

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԷԼԵԿՏՐԱՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՍՏԵՂԾՄԱՆ ՊԱՏՄՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Քաղաքների աճի հետ մեկտեղ մեծ նշանակություն ունի աղգաբնակչության փոխադրամիջոցների զարգացումը: Ժամանակակից քաղաքը չի կարելի պատկերացնել առանց հասարակական տրանսպորտի, առանձին շրջանները միմյանց հետ կապող փոխադրամիջոցների: Էլեկտրատրանսպորտի արագ զարգացման շնորհիվ, ընդարձակվում են ժամանակակից քաղաքներն՝ իրենց մեջ ընդգրկելով մոտակա արվարձաններն ու բնակավայրերը: Զարգացած քաղաքային փոխադրականի առկայությունը հնարավորություն է ընձեռում ուղևորներին կերպով պլանավորել արդյունաբերական ձեռնարկությունների տեղաբաշխումը քաղաքի տարբեր շրջաններում: Կազմակերպված տրանսպորտը նպաստում է քաղաքի ծախսամասերի բնակեցմանը, քաղաք-արբանյակների ստեղծմանը, դրանով իսկ մեծ քաղաքների կենտրոնական շրջանների խիտ բնակեցման նոսրացմանը:

ՍՍՌՄ-ի ինդուստրացումը պայմաններ ստեղծեց քաղաքների արագ զարգացման համար: Եթե ցարական Ռուսաստանում քաղաքային աղգաբնակչությունը 1913 թ. կազմում էր ամբողջ բնակչության 18 տոկոսը, իսկ Հայաստանում ավելի քիչ, ապա 1959 թ. մարդահամարի տվյալներով քաղաքային աղգաբնակչությունը ՍՍՌՄ-ում կազմեց աղգաբնակչության 48 տոկոսը, իսկ Սովետական Հայաստանում՝ 50 տոկոսը:

Քաղաքային բնակչության այդպիսի վիթխարի աճի հետ միասին արագ թափով ավելացան նաև մասսայական փոխադրամիջոցները: Ինչպես հայտնի է, քաղաքային տրանսպորտը՝ երթուղային կանգառամեջ կարճ տարածություններով և հաճախակի կանգառներով ուղևորների ամենահարմար փոխադրականն է:

Քաղաքային էլեկտրատրանսպորտի ստեղծման հարցը գիտնականների միտքը զբաղեցրել է դեռևս 19-րդ դարի առաջին կեսին: Այդ խնդրի լուծումը կախված էր շարժական կազմում էլեկտրական էներգիայի օգտագործումից, որով առաջին անգամ զբաղվեց ռուս գիտնական, ակադեմիկոս Բ. Ս. Յակոբին: Նա 1834 թ. հայտնագործեց էլեկտրամագնիսային շարժիչը: Մի քանի տարի անց, ռուսական գիտության ակադեմիայի կողմից առանձնացված հանձնաժողովի ղեկավարությամբ պատրաստվեց առաջին էլեկտրադնացր, որի անիվները պտտեցվում էին էլեկտրական շարժիչի միջոցով: Էլեկտրական շարժիչը սնուցումը ստանում էր գալվանական մարտկոցից: 1838 թ. Նեա գետի վրա փորձարկվեց ակադեմիայի հանձնաժողովի կողմից կառուցված էլեկտրադնացր, որով հիմք դրվեց քարշի մեջ առաջին անգամ էլեկտրական էներգիայի օգտագործմանը: Սակայն դա մեծ գործի միայն սկիզբն էր: Ավելի հեռու տա-

րածության վրա էլեկտրական էներգիայի հաղորդման միջոցների սահմանափակությունը դեռևս չէր հաղթահարված: Այդ հարցը լուծվեց հետագա տարիներին, երբ սկսվեց էլեկտրական էներգիայի արտադրությունը կենտրոնական կարգով և սրա փոխանցումը ավելի հեռու տարածության վրա:

Ռուս ինժեներ Ֆ. Ա. Պիրեցկին 1874—1876 թթ. հայտնագործեց «էլեկտրաէներգիայի հաղորդումը ռելսերին և ուրիշ հաղորդիչներին» գյուտը: 1880 թ. նա Պետրոգրադում աշխարհում առաջին անգամ կառուցեց տրամվայի վագոն, որը պատրաստված էր ձիաքարշ կառքի ձևով՝ նրան հարմարեցնելով էլեկտրական շարժիչը: Այդ նույն թվականի օգոստոսի 22-ին փորձարկվեց կոնտակտային ցանցի միջոցով էլեկտրական հոսանքի հաղորդումը մեկ վերստից ավելի տարածության վրա: Վերջապես ռուս գիտնականներին հաջողվեց 1892 թ. էլեկտրական էներգիան ծառայեցնել բնակչության փոխադրման գործին, երբ Կիևում կառուցվեց ու շահագործման հանձնվեց առաջին տրամվայը, որով իսկ հիմք դրվեց էլեկտրական էներգիայի մասսայական օգտագործմանը տրամվայի տնտեսություններում: Ռուս գիտնականներ Ա. Վ. Վուլֆը, Յու. Ս. Գալկելը, Դ. Գ. Դուբիլերը, Ա. Բ. Լեբեդևը, Վ. Ա. Շենելինը և ուրիշներ դրեցին ներկայիս էլեկտրական քարշի զարգացման հիմքերը: Շողեքարշի և դինամոմեքենայի հայտնագործումը արագացրեց քաղաքային տրանսպորտի նոր տեսակների զարգացումը:

