

ՇՐՋԱՓԱԿՈՒՄԸ ՍԱՍՏԿԱՆՈՒՄ Է

ԿԱՐՄԻՐ ԼՈՒՅՍ ԵՐԿԱԹՈՒՂԱԳԾԵՐՈՒՄ

Արմենպրեսի թղթակիցները Ադրբեջանին սահմանակից երկաթուղային կայարաններից հաղորդում են.

Երասխ կայարանում, որտեղ երկաթուղային պատանդի հատում է Նախիջևանի իՍՍՀ-ի հետ սահմանը, լիակատար անդորրի վեցերորդ օրն է: Անդորր, որն արդեն երկրորդն է շրջափակման ժամանակահատվածում:

— Ըստ գրաֆիկի վերջին բեռը Նորնջեմից եկել է սեպտեմբերի 4-ի ցերեկը, — պատմում է Երասխ կայարանի պետի տեղակալի պաշտոնակատար Գ. Սիմանյանը: — Հաջորդ, արդեն շրջափակման ժամանակաշրջանի բեռը ադալայ գոտու համար ջարդված ժամանակավոր կացարաններով ու շինանյութերով մեզ մոտ հասավ միայն 13 օր անց: Այնուհետև ամեն օր փախ էր երկու-երեք շարժակազմ և միայն սեպտեմբերի 25-ից մինչև 28-ը շարժակազմերի թիվը հասավ 6—8-ի: Սա այն դեպքում, երբ կայարանի բնականոն գործունեության ժամանակ մենք ամեն օր ընդունում էինք մինչև 20 և ավելի գնացք: Բայց այս դեպքում էլ յուրաքանչյուր շարժակազմի 54—57 վագոնի փոխարեն կայարանում ստացվում էր 30—35-ը: Մի անգամ լոկոմոտիվին ամրացրել էին միայն երկու վագոն՝ պոկված կապարակնիքներով և կողոպտված բեռով: «Զուտ-

գրից» դժվար չէ պարզել, որ թալանը կատարվել է ոչ թե հալածակործան, այլ սառնասրտորեն ու մտածված կերպով, հախճուակված է այն ամենը, ինչ հնարավոր է:

Ադրբեջանի երկաթուղայինների տակտիկան դժվար չէ գուշակել: Երբ այդ նույն Նորաշենի կայարանում կուտակվում են Հայաստանի համար անխառնված բազմաթիվ վագոններ, կատարվում է դրանց մանրակրկիտ ընտրություն. պարենը, վառելիքը և կենսականորեն կարևոր մյուս ապրանքները պահվում են:

— Գոյություն ունի այս պրոբլեմի մաս երկրորդ կողմը, որը պակաս անգ ու խորամանկ չէ, — իր մտքերն է կիսում Գ. Սիմանյանը: — Չէ՞ որ ոչ միայն Ադրբեջանի կողմից է փակված երթևեկությունը, այլև կազմալուծված է Հայաստանի ժողովրդատրուտեսական այն բեռների դուրսբերումը հանրապետության սահմաններից, որոնք անխառնված են երկրի համար: Դրանք պարզապես հրաժարվում են ընդունել: Արդեն մի քանի օր մեր կայարանում անշարժ կանգնած է երեք կոմպլեկտավորված շարժակազմ: Սա հանգեցնում է գրեցքների կուտակմանը ոչ միայն Երասխի, Արարատի և Արտաշատի, այլև մյուս կայարանների մերձատար ուղիներում: Նման ձեռնարկումը նպատակ ունի լիովին ծանրաբեռնել Թբիլիսիի միա-

գիծ ճանապարհը, որով հանրապետությունը ստիպված է առաքել բեռները:

Միութենական սերեկտորային խորհրդակցության խոսակցություններից, որոնք անցկացվում էին հենց Երասխ կայարանում հոկտեմբերի 9-ին մեր գտնվելու ժամին, պարզվեց, որ երկրի երկաթուղու գրեթե բոլոր բաժանմունքները օրական Հայաստան են ուղարկում 4—5-ական շարժակազմ, մեծ մասամբ երկրաշարժից տուժած շրջաններ: Հանրապետություն են հասնում, սակայն, միայն հատուկենտ շարժակազմեր: Այս ամենը բացահայտորեն վկայում է, որ Ադրբեջանի երկաթուղիներում հատուկ դրության սահմանումը ստեղծված վիճակից դուրս գալու միակ ելքն է:

