակցութեան Կենտկոմի ամբողջ աշխատանքը, ապա նրանք շատ բան կսովորեյին բոլոր հարցերի լուծման մեջ:

Ամեն մի հարց, վորը լուծվում է Կենտկոմում, չի սահմանափակվում ընդհանուր ցուցումներով: Յե՛վ տնտեսական, և՛ միջազգային հարցերում, և՛ մեր յերկրի պաշտպանութեան հարցերում Կենտկոմն ու ընկեր Ստալինն ընդհանուր—քաղաքական պարզ դրույթների կողքին տալիս են ամենակոնկրետ ցուցումներ և այդ դուգակցվում է կատարման ստուգման հետ: Ինձ թվում է, վոր մեր աշխատողներից շատերը չեն պատկերացնում, որինակ, թե վորքան կոնկրետ կերպով է թափանցում ընկեր Ստալինը պաշտպանութեան ամբողջման, մեր արդյունաբերութեան, մանավանդ պաշտպանական արդյունաբերութեան մօբիլիզացիայի գործի մեջ՝ սպառազինման ժամանակակից բոլոր տեսակներն արտադրելու համար, մեր Կարմիր բանակի կողմից սպառազինման այդ տեսակներին տիրապետելու համար, սկսած հրետանուց, տանկից, ինքնաթիռից:

Մարդկոմների ու Յերկրկոմների շատ քարտուղարներ այն մարդերում ու յերկրամասերում, վորոնք ունեն ուղմական արդյունաբերութիւն, դիտեն և ամեն ոք զգում են ընկեր Ստալինի ցուցումները պաշտպանութեան հարցերի վերաբերյալ, ճիշտ այնպես, ինչպես գինւորական ընկերներն—

րը, վերոնք իրացնում են ընկեր Ստալինի ամենորյա ցուցումները:

Մենք բոլորս, տնտեսավարներս, յեթե ուզում ենք հետադադում հաջողության հասնել, պետք է վերակառուցենք մեր աշխատանքը: Ղեկավարութիւնը վերակառուցելու ընդգամում չափ բան է արված. մենք բաժանեցինք ժողովոմասները, ժողովոմասներում ստեղծեցինք կոլեկտիւներ, ստեղծեցինք մի շարք նոր գլխավոր վարչութիւններ, նոր տրեսներ—այդ մեծ, հիանալի ուժերն են: Այդ բոլորն ամրապնդեց մեր պետութիւնը, ամրապնդեց մեր հզօրութիւնը:

Կուսակցութեան ամբողջ աշխատանքը կապակցվում էր միասարարներին ջանջախնդու և նոր մեխանիզմ մարդիկ առաջ քաշելու հետ:

1937—38 թ. թ. ժամանակաշրջանում կատարվեց ծանր և մանավանդ վառելիքի արդյունաբերության ու յերկաթուղային տրանսպորտի ղեկավար կադրերի վիթխարի թարմացում, ջանջախնդ միասարարների փոխարեն նոր մարդկանց առաջ քաշում: Առաջ են քաշված հազարավոր նոր մարդիկ:

Նոր առաջ քաշված ղեկավարները մեծ մասամբ ինժեներներ, տեխնիկներ են: Որինակ, ածխային տրեսների ղեկավար աշխատողների մեջ կա բարձրագույն կրթությամբ (ինժեներներ) 114 հոգի կամ 63 տոկոս:

Բայց այդ յերիտասարդ կադրերը պետք է տիրապետեն կադմակերպչական արվեստին, մանավանդ նոր նորմաների կատարման խնդրի կապակցությամբ (աշխատանքային տեղի նախապատրաստում և այլն) և պետք է լիկլիդացիայի յենթարկեն միակողմանիութիւնը—նեղ ինժեներական մոտեցումը՝ ինժեներների մոտ և նեղ կադմակերպչական մոտեցումը՝ կադմակերպիչների մոտ:

Նրանք պետք է կադմակերպչական, վարչական աշխուտանքը բոլշևիկոսներն ղուգակցեն մասսայական—բացատրական աշխատանքի հետ (մասնավորապես զործալքումները կանաշխատանքի հետ): Նոր կադրերի առջև ծառացած է ուսուցման, բոլշևիզմին տիրապետելու, կառավարման հրմությանը տիրապետելու խնդիրը:

Ծանր արդյունաբերության մեջ և յերկաթուղային տրանսպորտում, ինչպես և ամենուրեք, ստեղծված է նոր, արտադրական—տեխնիկական ինտելիգենցիա: Նախկին Ծանր արդյունաբերության ժողովոմասի կողմից միավորվող ծանր արդյունաբերության մեջ յեղած 70 հազարից ավելի մասնագետների մեջ հիմնական մասսան բարձրագույն կրթութիւն ունի. դրանք մինչև 40 տարեկան հասակի մարդիկ են (51,8 հազար մարդ—76,1 տոկոս): Ծանր արդյունաբերության արտադրական—տեխնիկական ինտելիգենցիայի հիմնական մասսան բուհերն ավարտել և առաջին հնգամյակի և յերկրորդ հնգամյակի տարիներին: 1929 թվից մինչև 1938 թիւն ավարտածները կազմում են 80,3 տոկոս (54.720) իսկ վառելիքի արդյունաբերության ժողովոմասում—85,9 տոկոս (10,447): Ծանր արդյունաբերության արտադրական—տեխնիկական ինտելիգենցիայի կադրերն արտացոլում են կուսակցութեան գիծը՝ ստեղծել և դաստիարակել ազգային կադրեր:

Կին—մասնագետները ծանր արդյունաբերության մեջ կազմում են 13 հազար հոգի՝ 19,1 տոկոս, ընդլորում ինժեներները՝ 8,6 հազար հոգի կամ 15,4 տոկոս: Կին—ինժեներ—քիմիկոսները՝ 36,7 տոկոս, յերկրաբանները՝ 21,2 տոկոս, գունավոր մետալուրգիայի մետալուրգները՝ 20 տոկոս, ճարտարապետները՝ 18,9 տոկոս:

Իրենց մեծամասնությամբ դրանք բանվոր դասակարգի շարքերից յելած մարդիկ են:

Ինչպես տեսնում եք, ընկերներ, նոր մարդիկ փոխարինեցին կադրերի այն մասը, վորը սլարդապես հարմարված չէր յին կադրերի այն մասը, վորը սլարդապես աճած բանվոր դասակարգի ղեկավարման նոր ժամանակաշրջանի համար, ստախանովյան շարժման պայմաններում արտադրական պրոցեսի ղեկավարման համար: Այդ նույնիսկ աշնիվ մարդկանց մի մասն ընկավ ազդեցութեան տակ, ընդորինակեց այն տեսնամավարների սովորութիւնները և ունակութիւնները, վորոնք խճճվել էյին միասարարական դործերի մեջ: Տրոցկիստական—պլատակովյան—գիւովեական—բուխարինական բանգիտներին հաջողից յրտեսության մեջ ներդրավել տեսնամավարների մի մասին:

Կուսակցութիւնը, պետութիւնը և սոցիալիստական տնտեսութիւնը մաքրվեցին դրանցից: Վերոջ ողակներում հարկ յեղավ հանել մի քանի շերտ: Յերկաթուղային տրանսպորտի որինակով, այդ ամենաբարդ մեքենայի, վորը պետք է աշխատի կենտրոնացված՝ ինչպես ժամացույցը, յերևում է, թէ ինչպես յերկաթուղային տրանսպորտը, հենվելով իր առաջավոր մարդկանց վրա, նոր կադրերի վրա, սկսեց աշխատել ավելի լավ ու ավելի կուլտուրականորեն:

Մենք այժմ ունենք կադրեր, վորոնք կկատարեն կուսակցութեան, Կենտկոմի, Խորհրդային իշխանութեան ամեն մի խնդիրը, ընկեր Ստալինի ամեն մի խնդիրը:

Այժմ մեր հոգատարութիւնը պետք է լինի այն, վոր պետքի այդ նոր կադրերը տիրապետեն բոլշևիզմին:

Կադրերի ընտրութեան մեջ մեր կուսակցութեան Կենտկոմն անշեղորեն կենսագործում էր ընկեր Ստալինի տված գիծը: Նոր մարդիկ ընտրվում էին գործունակ հատկութիւնները քաղաքականի հետ զուգակցելու հիման վրա: Այդ պետք է լինի աշխատանքի մեջ տնտեսական դեկավարների կատարած աշխատանքի բոլշևիկյան վոճի կարեւորագույն գիծը, այսինքն՝ բոլշևիկներն ընտրել աշխատողներին վոչ միայն ըստ գործունակ հատկութիւնների, այլև ըստ քաղաքական հատկանիշի:

Կադրերի ընտրութեան Ստալինյան քաղաքականութեան և պրակտիկայի հիմքում դրված են միայն կուսակցութեան և պետութեան շահերը: Ահա կուսակցութեան մեր Կենտկոմի ամբողջ աշխատանքի անկյունաքարը: Պետութեան շահերը մարդկանց ընտրութիւնը՝ կապված թշնամիների ջախջախման և նոր մարդկանց բարձրացման հետ—այդ գլխավորն ու հիմնականն է, վորը վճռում էր կադրերի ընտրութեան գործը: Մենք պետք է կադրերի ընտրութեան գծով կատարվող մեր հետագա աշխատանքում գործարար սկզբունքը կապակցենք քաղաքական սկզբունքի հետ: Իսկական բոլշևիկ դեկավար դառնալու համար պետք է տիրապետել բոլշևիզմին: Յերբ հայտարարվեց թշնամիների ստոր աշխատանքը, ընկեր Ստալինը մեր խորհրդային կադրերի համար առաջ քաշեց բոլշևիզմին տիրապետելու լուրջագը: Այդ նշանակում էր, վոր տեխնիկային տիրապետելը քիչ է, ինժեներ, տնտե-

սագետ զանալը քիչ է, հարկավոր է լինել քաղաքականապես կոմիւնիստ մարդ, վորպեսզի քո ինժեներութիւնն ի դուր չկորչի, վորպեսզի թշնամին քեզ չմոլորեցնի, վորպեսզի նա չփչացնի քո աշխատանքը: Ընդհակառակը, վորպեսզի դու ինքդ կարողանաս նրան ժամանակին ճանաչել, ժամանակին մերկացնել:

Տիրապետել բոլշևիզմին—այդ էի նշանակում լինել սոսկ քաղաքականապես դրագետ մարդ: Հակառակորդն էլ է լինում դրագետ մարդ: Հետեապես, այստեղ խոսքը քաղաքական պրոցեսների խոր՝ ըմբռնման մասին է, թաքուն տրամադրութիւնները նկատելու հմտութեան մասին, դասակարգային պայքարի որենքներն ըմբռնելու, մեր այն խնդիրներն ըմբռնելու մասին, վորոնք պահանջում են մեր ճանապարհին ծառացած դժվարութիւնները հաղթահարելու հմտութիւն, լինել միշտ ամուր, վստահ, հրձվալից կերպով, յանդուրժան աշխատող բոլշևիկ:

Այս տեսակետից իրոք վիթխարի յե աշխատանքը, վոր մեր կուսակցութիւնը, ընկեր Ստալինի անմիջական դեկավարութեամբ, վերջին յերկու տարվա ընթացքում կատարում է կուսակցական աշխատանքի բարելավման, պրոպագանդայի, մամուլի բարձրացման ու բարելավման և հատկապես կուսակցութեան պատմութեան հիմնալի դասագրքի հրատարակման ուղղութեամբ:

ԸՆԿԵՐ ՍՏԱԼԻՆԻ ԶԵԿՈՒՑՈՒՄԸ ՍՈՑԻԱԼԻԶՄԻՑ ԿՈՄՈՒՆԻՍՏԻ ԲԱՐՁՐԱԴՈՒՅՆ ՖԱԶԻՆ ԱՆՑՆԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ ՊԱՅԲԱՐԵԼՈՒ ՄԵԾ ԾՐԱԳՈՐ Ե

Այն նոր, թեորիական պրոբլեմները, վորոնք Համի(ք)ի XVIII համագումարում իր հաշվետվութեան մեջ դրեց ընկեր Ստալինը—պետք է ամենավիթխարի դեր խաղան, և կխաղան, մեր միլիոնավոր մարդկանց՝ առաջին հերթին հարյուր—հազարավոր տնտեսական աշխատողների, դաստիարակութեան գործում:

Պետութեան հարցը, վոր ընկեր Ստալինը տեսականորեն ծավալեց այս համագումարում, բացառիկ մեծ նշանակութիւն ունի: Պետք է ուղղակի ասել, վոր անդատակարգ սոցիալիստական հասարակութեան մասին դրույթը շատերն

ըմբռնել էյին այնպես, թե այժմ արդեն վերևն վտանգ չկա և, հետևաբար, զգաստության հարցն իբր թե սուր հարց չէ հանդիսանում: Նույնիսկ ընկ. Կիրովի չարանենդ սպանությունից հետո և կուսակցության Կենտկոմի նամակից հետո, վորը նախազգուշացնում էր զգաստությունը կորցնելու մասին, զգաստության այդ կորուստը չարունակվեց: Անտաբակույս, դրա արմատներն ընկած են սոցիալիզմի յերկրի տղրած նոր ետապը չհասկանալու մեջ, կապիտալիստական շրջապատումից սոցիալիզմի յերկրի համար բղխող վտանգը և այդ վտանգի դեմ պայքարելու գործում պետության դերը չհասկանալու մեջ:

Պրոլետարական պետության հարցի իր դրամով՝ կապիտալիստական շրջապատման պայմաններում, յերբ սոցիալիզմը հաղթել է մեկ յերկրում, ընկեր Ստալինը նոր աստիճանի յե բարձրացնում պրոլետարական պետության թեորիան:

Այժմ պարզ է, վոր ներկայումս, յերբ մենք թեակտիվ ենք սոցիալիզմից կոմունիզմի բարձրագույն Փաղին անցնելու շրջանը, մեզ հարկավոր է ուժեղ խորհրդային պետություն, հարկավոր է ուժեղ, պանծալի խորհրդային հետախուզություն, մեզ հարկավոր է ուժեղ, պանծալի Կարմիր բանակ, մեզ հարկավոր է շարունակել մեր խորհրդային Միության տնտեսական, քաղաքական, պաշտպանական հզորության հետագա ամրապնդումը: Յեա կարծում եմ, ընկերներ, վոր Կենտկոմի հաշվետվությունը մեզ ցույց տվեց, վոր մենք կարող ենք վստահ լինել մեր պետության համար—նա գտնվում է Ստալինյան վստահելի ձեռքերում: (Բուռն ծափահարություններ):

Ընկերներ: Յեթե կուսակցության XVI և XVII համագումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում մենք կապիտալիստական դատակարգների մնացորդների դեմ մղվող պայքարում հիմնականում կառուցեցինք սոցիալիզմը, ապա կուսակցության XVII և XVIII համագումարների միջև ընկած ժամանակաշրջանում մենք, բազմապատկելով սոցիալիզմի հաղթանակներն եկոնոմիկայի և կուլտուրայի բնագավառում, ուժեղացրինք սոցիալիզմի քաղաքական հզորությունը և, վոր դիտավորն է, պահպանեցինք այն, պաշտպանե-

ցինք կապիտալիստական թշնամու վտանգություններից, թշնամի, վորը գործում էր իր գործակալները՝ արոցկիստական—բուխարինական լրտեսների ու դիվերսանների միջոցով:

XVII և XVIII համագումարների միջև ընկած հաշվետու ժամանակաշրջանում, ջախջախելով լրտեսներին ու դիվերսաններին, մեր կուսակցությունը նոր պայմաններում առաջին կործանիչ հարվածը հասցրեց կապիտալիստական շրջապատմանը:

Յեթե կուսակցության XVII համագումարը կոչվել էր հաղթողների համագումար, ապա XVIII համագումարը հաղթողների համագումար է կրկնակի:

Կուսակցությունը համագումար է յեկել նրա քաղաքականությունը բազմախիտն ժողովրդի կողմից մեծ ստուգման յենթարկվելուց հետո: Այդպիսի ստուգում հանդիսացան Գերագույն խորհրդի ընտրությունները նոր, Ստալինյան Մահմանադրության հիման վրա: Սոցիալիզմի հաղթանակներն իրենց վառ արտահայտությունը գտան Ստալինյան Մահմանադրության մեջ և ընտրություններում մեր ժողովրդի համախմբման մեջ:

Գերագույն խորհրդի ընտրություններով բանվոր դատակարգը և բոլոր աշխատավորները կարծեք մասնակցեցին մեզ կուսակցության Կենտկոմի հաշվետվության վերաբերյալ մտքերի փոխանակությանը: Մեծ խորհրդային Միության ժողովուրդները, ինչպես յերբեք, բարձր են գնահատում, սիրում են իրենց կուսակցությունը, կուսակցություն, վորն էր գործունեյությունն սկսելով խիզախ հեղափոխականների ընդհատակյա մի փոքրիկ խմբով՝ կազմակերպված Լենինի ու Ստալինի կողմից, բարձրացրեց ժողովրդական մեծ, հզոր ուժը՝ հրաջներ գործելու և կոմունիստական նոր կյանք կառուցելու համար:

Այս համագումարում ընկեր Ստալինը տվեց պայքարի նոր ծրագիր՝ մի ամբողջ պատմական դարաշրջանի՝ 10—15 տարվա համար: Այդ բուլլետիկյան մեծ գործերի իրոք մեծ ծրագիրն է:

Բուլլետիկյան կուսակցության XVIII համագումարը, լուսնով Կենտկոմի հաշվետվությունը, անտարակույս, հալանու-

թյուն կտա իր Կենտկոմի գործունեությանը: Ընկեր Ստա-
լինի գեկուցումը կդառնա մեր պանծալի կուսակցության
մեծ գործերի մեծ ծրագիրը՝ սոցիալիզմից կոմունիզմի
բարձրագույն ֆազին անցնելու պատմական նոր ժամանա-
կաշրջանում: (Բուռն, յերկարատև ծափահարություներ):

Մեր խնդիրն է՝ կատարել այդ ծրագիրը:

Լենինի—Ստալինի կուսակցությանը, վորն անցել է աշ-
խատավորներին ճշողների դեմ մղված պայքարի մեծ ուղի,
կուսակցությանը, վորը ջախջախել է բանվոր դասակարգի
ներսում գտնվող դավաճաններին, խորտակել է ցարական
կարգերը, կապիտալիստներին, կուսակցությանը, վորը
1917 թվի Հոկտեմբերին սոցիալիզմի Կարմիր Դրոշը կանգ-
նեցրեց յերկրագնդի մեկ վեցերորդ մասում, կուսակցու-
թյուն, վորը մեծ հաղթանակներ ձեռք բերեց քաղաքացիա-
կան պատերազմի ճակատներում դեներալների և 14 ինտեր-
վենտ-պետությունների դեմ՝ մղված պայքարում, կուսակ-
ցությանը, վորը վոջնչացրեց կուլակությանը, լիկվիդացիա-
յի յենթարկեց կապիտալիստական տարրերին, վոջնչացրեց
լրտեսների ու դիվերսանտների բները, կուսակցությանը,
վորը կառուցեց սոցիալիզմը,—այդպիսի կուսակցությանը
պատվով կկատարի մեր յերկրում կոմունիզմ կառուցելու
մեծ աշխատանքների այս նոր մեծ ծրագիրը: (Բուռն ծափա-
հարություներ):

Բոլշևիկներն ապացուցեցին, վոր կարողանում են
պրակտիկայում իրականացնել մարդկության պատմության
մեջ չտեսնված մեծ գործեր: Ամբողջ աշխարհը կրկին ան-
գամ կհամոզվի դրանում, յերբ մենք հաջորդ համագումարում
կամփոփենք կուսակցության XVIII համագումարում
լնդունված Ստալինյան մեծ ծրագրի իրականացման ար-
դյունքները: Դրա յերաշխիքն է մեր կուսակցության Կենտ-
րոնական Կոմիտեյի Ստալինյան, և անձամբ ընկեր Ստալինի
հզոր ղեկավարությունը: (Բոլորը վոտի յեն կանգնում:
Բուռն, յերկարատև ծափահարություներ, վորոնք վերած-
վում են ովացիայի՝ ի պատիվ ընկեր Ստալինի):

Կեցցե՛ մեր կուսակցության XVIII համագումարը:

Կեցցե՛ բոլշևիկների մեր պանծալի հզոր կուսակցու-

թյունը—կոմունիստական հասարակության կառուցման
վճռական ուժը:

Կեցցե՛ կոմունիզմի համար պայքարելու ծրագրի ստեղ-
ծողը և նրա իրականացման հանձարեղ ղեկավարը, մեր
հարգատ, սիրելի ընկեր Ստալինը: (Բոլորը վոտի յեն
կանգնում: Բուռն, յերկարատև ծափահարություներ, վո-
րոնք վերածվում են ովացիայի ի պատիվ ընկեր Ստալինի:
Բացականություներ՝ «Ուռա, Մեծ Ստալինին ուռա»):



ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

հորհրդային պետության տնտեսական հզորության ամրապնդումը	10
Արդյունաբերության աճումը և բնիկ Ստալինի կողմից սրված խնդրի կատարումը—տնտեսական ուսույժ անցնել կապիտալիստական գլխավոր յերկրներից	11
Արտադրական կարողությունների լիակատար յուրացումն ու ավելացումը կարևորագույն խնդիրն է	17
Վանելանյութային արդյունաբերության հետագա վերելքի մասին	31
Ածխաղյուծաբերության բարձրացման մասին	31
Նավթաղյուծաբերության բարձրացման մասին	41
Յերկաթուղային տրանսպորտը կանգնեց ժողովրդական տնտեսության առաջավոր ճյուղերի շարքերում	48
Յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքի հետագա բարելավումը	57
Յերկաթուղայինների բարեկեցության վերելքը և քաղաքական աշխատանքը յերկաթուղային տրանսպորտում	64
կառավարման ստուգման և կադրերի ընտրության մասին	71
Ընկեր Ստալինի գեկուցումը սոցիալիզմից կոմունիզմի բարձրագույն փազլն անցնելու համար պայքարելու մեծ ծրագիրն է	77

Հայերեն թարգման. խմբագիր Ս. Վարդանյան
Տեխն. խմբագիր Հ. Մանվելյան
Սրբագրել է Վ. Զիդեշյան
Կոնտրոլ սրբագրել է Ս. Արովյան

Գլավլիտի լրագրք Մ Տ—1721, հրատ. № 678
Պնտվեր № 87, տիրած 10.000
Հանձնված է արտադրության 27/IV 1939 թ.
Ստորագրված է տպագրելու 19/V 1939 թ.
Գիւնը 75 կ.

Պատհրատ—Քաղաքական գրականության հրատարակչության տպարան,
Յերևան, Ալլախիբյան № 65

ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0210861

272

32.181

КНИЖ. 75 4.

Л. КАГАНОВИЧ
РЕЧЬ НА XVIII СЪЕЗДЕ
ВКП(б)

Армиза—Издательство полит. литературы
Ереван, 1939