ՇՐՋԱՓԱԿՈՒՄԸ ՍԱՍՏԿԱՆՈՒՄ Է

Արմենպրեսի թղթակիցները Ադրբեջանին սահմանակից երկաթուղային կայարաններից հաղորդում են.

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

— Ըստ գրաֆիկի վերջին բեռը Նորաշենից եկել է սեպտեմբերի 4-ի ցերեկը,— պատմում է Երասխ կայարանի պետի տեղակալի պաշտոնակատար Գ. Սինանյանը:— Հաջորդ, արդեն շրջափակման ժամանակաշրջանի բեռը ադեյալ գոտու համար ջարդված ժամանակավոր կացարաններով ու շինանյութերով մեզ մոտ հասավ միայն 13 օր անց: Այնուհետև ամեն օր գալիս 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 կոլոպտված բեռով: «Ջեռագրից» դժվար չէ պարզել, որ թալանը կատարվել է ոչ թե հայկճեպորեն, այլ սառնասրտորեն ու մտածված կերպով, հափշտակված է այն ամենը, ինչ հնարավոր է:

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

— Գոյություն ունի այս պրոբլեմի նաև երկրորդ կողմը, որը պակաս նենգ ու խորամանկ չէ,— իր մտքերն է կիսում Գ. Սինանյանը:— Չէ՞ որ ոչ միայն Ադրբեջանի կողմից է փակված երթևեկությունը, այլև կազմալուծված է Հայաստանի ժողովրդատնտեսական այն բեռների դուրսբերումը հանրապետության սահմաններից, որոնք նախատեսված են երկրի համար: Դրանք պարզապես հրաժարվում են ընդունել: Արդեն մի քանի օր մեր կայարանում անշարժ կանգնած է երեք կոմպլեկտավորված շարժակազմ: Սա հանգեցնում է գնացքների կուտակմանը ոչ միայն Երասխի, Արարատի և Արտաշատի, այլև մյուս կայարանների մերձատար ուղիներում: Նման ձեռնարկումը նպատակ ունի լիովին ծանրաբեռնել Թբիլիսիի միակ ճանապարհը, որով հանրապետությունը ստիպված է առաքել բեռները:

Միութենական սելեկտորային խորհրդակցության խոսակցություններից, որոնք անցկացվում էր հենց Երասխ կայարանում հոկտեմբերի 3-ին մեր գտնվելու ժամին, պարզվեց, որ երկրի երկաթուղու գրեթե բոլոր բաժանմունքները օրական Հայաստան են ուղարկում 4—5-ական շարժակազմ, մեծ մասամբ երկրաշարժից տուժած շրջաններ: Հանրապետությունն 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 նաև «Իջևան» երկաթուղային կայարան տանող ավտոմայրուղին: Աչքի է զարնում դատարկ ցիստեռնների և վագոնների մեծ կուտակումը պահեստային ուղիներում: Կայարանի շենքի մոտ լռություն է, երթևեկության իսպառ բացակայություն: Այնինչ շարժակազմերի ժամանման օրական նորման այստեղ նախքան շրջափակումը կազմում էր 8—9 գնացք, յուրաքանչյուրը 40—50 վագոնից բաղկացած:

Սեպտեմբերի 27-ից Ադրբեջանից կարծես թե ժամանել վերսկսած գնացքների քանակը օրեցօր սկսեց նվազել,— ասում է Իջևանի երկաթուղային կայարանի պետ Վ. Ղալումյանը:— Օրեցօր նվազում է նաև 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 Ռուսաստանի հասցեով, իսկ մեզ համար ոչինչ չէր նախատեսված:

Իջևանի շրջանը սեպտեմբերի 4-ից երկաթուղով չի ստանում բենզին, դիզելային վառելանյութ, պարեն: Վիճակը չի փոխվել նաև հոկտեմբերի 3-ին՝ մեկ ամիս անց: Ձախողված է շինարարների աշխատանքը, վառելիքաքսանյութերի բացակայության պատճառով տեխնիկան միայն կիսով չափ է գործում շինհրապարակներում, չի կատարվել շինարարության ինն ամսվա պլանը: Ստիպված էին Իջևանից հեռանալ մի խումբ հերթափոխային շինարար բանվորներ, որոնք օգնության էին եկել Կիրովաբադից: Եվ սա այն ժամանակ, երբ իրենց հասցեագրված երկաթբետոնե կառուցվածքներով ու շինանյութերով լի վագոնները կանգնած էին հենց մոտերքում՝ Բարխուդարյան կայարանում, որտեղից պետք է Իջևան մուտք գործեին: Բայց քանի որ այդ կայարանը, Իջևանի շրջանի տարածքում գտնվելով, ենթարկվում է Ադրբեջանին, այդ բեռները այդպես էլ չհաջողվեց ստանալ: Դրա հետևանքով շինարարները շահագործման չընդունեցին երկու բնակելի տուն՝ մոտ 50 բնակարան:

Փայտանյութ չլինելու պատճառով դադարեցվել է աշխատանքը Իջևանի փայտամշակման կոմբինատում: Կանգնած է «Բենտոնիտ» կոմբինատը, քանի որ այլևս տեղ չունի իր արտադրանքի պահեստավորման և առաքելու համար: Կոմբինատն արդեն պետությանը պակաս է տվել 400 հազար ռուբլու արտադրանք՝ բենտոնիտի 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 նաև եղել է ինը դատարկ ցիստեռն:

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