Գրեթե դատարկ է մաս «Իջևան» երկաթուղային կայարան տանող ավտոմայրուղին: Աչքի է զարնում դատարկ ցիստեռների և վագոնների մեծ կուտակումը պահեստային ուղիներում: Կայարանի շենքի մոտ լողություն է, երթևեկության իսպառ բացակայություն: Այնինչ շարժակազմերի ժամանման օրական նորման այստեղ մասիքան շրջափակումը կազմում էր 8—9 գնացք, յուրաքանչյուրը 40—50 վագոնից բաղկացած: Սեպտեմբերի 27-ից Ադրբեջանից կարծես թե ժամա-

նել վերսկսած գնացքների քանակը օրեցօր սկսեց նվազել, — ասում է Իջևանի երկաթուղային կայարանի պետ Վ. Ղալումյանը: — Օրեցօր նվազում է մաս շարժակազմի վագոնների թիվը: Եթե ամսի 27-ին եկել էր վեց գնացք, ապա 28-ին եկավ միայն հինգը, 29-ին՝ արդեն չորսը, իսկ 30-ին՝ միայն մեկը: Դրանից հետո երթևեկությունը կրկին դադարեց: Ըստ որում մեզ հասած այդ վերջին գնացքի կազմում հինգ վագոնը դատարկ էր, ևս հինգը ուղարկված էին Ռուսթավիի հասցեով, իսկ մեզ համար ոչինչ չէր անխառնված:

Իջևանի շրջանը սեպտեմբերի 4-ից երկաթուղով չի ստանում բեռնազին, դիզելային վառելանյութ, պարեն: Վիճակը չի փոխվել մաս հոկտեմբերի 3-ին՝ մեկ ամիս անց: Զախողված է շինարարների աշխատանքը, վառելիքաքանակու-