Մինչև Հոկտեմբերյան սոցիալիստական մեծ հեղափոխությունը ՍՍՌՄ-ում գործում էին 36 տրամվայի տնտեսություններ՝ 1000 կիլոմետր երկարությամբ, որոնց շարժման կազմը բաղկացած էր 4253 տրամվայի վագոններից:

Առաջին համաշխարհային պատերազմի տարիներին տրամվայի տնտեսությունները համարյա քայքայվեցին: Ռուսաստանի 23 քաղաքներում դադարեց տրամվայի գործունեությունը: Սովետական իշխանության տարիներին ոչ միայն հնարավոր եղավ վերականգնել ռելսային էլեկտրատրանսպորտը, այլև վերականգնման ու ինդուստրացման երկու հնգամյակների ընթացքում ՍՍՌՄ 37 քաղաքներում կառուցվեցին ու շահագործման հանձնվեցին էլեկտրական տրանսպորտի նոր ձևեր: 1938 թ. տվյալներով Սովետական Միության 73 քաղաքներում արդեն օգտագործվում էին էլեկտրատրանսպորտի միջոցները:

Բնակչության մասսայական փոխադրման տրանսպորտը բաժանվում է երկու մասի՝ մոտորային և ռելսային: Մոտորային տրանսպորտի մեջ մտնում են տրոլեյբուսը և ավտոբուսը, իսկ ռելսայինի մեջ՝ տրամվայ: Յուրաքանչյուր տրանսպորտի տեսակ ունի իր առանձնահատկությունը: Տրանսպորտի շահագործումը կախված է ուղևորների քանակից՝ այսինքն բնակչության խտությունից, տվյալ քաղաքի ագլյունացիայի զարգացման, կուլտուր-կենցաղային բաղադրիչի հիմնարկ-ձևերի, զպրոցների, տեխնիկումների, բարձրագույն ուսումնական հաստատությունների առկայության գործոններից: Իսկ այդ նշանակում է, որ էլեկտրական տրանսպորտի առաջընթացը սերտորեն կապված է ինչպես այդ գործոնների, այնպես էլ քաղաքների զարգացման հետ:

Ցարական Ռուսաստանի կողմից վարած գաղութային քաղաքականության հետևանքով ազգային երկրամասերում չէր զարգանում արդյունաբերությունը, կուլտուրան, որով փաստորեն արգելակվում էր նաև քաղաքաշինության զարգացումը: Այսպես, օրինակ, Հայաստանը, մասնավորապես Երևանը

քաղաքը, որը շուրջ մեկ դար զտնվում էր ցարական Ռուսաստանի տիրապետության տակ, մնացել էր վարդաքանի ցածր մակարդակի վրա: Այս գործում քիչ մեղք չունենա հայ բուրժուազիան, որին չէին հետաքրքրում Հայաստանի քաղաքաշինության զարգացման հարցերը:

Մինչև էլեկտրական տրանսպորտի շահագործումը Երևանի բնակչության փոխադրումը կատարվում էր ձիաքարշի միջոցով: Ձիաքարշը 5—6 շարք նրստարաններով մի կառք էր, որը երթևեկում էր Աբովյան փողոցով կայարանից մինչև Ներկայիս Հայֆիլհարմոնիայի ամառային դահլիճի մոտակայքը:

Հայաստանում սովետական կարգերի հաստատումից հետո, հայ ժողովուրդը, մյուս եղբայրական ժողովուրդների օգնությամբ, ստեղծեց զարգացած արդյունաբերություն, իսկ Երևանը վերածվեց խոշոր արդյունաբերական կենտրոնի: Վերականգնման ու ինդուստրացման երկու հնգամյակների ընթացքում Երևանում կառուցվեցին մի շարք արդյունաբերական ձեռնարկություններ, որոնց առկայությունը պայմաններ ստեղծեց Երևանի քաղաքաշինության անընդհատ զարգացման համար: 'Իրանցից են' Ձերժինսկու անվան հաստոցաշինական, կարբիդի, պուհուծոնների գործարանները, Շահումյանի մետաքսի կոմբինատը, կարամելի-մակարոնի, ծխախոտի ֆաբրիկաները, Երևանի հիդրոէլեկտրակայանը և այլն: Սկսվել էին Ս. Մ. Կիրովի անվան կառուչուկի գործարանի կառուցման աշխատանքները: Շահագործման հանձնվեցին կուլտուր-կենցաղային մի շարք ձեռնարկություններ: Արագ տեմպերով էր ընթանում նաև բնակարանային շինարարությունը: Այս պայմաններում ձիաքարշը այլևս ի վիճակի չէր ապահովելու զարգացող արդյունաբերական կենտրոնի ազգաբնակչության փոխադրումները: Անհրաժեշտություն զգացվեց Երևանում կառուցել բնակչության մասսայական փոխադրման միջոցներ: Տրամվայի գծերի, դեպոյի, արհեստանոցների և օժանդակ օբյեկտների կառուցումը ոչ միայն նպաստավոր պայմաններ էր ստեղծում բնակչության կուլտուրական սպասարկման համար, այլև խթան հանդիսացավ մայրաքաղաքի բարեկարգման գործին:

Հին Երևանը, նրա փողոցները կառուցվել էին առանց որոշակի պլանի, տարերայնորեն, շկային այնպիսի բարեկարգ փողոցներ, որոնց միջոցով հնարավոր լինեք առանց լրացուցիչ ծախսերի ու շինարարական աշխատանքների լուծել երթևեկության հարցը: Քաղաքի բարեկարգման ու բնակչության կուլտուր-կենցաղային պայմանների բարելավման համար ժողովրդական տնտեսության առաջին հնգամյա պլանով նախատեսվեց՝ Երևանում գոյություն ունեցող հին, նեղ ու կարճ փողոցների փոխարեն կառուցել նոր փողոցներ ու պողոտաներ: Այդ խնդրի լուծումը կապված էր դժվարությունների հետ, որոնց հաղթահարման համար պահանջվում էր հսկայական կապիտալ ներդրումներ, տեխնիկական ու շինարարական բազմաթիվ կոմպլեքսային հարցերի լուծում: ՀԿ(Բ)Կ կենտկոմը, ՀՍԽՀ ժողկոմխորհը, ՀԿ(Բ)Կ Երևանի քաղկոմը, Հայաստանի ժողտնտխորհը և Երևանի քաղխորհրդի գործկոմը դեռևս 1928—1929 թթ. սկսեցին զբաղվել Երևանի էլեկտրական տրանսպորտի կառուցման հարցերով: 1930 թ. սկսվեցին նախապատրաստական աշխատանքները, իսկ շինարարությունը՝ 1931 թ. փետրվարին. ինչպես շինարարական, այնպես էլ մյուս խնդիրները լուծելու համար Երևանի քաղսովետի կոմունալ բաժնին առընթեր ստեղծվեց էլեկտրաքարշի կառուցման բյուրո, որի աշխատանքները

ղեկավարելու համար Թբիլիսիից հրավիրվեցին ինժեներներ Մկրտիչ Յուզբաշյանը և Տիգրան Ծովյանովը: Մ. Յուզբաշյանը նշանակվեց էլեկտրաքարշի կառուցման բյուրոյի պետ, Տ. Ծովյանովը՝ էլեկտրական մատի պետ, իսկ ճարտարապետ Հ. Եղիշյանը՝ շինարարական մասի պետ¹:

1930 թ. հուլիսի 10-ին Երևանի քաղսովետի գործկոմի նախագահության նիստում հաստատվել են տրամվայի կառուցման նախագծերը: Նույն թվականի օգոստոսի 15-ին ՀԽՍՀ պետպլանի տեխնիկական սեկցիան, օգոստոսի 24-ին Մոսկվայում տրամվայների համամիութենական բյուրոյի էքսպերտ հանձնաժողովը տվել էին իրենց համաձայնությունը: Վերջապես 1930 թ. սեպտեմբերի 23-ին նախագիծը հաստատել է Անդրֆեդերացիայի պետական պլանի տեխնիկական խորհրդի շինարարական սեկտորը²: Սակայն շինարարական աշխատանքները չէին սկսվում, քանի որ հիմնականում չէր լուծված կապիտալ ներդրումների հարցը: ԽՍՀՄ Ժողկոմխորհը Հայաստանում սովետական կարգերի հաստատման 10-րդ տարեդարձի առթիվ իր ներքին ղեկավարների հաշվին Սովետական Հայաստանին երկու միլիոն 700 հազար ռուբլի գումար էր տրամադրել Երևանի էլեկտրական տրանսպորտի կառուցման համար³:

ՀԽՍՀ Ժողկոմխորհը տրամվայի գծերի կառուցման համար ԽՍՀՄ կառավարությունից խնդրել էր սկզբնական շրջանում 1600 տոննա ռելս, որը կարող էր ապահովել 28,3 կիլոմետր միակողմանի գծի կառուցմանը: Նախատեսվում էր կառուցել 3 երթուղի, որոնցից մեկը ձգվելու էր քաղաքի կենտրոնական մասով մինչև երկաթուղու կայարան, մյուսը՝ քաղաքի կենտրոնական մասը կապելու էր Ֆաբրիկա-գործարանային շրջանի հետ՝ մինչև կաշվի գործարանը, իսկ երրորդը՝ կայարանից գործարանային թաղամասը: Բացի դրանից պահանջվում էին հաստոցներ, սարքավորումներ, մասնավորապես տրամվայների թափօր բարձրացնելու համար դոմկրատներ, սեղմակներ և այլն: Այդ պահանջները բավարարելու նպատակով Անդրֆեդերացիայի պետպլանը 1930 թ. սեպտեմբերի 23-ի նիստում ընդունել է կոնկրետ միջոցառումներ: Ենթակայանի և կոնտակտային ցանցի աշխատանքները ապահովելու համար ոսկու և գունավոր մետաղների Անդրֆեդերացիայի երկրամասային գրասենյակի հետ կնքված պայմանագրի համաձայն ապահովվեց կոնտակտային ցանցի և ենթակայանների մոնտաժման համար անհրաժեշտ քանակի սարքավորումներ ու նյութեր:

Նկատի ունենալով, որ Թբիլիսիի տրամվայի պարկը կառուցվել էր արտասահմանից ստացվող նյութերի ու սարքավորումների գնացուցակի հիման վրա, Հայաստանի կառավարությունը ԽՍՀՄ կառավարության միջոցով ներկայացուցիչներ է ուղարկում Գերմանիա, որոնք համապատասխան առևտրական պայմանագիր են կնքում սարքավորումների, հարմարանքների, կոնտակտային ցանցի պղնձյա լարերի, ստորերկրյա կաբելների մատակարարման համար: Այդ հարցով դիմումով ՀԽՍՀ Ժողկոմխորհի նախագահի տեղակալ Ա. Երզնկյանը 1931 թ. դեկտեմբերի 22-ին Բեռլին սովետական ներկայացուցիչ Գարիբովին գրած նամակում նշում է, որ ինժեներ Խարմանդարյանից ստացած

1 Երևանի քաղսովետի գործկոմի արխիվ, գործ № 1, էջ 4—5:

2 Նույն տեղում, գործ № 4, էջ 2—9:

3 Նույն տեղում, գործ № 5, էջ 12:

տեղեկությունների համաձայն ուղիների, գծի սլաքների, քարշային ենթակայանների և կոնտակտային ցանցի նյութերի պատվերը հանձնվում է ինժեներ Կարադյանին հայտնի ֆիրմային: Ուղիների ու սլաքների արժեքները ավելի էժան են Դյուսենբերգում, պատվերները կնքեցեք նրա հետ: Ֆիրմային խնդրեցեք անմիջապես ձեռնամուխ լինել ուղիների պատրաստմանը⁴:

Անհրաժեշտ էր լուծել նաև տրամվայի վագոններ ստանալու հարցը, որի համար հանրապետության ղեկավարները դիմել էին միութենական կառավարությանը: 1930 թ. նոյեմբերի 23—24-ը Մոսկվայում տեղի ունեցած կոմունալ տնտեսության ժողովմատի գլխավոր վարչության խորհրդակցությունում քննվել է 1931—1933 թթ. տրամվայի վագոնների մատակարարման հարցը և նկատի ունենալով, որ Երևանի տրամվայի շահագործման հանձնելու ժամկետը հայտնի չէր, խորհրդակցությունը որոշել է Հայաստանի պահանջները հետաձգել մինչև 1934 թ.: Սակայն ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ Երևանին տրամվայի վագոններ չհատկացնելու պատճառը դրանց սահմանափակ լինելն էր:

ԽՍՀՄ կոմունալ տնտեսության գլխավոր վարչության 1930 թ. նոյեմբերյան խորհրդակցության որոշումը Երևանի էլեկտրական տրանսպորտի կառուցման մասին բացասական ազդեցություն ունեցավ, քանի որ պաշտոնապես մերժվեց տրամվայի վագոնների մատակարարումը⁵: Սակայն Երևանի քաղաքային խորհրդի գործադիր կոմիտեն և հանրապետության վերադաս օրգանները չէին կարող լուծյան մատնել այդ հարցը: Քաղաքային խորհրդի դործկոմը, հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ սկսված շինարարական աշխատանքները ընթանում են պահանջված տեմպերով, վերադաս օրգանների առջև հարց բարձրացրեց մինչև 1932 թ. հուլիսը՝ շինարարական աշխատանքների ավարտումը, Երևանի տրամվայի փարկին տրամադրել 20 մարդատար վագոններ:

1931 թ. մարտի 12-ին Երևանի քաղխորհրդի գործկոմում տեղի է ունեցել միջտեսչական խորհրդակցություն, որին մասնակցել են՝ ջրմուղի, երկաթուղային ճանապարհների Երևանի տեղամասի, խճուղային ճանապարհների վարչության, Անդրկովկասյան էլեկտրական հոսանքի գրասենյակի, ժողովրդական տնտեսության բարձրագույն խորհրդի, քաղաքային էլեկտրացանցի, Երևանի կապի բաժանմունքի ներկայացուցիչները, ակադեմիկոս Ա. Թամանյանը, էլեկտրաքարշի կառուցման բյուրոյի պետ Ն. Յուզբաշյանը, հոսանքի մասի պետ Տ. Մովսիսյանը, շինարարության մասի պետ Եղիայանը և ուրիշներ: Այդ խորհրդակցությունում առաջարկվել է տրամվայի գծեր անցկացնել Երևանի հարավային պողոտայով մինչև երկաթուղու կայարան: Խորհրդակցությունում քննվել է նաև տրամվայի էլեկտրասնման, ստորերկրյա կաբելների տեղադրման հարցը և որոշվել սնման և ստորերկրյա կաբելները տեղադրել Աբովյան փողոցի աջ կողմում, իսկ բոլոր տեսակի կաբելների տեղադրումները, ջրմուղին, կոյուղին թողնել ձախ կողմում⁶:

⁴ Երթադսովետի արխիվ, գործ № 1, էջ 13:

⁵ Երթադսովետի արխիվ, գործ 9, էջ 5:

⁶ Երթադսովետի արխիվ, գործ № 7, էջ 1—2:

Նկատի ունենալով այն հանգամանքը, որ Ղամարլուի խճուղու շրջակայքում (այժմ Օրջոնիկիձեի պողոտայից դեպի Ս. Մ. Կիրովի անվան կառուչուկի գործարան ընկած թաղամասում) ապագայում նախատեսվում էր կառուցել գործարաններ, ֆաբրիկաներ և այլ բաղադրարար հիմնարկ-ձեռնարկություններ, անհրաժեշտություն զգացվեց տրամվայի № 2 երթուղին բացել 26 կոմիսարների փողոցով, Ղամարլուի խճուղիով մինչև կարբիդի գործարանը (այժմ ռետինա-տեխնիկական իրերի գործարան)։

Էլեկտրական տրանսպորտի կառուցման աշխատանքները այն ժամանակվա պայմաններում հեշտությամբ չի իրականացվել, այն պահանջել է ուժերի մորիլիզացիա, մասսաների ստեղծագործական աշխատանքի լարում։ Բոլոր տեսակի բեռների, շինարարական նյութերի փոխադրման գործը կատարվել է սայլերի և կառքերի միջոցով։ Էլեկտրաքարշի կառուցման բյուրոն իր տրամադրության տակ ունեցած տրանսպորտով և բանվորական ուժով ի վիճակի չէր սահմանված ժամկետում ավարտել նախատեսված շինարարական աշխատանքները՝ տրամվայի գծերի, գեյոյի, մեխանիկական արհեստանոցների, ենթակայանների, վարչական շենքի ու մյուս օժանդակ օբյեկտների կառուցումը, եթե ռացիոնալ շօգտագործվեր Սրեանում եղած տրանսպորտը և օգնության ձեռք չմեկնեին քաղաքի արդյունաբերական ձեռնարկությունների կոլեկտիվները, կոմերիտական կազմակերպությունները։ Բավական է նշել, որ 1931 թ. առաջին կիսամյակում շինարարական աշխատանքները հաջող կատարելու համար անհրաժեշտ էր ունենալ 400 խորանարդ մետր տախտակ, 100 խորանարդ մետր անտառանյութ, մեկ տոննա մեխ, տարբեր տեսակի և չափսերի 59 տոննա երկաթ, 35 հազար երկաթուղային շրջաններ, 200 հազար քառակուսի մետր բաղալտ (հատ-քար), 6300 խոր. մետր ջարդված տուֆ-քար, 1600 խոր. մետր ավազ, 230 տոննա կիր և այլն⁷։

Նրկու ամսվա շինարարական աշխատանքների արդյունքները ցույց են տվել, որ տրամվայի կառուցման բյուրոյի կոլեկտիվի և նրան օժանդակող կազմակերպությունների մեղքով՝ փողոցների, տրամվայի ստուգման դեպոյի, արհեստանոցի և ադմինիստրատիվ շենքի կառուցման աշխատանքները ըստ սահմանված պլանի հետ էր մնացել շուրջ 20 օրով։ Պլանի թերակատարման պատճառը բացատրվում էր նրանով, որ շինարարական կոլեկտիվում ցածր էր աշխատանքային ու արտադրական կարգապահությունը, կուսակցական, արհմիութենական ու կոմերիտական կազմակերպությունները շինարար բանվորների շրջանում թույլ էին կազմակերպել քաղաքական, բացատրական աշխատանքները, անբավարար վիճակում էր գտնվում սոցիալիստական մրցության կազմակերպումը։ Բացի դրանից, շինարարությունը ունեցավ կերպով չէր ապահովված համապատասխան շինանյութերով։ Կառուցման բյուրոյի տրամադրության տակ եղած մի քանի ֆուրգոնները և սայլերը չէին կարող ժամանակին ապահովել բոլոր տեսակի շինանյութերի փոխադրումը։ Հայտնարկոպր գոյություն ունեցող պայմանագրի համաձայն շինարարությանը չէր ապահովվում նախատեսված քանակի տրանսպորտով։ Այդ էր պատճառը, որ Նրեանի քաղսովետի գործկոմը 1931 թ. մայիսի 17-ի նիստում լսելով շինարարության աշխատանքների ընթացքը, բնորոշում որոշման մեջ նշել է. «փո-

⁷ Քաղսովետի գործկոմի արխիվ, գործ № 14, էջ 31։

խաղրամիջոցների (ծիերի, Լզների, սայլերի) անրավարար քանակի և տեղական շինանյութերի ոչ ժամանակին մատակարարման հետևանքով կառուցման աշխատանքները երկու տասնօրյակի շափով էտ են մնացել նորմալ ընթացքից»⁸։ Կենսագործելով քաղխորհրդի գործկոմի որոշումը, կառուցողները և Հայտնարկուպր պրակտիկ միջոցառումներ ձեռնարկեցին շինարարական աշխատանքները նորմալ ընթացքի հասցնելու համար։ Ավելացվեցին փոխադրամիջոցները և բարելավվեց շինանյութերի ժամանակին ապահովումը, դրանով իսկ պայմաններ ստեղծվեցին կառուցման տեմպերն արագացնելու համար։

Սակայն կային լուրջ դժվարություններ, Անհրաժեշտ էր արագ կերպով լուծել բնակելի տարածության իրացման հարցը։ Մասնավոր տների քանդման համար պահանջվում էր լքացուցիչ միջոցներ և բնակարաններ բնակչությանը տեղավորելու համար։ Միայն «Շիրաչի» թաղամասում պետք է քանդվեին 37 սեփական տներ։ Պահանջվում էր ժամանակին լուծել նյութատեխնիկական մատակարարման հետ կապված հարցերը։ Այս հարցերը նույնպես արագությամբ լուծվեցին, Անդրկովկասի երկաթուղու ղեկավարությունը պատվով կատարեց Երևանի տրամվայի գծերի կառուցման պատվերները։ 28 կմ գծի կառուցման համար հատկացրեց 120 հազար հենացուպեր, 8500 լայնակի գծային ձգաններ և այլն։ Արագացվեց նաև Միության կառավարության կողմից նյութերի ու սարքավորումների մատակարարումը։ 1931 թ. վերջերին Սամարայից (Կույբիշև) ստացված 7000 շպալներ Գորի քաղաքի շպալների մշակման գործարանում մշակվելուց հետո փոխադրվեցին Երևան։

Շինանյութերը ժամանակին փոխադրելու նպատակով, Երևանի քաղխորհրդի 1931 թ. դեկտեմբերի 18-ի խնդրագրի համաձայն, հանրապետության կառավարության կարգավորիչ նիստը 4 ամիս ժամանակով շինարարությանը օրեկան տրամադրել է 10 երկաթուղային վագոն։

Եթե շինարարական աշխատանքները ընթանում էին նախատեսված գրաֆիկով, ապա մոնտաժային աշխատանքների նորմալ ընթացքի վրա բացասաբար էր ազդում բանվորական ուժի, մասնավորապես որմնադիրների և հյուսների պակասը։ Հաշվի առնելով այդ հանգամանքը, Երևանի ձեռնարկությունների բանվորների ու տնային աշխատավորուհիների արհմիության Հայաստանի կենտրոնական վարչությունը 1931 թ. հուլիսի 2-ի նիստում քննարկելով տրամվայի կառուցման աշխատանքների ընթացքը, ՀԱՄԽ-ի նախագահության առջև հարց է բարձրացրել շաբաթօրյակների կարգով օգնելու տրամվայի շինարարությանը։ Բացի դրանից, ՀԽՍՀ աշխժողկոմատը արհմիությունական կազմակերպությունների հետ միասին, որպես բացառություն, տրամվայի կառուցման կուրսկտիվին թույլատրել էր աշխատել 7 օրվա շաբաթով¹⁰։ Կառուցող կուրսկտիվը 1931 թ. օգոստոս ամիսը հայտարարում է հարվածային միամսյակ։ Այս միջոցառումներից հետո որոշ շափով արագացվում է շինմոնտաժային աշխատանքների տեմպերը, արագ թափով բարձրանում են ստուգման դեպոյի, վագոն-վերանորոգման արհեստանոցի, վարչական շենքի պատերը։

⁸ Երթաղսովետի արխիվ, գործ № 7, էջ 25։

⁹ Երթաղսովետի արխիվ, գ. № 1, էջ 23։

¹⁰ Երթաղսովետի արխիվ, գործ № 10, էջ 16։

Երևանի քաղխորհրդի պլենարի նիստը 1931 թ. դեկտեմբերի 1-ին քննության առնելով էլեկտրատրանսպորտի կառուցման աշխատանքների ընթացքը, հարց բարձրացրեց ՀԽՍՀ Ժողկոմխորհի առջև Երևանի տրամվայի կառուցումը մտցնել հարվածային կառույցների ցուցակի մեջ: Ժողկոմխորհը իր 1931 թ. դեկտեմբերի կարգավորիչ նիստում դրական լուծեց այդ հարցը, որով պայմաններ ստեղծվեցին վերջնականապես կարգավորելու բոլոր տեսակի նյութատեխնիկական մատակարարման և այլ չլուծված հարցեր¹¹: Համամիութենական էլեկտրական միավորման Թբիլիսիի բաժանմունքը Երևանի տրամվայի շինարարությանը տրամադրեց կոնտակտային ցանցի 22 տարբեր տեսակի նյութեր և 3710 էլեկտրական սաբբեր, 12 տոննա պղնձի լար, ստուգման դեպոյի և մեխանիկական արհեստանոցի համար հաստոցներ, մեխանիզմներ և բաղմապիսի այլ սարքավորումներ, էլեկտրական սարքավորումներով ապահովելու գործը պատվով կատարեց նաև Լենինգրադի «էլեկտրոսիլա» գործարանի կուլեկտիվը:

Ամփոփելով 1931 թ. կատարված շինարարական մոնտաժային աշխատանքների արդյունքները, ՀԽՍՀ Ժողկոմսովետի կատարման հանձնաժողովը արձանագրել է լուրջ թերություններ: Շինանյութերի ոչ ուղիղ մատակարարման և տրանսպորտի սակավության պատճառով թերակատարվել էին 1931 թ. պլանները: Շինարարական աշխատանքները իր հունի մեջ դնելու նպատակով կատարման հանձնաժողովը կոմունալ տնտեսության ժողկոմատին և Հայմատառին հանձնարարեց ապահովել անտառանյութով և երկաթով, 35 հազ. քառակուսի մետր գրանիտե քարով, Ղամարլուի ավազահանքից ավազ փոխադրելու համար օրական հատկացվել ևն 10 բեռնատար վագոններ:

Շինարարական կուլեկտիվի անդամներին մոբիլիզացնելու, աշխատանքային ու արտադրական կարգապահությունը բարձրացնելու գործում կարևոր նշանակություն ունեցավ 1932 թ. փետրվարի 23-ին տեղի ունեցած տրամվայի կառուցման բյուրոյի արտադրական խորհրդակցությունը, որին մասնակցել են 106 հոգի: Խորհրդակցությունում լսվել է և արտարապետ Հովհ. Նդիյանի ղեկուցումը¹²: Կուլեկտիվում սոցիալիստական մրցակցության աշխատանքները բարելավելու նշանաբանով էր հրավիրվել 1932 թ. փետրվարի 23-ի ժողովը, որը պարտավորեցրել է բոլոր բանվոր-ծառայողներին միմյանց հետ կնքելու սոցիալիստական մրցության պայմանագրեր, պլանի դիմաց վերցնելով միշտ լրացուցիչ պարտավորություններ¹³: Հինդերորդ կուլեկտիվի անդամները 1932 թ. մարտի 20-ին հավաքվել էին ամփոփելու անցյալ ամիսների կատարած աշխատանքի արդյունքները և հետագա խնդիրները: Կուլեկտիվը միահամուռ որոշել է շաբաթօրյակների միջոցով արագացնել պլանների կատարումը: Այդ նախաձեռնությունը լայն արձագանք է գտել մյուս տեղամասերի բրիգադներում: Տրամվայի օբյեկտների կառուցման աշխատանքները վեր են ածվել համաժողովրդական կառույցի: ՀԼԿԵՄ Երևանի կոմիտեն տրամվայի շինարարությունում մոբիլիզացրել է քաղաքի հիմնարկ-ձեռնարկությունների կոմերիտական կազմակերպություններին, 54 կոմերիտական կազմակերպություններ 1932 թ. հուլիս և օգոստոս ամիսներին շաբաթօրյակների միջոցով հսկայական աշխատանքներ են կատարել: Շաբաթօրյակներին մասնակցել են պա-

11 Նրքադատվետի արխիվ, գործ № 10, էջ 29:

12 Նրքադատվետի արխիվ, գործ 15, էջ 27:

13 Երևանի քաղսովետի արխիվ, գործ 10, էջ 8—9:

Հածոների գործարանից՝ 100 կոմերիտական, մեխանիկական գործարանից՝ 90, տպարանից՝ 100, կարի գործարանից՝ 200, Հայտնարկոպից՝ 200, Հայպետ-շինից՝ 200, Հայկոպից՝ 100, փայտամշակման ֆաբրիկայից՝ 100, Արարատի գինու գործարանից՝ 50 և այլն:

Նկատի ունենալով, որ մայրաքաղաքի հիմնարկ-ձեռնարկությունների կոլեկտիվները շեֆություն են վերցրել տրամվայի շինարարությունն արագացնելու համար, բայց նյութատեխնիկական մատակարարման վատ կազմակերպումը արգելափակում էր դրան, Հայաստանի Ժողկոմսովետը Անդրկովկասի ֆեդերացիայի բարձրագույն տնտեսական խորհրդի առաջ հարց է բարձրացրել Երևանի տրամվայի շինարարության մատակարարումը մտցնելու առաջին խմբի մեջ¹⁴: Բացի դրանից, Անդրֆեդերացիայի կառավարության մշտական ներկայացուցչին հանձնարարվել է ՍՍՍՐ կառավարության օրգաններում արագ կերպով լուծել Երևանի տրամվայի օբյեկտների կառույցների համար սարքավորումների ձեռք բերման հետ կապված բոլոր հարցերը: Այդ միջոցառումները օգնեցին վերջնականապես կարգավորելու մատակարարման գործը: Լուծվել էր նաև շինանյութերի փոխադրումիջոցների հարցը: Երկաթուղու օրեկան 10 բեռնատար վագոններից բացի շինարարության համար օգտագործվում էին 40 սայլեր և ֆուրգոններ: Կառուցման բյուրոն համալրվել էր ինժեներատեխնիկական աշխատողներով: Եթե շինարարության սկզբի լավիաներին պարկի և մեխանիկական արհեստանոցների սարքավորումները տեղադրելու և հետագայում դրանք տեղում գործի դրելու համար կար ընդամենը մեկ հոգի, ապա 1932 թ. երկրորդ եռամսյակում այդ թիվը հասավ 44-ի: Համալրվեց կոնտակտային և ստորերկրյա կաբելային տնտեսության անձնակազմը:

Գծի կառուցման աշխատանքները ղեկավարում էին Մոսկվայից հրավիրված տեխնիկ Պ. Պավլովը, Թբիլիսիից՝ Առաքել Ֆարեզյանը, իսկ Լենինականի մոնտաժման աշխատանքները՝ Լենինգրադի «էլեկտրոսիլա» գործարանից հրավիրված Ա. Կուզնեցովը և Վ. Իվանովը: Տրամվայի կոնտակտային ցանցի մոնտաժումը ղեկավարել է Ա. Կարապետյանը, որը պատրաստել ու դաստիարակել է տասնյակ որակյալ կադրեր:

1932 թ. դեկտեմբերին տրամվայի գծերի մեծ մասը պատրաստ էր: Մանրամասն ուսումնասիրելուց հետո կառավարական հանձնաժողովը գծի կառուցմանը տվել է դրական գնահատական և երաշխավորել այն օգտագործման հանձնելու համար: Այսպիսով, 1932 թ. դեկտեմբերի վերջերին ավարտվում են տրամվայի առաջին հերթի շինարարական աշխատանքները:

ՀԿ(բ)Կ Երևանի քաղաքային կոմիտեի 1932 թ. դեկտեմբերի 4-ի որոշմամբ կազմվում է տրամվայի շահագործման հանձնող հանձնաժողով: Այդ նույն որոշմամբ տրամվայի վարչության գերեկտոր է նշանակվում Մկրտիչ Յուզբաշյանը:

Տրամվայի շահագործման աշխատանքները կարգավորելու համար Միության տարրեր քաղաքներից հրավիրվել են վագոնավարներ: Ադրբեջանից՝ Բազրատ Հարությունյանը, Պատվական Մարտիրոսյանը, Արսեն Ջադյանը, Ասլան Պետրոսյանը, Խալիլ Կուլիևը, Կրասնոդարից՝ Վարդան Շադիրովը և ուրիշներ: 1933 թ. հունվարի 1-ից տրամվայի կառուցման բյուրոն վերանվանվում է տրամվայի վարչության:

¹⁴ Երթաղսովետի արխիվ, գործ 13, էջ 5:

1933 թ. հունվարի 12-ին, տրամվայի շահագործման հանձնելու օրը, Երևանի աշխատավորները հավաքվել են միտինգի: ՀԽՍՀ Ժողկոմխորհի նախագահի տեղակալ Ա. Երզնկյանի բացման ճառից հետո տրամվայի վագոնները սկսել են շարժվել Արովյան փողոցի, կայարանային, գործարանային թաղամասի երթուղիներով:

Տրամվայը շահագործման հանձնելու կապակցությամբ Անդրկենտգործկոմը 1933 թ. հունվարի 12-ին ողջույնի հեռագիր է ուղարկում ՀԿ(Բ)Կ Երևանի քաղկոմին և Երևանի քաղխորհրդի գործկոմին, որտեղ գրված է. «Բոլշևիկյան ողջույն Երևանի տրամվայի կառուցման ինժեներա-տեխնիկական աշխատողներին և ողջ կուլեկտիվին՝ կառուցումն ավարտելու և Երևանի տրամվայը շահագործման հանձնելու առթիվ... Հիշեցեք, որ Երևանի տրամվայը միայն մի էտապն է Երևանի հետագա շինարարության, մի էտապը ՀամԿ(Բ)Կ ԿԿ-ի և ԿՎՀ-ի հուլիսյան պլենումի որոշման կենսագործման՝ երկրորդ հնգամյակի պլանների կատարման»¹⁵:

Տրամվայի շահագործման հանձնման առթիվ Երևանի քաղխորհրդի գործկոմին, տրամվայի կառուցման կոմիտեին ողջույնի հեռագիր են ուղարկում նաև ՀԿ(Բ)Կ ԿԿ-ի քարտուղար Ա. Խանջյանը և Հայաստանի Ժողկոմխորհի նախագահ Ս. Տեր-Գաբրիելյանը: Ս. Տեր-Գաբրիելյանը ջերմագին ողջունելով տրամվայ կառուցողներին, նշում է. «Այսօր մենք գործարկում ենք մի ձեռնարկություն, որը խոշոր խթան պետք է հանդիսանա մեր մայրաքաղաքի, նրա արդյունաբերության, շինարարության հետագա առաջընթաց զարգացմանը»¹⁶:

Սովետական իշխանության տարիներին Երևանը դարձավ Միության խոշոր արդյունաբերական կենտրոններից մեկը, որի բնակչության թիվը այժմ հասել է մոտ 650 հազարի: Այդ հսկայական աճի հետ միասին զարգացավ նաև քաղաքային էլեկտրատրանսպորտը: Տրամվայի շահագործման հանձնելուց հետո հսկայական չափով մեծացավ նրա գործունեության շառավիղը: Եթե տրամվայի շահագործման հանձնելու առաջին տարին զծի երկարությունը 7 կիլոմետր էր, ապա 1964 թ. այն հասավ 85 կիլոմետրի: Տասնյակ կիլոմետր իրարից հեռու գտնված թաղամասերը և արդյունաբերական ձեռնարկությունները էլեկտրատրանսպորտը կապեց միմյանց հետ: Տրամվայի արտադրական բազայի զարգացման հետ միասին մեծ չափով ավելացավ շարժական կազմը: 1933 թ. 10 վագոնի փոխարեն այժմ գիծ են ուղարկվում օրեկան 180—190 տրամվայի գնացքներ, 200-ից ավելի տրոլեյբուսներ: Այդ տարիներին մայրաքաղաքում բազմեցին մի շարք նոր երթուղիներ, որոնք կարևոր դեր են խաղում ոչ միայն բնակչության կուլտուրական սպասարկման, այլև ժողովրդական տնտեսության բոլոր ճյուղերի զարգացման գործում:

Էլեկտրատրանսպորտը, բնակչության փոխադրամիջոցները լուրջ վերափոխումներ մտցրեցին մայրաքաղաքի տնտեսական ու կուլտուրական կյանքում: Քաղաքային տրանսպորտը մեծ դիր է խաղացել և այժմ էլ խաղում է քաղաքի բարեկարգման գործում, նույնպես առաջնություններն ձեռնարկությունների կենցաղային օբյեկտների ոլիմպիկ աշխատանքին, կուլտուրայի զարգացմանը: Էլեկտրատրանսպորտի գերը մեծ է ոչ միայն բնակչության

¹⁵ «Խորհրդային Հայաստան», 12 հունվարի, 1933:

¹⁶ Նույն տեղում:

ժամանակի խնայողության, հոգևոր կյանքի, հանգստի լավագույն կազմակերպման գործում, այլև այն հանգիստում է արտագրական պրոցեսների անմիջական շարունակողը, առանց որի հնարավոր չէ կազմակերպել նյութական արտադրությունը:

А. В. Багдян

ИЗ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА АРМЕНИИ

Р е з ю м е

Вместе с развитием и ростом городов Армении широкий размах получило строительство электротранспорта—одна из отраслей народного хозяйства и основное средство перевозки городского населения.

История создания городского электротранспорта относится к 1930 годам, времени бурного развития промышленности и городского хозяйства.

Создание и развитие его было связано с рядом трудностей: отсутствием квалифицированных кадров и материально-технической базы, необходимостью освоения ряда городских участков, строительством и реконструкцией улиц, проспектов и т. д.

В статье показано, как трудящиеся столицы республики, преодолевая вышеуказанные трудности, в срок завершили строительство, и 12 января 1933 г. в Ереване был сдан в эксплуатацию первый трамвай.

Электротранспорт Армении свое дальнейшее развитие получил в послевоенный период и особенно в годы семилетки (1959—1965 гг.).

В статье приводятся многочисленные примеры развития электротранспорта в последние годы.

В настоящее время протяженность трамвайных путей составляет 85 км, а численность подвижного состава—190 поездов. В городе курсирует более 200 троллейбусов.