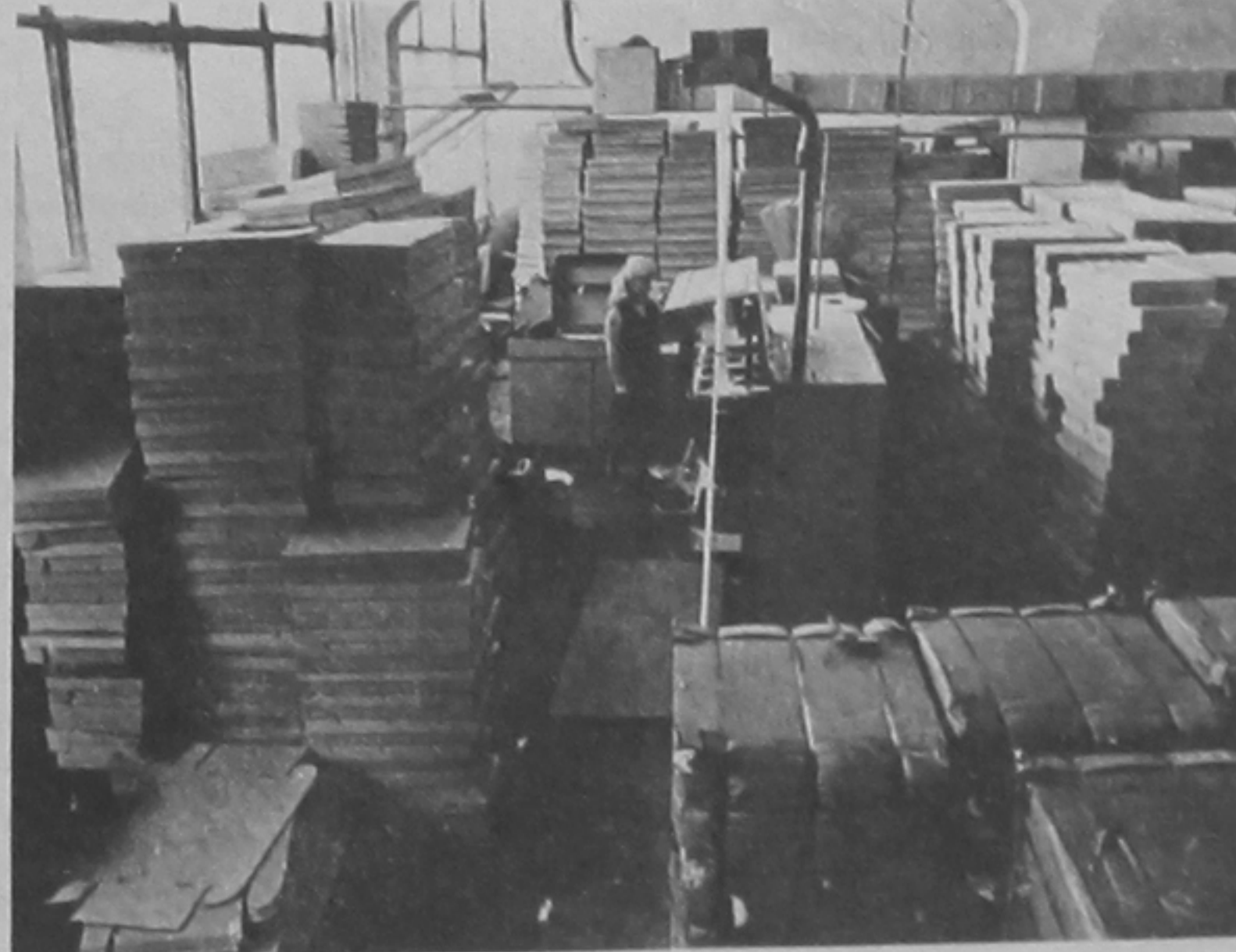
թերի բացակայության պատճառով տեխնիկական միայն կիսով չափ է գործում շինհրապարակներում, չի կատարվել շինարարության ինժեներական աշխատանք: Ստիպված էին Իջևանից հեռանալ մի խումբ հերթափոխային շինարար բանվորներ, որոնք օգնության էին եկել Կիրգիզիայից: Եվ սա այն ժամանակ, երբ իրենց հասցեագրված երկաթբետոնե կառուցվածքներով ու շինանյութերով լի վագոնները կանգնած էին հենց մոտերքում՝ Բարխուդարլու կայարանում, որտեղից պետք է Իջև-

վան մուտք գործեին: Բայց քանի որ այդ կայարանը, Իջևանի շրջանի տարածքում գտնվելով, ենթարկվում է Ադրբեջանին, այդ բեռները այդպես էլ չհաջողվեց ստանալ: Դրա հետևանքով շինարարները շահագործման չը հանձնեցին երկու բնակելի տուն՝ մոտ 50 բնակարան:

Փայտանյութ չիմելու պատճառով դադարեցվել է աշխատանքը Իջևանի փայտամշակման կոմբինատում: Կանգնած է «Բենտոնիտ» կոմբինատը, քանի որ այնու տեղ չունի իր արտադրանքի պահեստավորման և առաքելու համար: Կոմբինատն արդեն պետությանը պակաս է տվել 400 հազար ռուբլու արտադրանք՝ բեռնոնիտի փոշի:

Հոկտեմբերի 4-ին Մոսկվայի ժամանակով մինչև ժամը 17-ը Ադրբեջանական երկաթուղով Հայաստան է եկել ընդամենը մեկ շարժակազմ՝ 29 վագոնով: Դրանցից 13 վագոնում կար տեսակավոր կարտոֆիլ, մյուսներում՝ երկաթբետոնե կառուցվածքներ, ինչպես մաս եղել է ինը դատարկ ցիստեռն:

Անդրկովկասյան երկաթուղու Երևանի բաժանմունքից հայտնեցին, որ հոկտեմբերի 4-ին շարժակազմեր այլևս չեն սպասվում, քանի որ հարևան հանրապետությունում համառում են...



Հայեկեկորաշարժիչ գիտա արտադրական միավորման ձեռնարկությունների արտադրամասերում և պահեստներում կուտակվել են առաքման համար պատրաստ տասնյակ հազար էլեկտրաշարժիչներ: Վիճակն այսպիսին է Երևանի ծխախոտի ֆաբրիկայում: