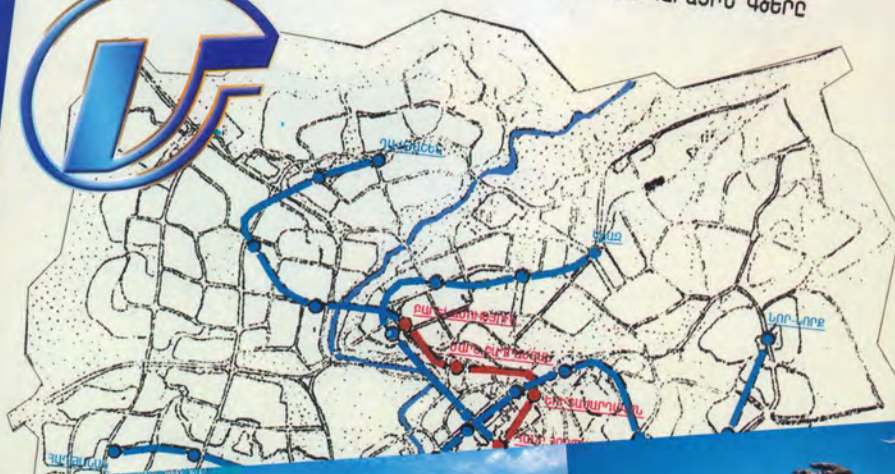


ՌՈՒՂԻԿ ԳԵՎՈՐԳՅԱՆ

ԵՐԵՎԱՆ ԶՆՆԱԹԻ ՄԵՏՐՈՊՈԼԻՏԵՆԻ ԳՈՐԾՈՂ ԵՎ ՀԵՌԱՆԿԱՐԱՅԻՆ ԳԾԵՐԸ



Չիսխարշից մինչև

ՄԵՏՐՈՊՈԼԻՏԵՆ

Գործող գծեր

Ծերի ընդհանուր երկարությունը 47 կմ՝ 36 կայարանով, 1

ԱՌՈՒՂԻԿ ԳԵԿՈՐԳՅԱՆ

ՀԱՅԿՍՏԱՆԻ ԿՐԹԱԳՐԱԿԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆ
ԿՐԹԱԳՐԱԿԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆ
ԿՐԹԱԳՐԱԿԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆ

Միջազգային կրթական կենտրոն
Կրթական կենտրոնի կողմից

Հրատարակող՝ Կրթական կենտրոն
Հրատարակման վայր՝ Երևան
Հրատարակման թիվ՝ 2003 - 384 էջ

ՉԻԱՔԱՐՇԻՑ ՄԻՆՉԵՎ ՄԵՏՐՈՊՈԼԻՏԵՆ

Երևան - 2003

ՀՏԴ 725.314 (091)
ԳՄԴ 39.81դ
Գ 479

Խմբագիրներ՝
Լուիզա Սուրենի Սարաֆյան
Սիլվա Վարազդատի Աշոյան

Գևորգյան Ռ.

Գ 479 Ձիաքարշից մինչև մետրոպոլիտեն -
Եր.: «Արենի» ՍՊԸ, 2003 - 394 էջ

«Ձիաքարշից մինչև մետրոպոլիտեն» գիրքը առաջին փորձն է մեր հասարակությանն ներկայացնելու Երևանի հասարակական տրանսպորտի զարգացման և մասնավորապես հանրապետության հզոր կառույցներից մեկի՝ Երևանի մետրոյի շինարարության տարեգրությունը: Ռուդիկ Գևորգյանը զրքում ներկայացնում է իրողությունը, փաստական տվյալներով խոսելով մետրոյի շինարարության յուրաքանչյուր փուլի մասին: Գրքի արժեքներից է այն, որ հիշատակվում են նախագծային ինստիտուտները, շինարարական կազմակերպությունները, պաշտոնական անձիք, ճարտարապետները, երկրաբանները, տարբեր մասնագիտությունների տեր բանվորները, համաժողովրդական կառույցի այլ մասնակիցները: Երևանի մետրոպոլիտենը իսկական ինտերնացիոնալ կառույց էր, որի աշխատանքներին մասնակցում էին հանրապետությունների մետրոշինարարները, Միության ավելի քան 200 կազմակերպություն:

Հասցեագրվում է ընթերցողի լայն հասարակայնությանը:

ԳՄԴ 39.81դ

Գևորգյան Ռ., 2003

I ISBN 99930-78-34-4

ՆԿԻՐՎՈՒՄ Է
ԱԶԳԱՅԻՆ ՀԵՐՈՍ, ՄԵԾ ՇԻՆԱՐԱՐ
ԿԱՐԵՆ ԴԵՄԻՐՃՅԱՆԻ
ՊԱՅԾԱՌ ՀԻՇԱՏԱԿԻՆ



Արժեքավոր գիրք հզոր կառույցի մասին

Ներկա գիրքը՝ «Ձիաքարշից մինչև մետրոպոլիտեն», առաջին փորձն է մեր հասարակությանը ներկայացնելու Երևանի հասարակական տրանսպորտի զարգացման պատմությանը ընդհանրապես և Երևանի մետրոպոլիտենի կառուցման պատմությանը մասնավորապես:

Ըստ գրքում բերված հարուստ փաստերի՝ ԶԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար Կարեն Դեմիրճյանի անվան հետ է կապված Երևանի մետրոպոլիտենի կառուցման իրականացումը, կառույց, որն այսօր իրավամբ կոչվում է նրա անունով:

Չեղինակը գրքում մանրամասնում և հանգամանորեն ներկայացնում է իրողությունը, փաստական տվյալներով խոսելով մետրոյի շինարարության յուրականչյուր փուլի մասին:

Երևանում մետրո կառուցելու միտքը ծնվել է դեռևս 1962 թվականին: Դա Երևանի քաղխորհրդի գործկոմի նախագահ Գրիգոր Յասրաթյանի մտահղացումը և առաջարկությունն էր, որը հետագայում հավանության էր արժանացել ԶԿԿ Կենտրոնի առաջին քարտուղար Անտոն Քոչինյանի կողմից: Չեղինակը նկարագրում է, թե ինչպիսի դժվարությունների գնով է հաջողվել Ա.Քոչինյանին Մոսկվայից թույլտվություն ստանալ 4 կմ երկարությամբ, «ստորգետնյա արագընթաց տրամվայ» կառուցելու վերաբերյալ, որի գծերը, որոշ հատվածներում, պետք է դուրս գային երկրի մակերես և կապվեին վերգետնյա տրամվայի գծերի հետ: Դա, իհարկե, չէր լուծում Երևանի տրանսպորտային ապահովվածության խնդիրը:

Ստորգետնյա արագընթաց տրամվայի շինարարական աշխատանքների գործընթացը պատկերվել է մանրամասնորեն և արխիվային հարուստ նյութերի հիման վրա՝ արժևորելով այն անհատների գործունեությունը, որոնց շնորհիվ շունչ էր առնում կառույցը: Շինարարության ընթացքում ստեղծվել էր բարձր բարոյահոգեբանական մթնոլորտ, բոլորն աշխատում էին նվիրվածությամբ: Չնայած դրան՝ շինարարությունը դանդաղում էր, և նախատեսված ժամկետում ավարտը վտանգի տակ էր: Բարդությունները հիմնականում կապված էին ֆինանսավորման և մատակարարումների հետ: Այնուամենայնիվ՝ 4 կմ թունելային աշխատանքները կատարվեցին: Եվ, ի պատիվ մեր այն ժամանակվա ղեկա-

վարձերի, պետք է ասել՝ այնպիսի չափերով և հեռատեսությամբ, որ հետագայում հնարավոր լիներ դրանք վերափոխել մետրոպոլիտենի թունելների:

1975թ. նոյեմբերին Հայաստանի Նախարարների խորհրդում քննարկվեց հարցը և արձանագրվեց, որ շինարարությունը ժամկետին ավարտելը վտանգի տակ է, և որոշվեց 1978 թվականի փոխարեն շինարարության ավարտի իրական ժամկետ նշանակել 1980-ը: Այդ ժամանակ արդեն ՀԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար էր Կարեն Դեմիրճյանը:

Պետք էր ելք գտնել և շինարարությունը հասցնել հաջող ավարտի: Իսկ ելքը միակն էր՝ միութենական կառավարության համաձայնությունը Երևանի արագընթաց տրամվայի շինարարությունը մետրոպոլիտենի վերափոխելու մասին: Սակայն այդ որոշումը ստանալը թվում էր անհնարին:

Խորհրդային Միությունում, ինչպես նաև աշխարհում, մետրո կառուցելու առաջին չափանիշը ոչ պակաս, քան մեկ միլիոն բնակչության առկայությունն էր: Իսկ Երևանն այդ ժամանակ ուներ ընդամենը 800 հազար բնակչություն: Խորհրդային Միության մի շարք քաղաքներ ուր բնակչության թիվն անցել էր մեկ միլիոնի սահմանը, վաղուց պայքարում էին միութենական կառավարությունից այդ որոշումը ստանալու համար:

Այդ և այլ արգելքները հաղթահարելու համար Կ.Դեմիրճյանը զնաց այլ ճանապարհով, առաջարկեց այլ չափանիշներ և մոտեցումներ: Նա իր մոտ հրավիրեց «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի տնօրեն Վլադիմիր Դանդուրովին և հանձնարարեց ուսումնասիրություններ կատարել և նախապատրաստել մետրոյի կառուցման անհրաժեշտությունը հաստատող նոր հիմնավորումներ և առաջարկություններ՝ ելնելով նոր չափանիշներից, դրանք էին՝ Երևանի բնակլիմայական պայմանները, դիրքը, ռելիեֆը, նեղ և խոր հովիտներն ու կիրճերը, բազմազան լանդշաֆտները, տարածքների տղության պատճառով փողոցների ոչ բավարար լայնությունը, որով խոչընդոտվում էր վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի անխափան աշխատանքը: Կարճ ժամանակ անց մասնագետները ներկայացրեցին նոր գիտական հիմնավորումներ Երևանում մետրոպոլիտեն կառուցելու անհրաժեշտության մասին: Դեմիրճյանը այդ փաստարկումներով մեկնեց Մոսկվա: Մի շարք անգամներ, ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդում աշխատանքի անցնելու առաջին իսկ օրե-

րից ես նույնպես միացա այդ աշխատանքներին: Բազմաթիվ անգամ Կարեն Դեմիրճյանի հետ միասին եղել ենք Մոսկվայում, հանդիպումներ ունեցել տարբեր ոլորտների ղեկավարների հետ: Այս բոլոր մանրամասները գրքում բերված են փաստերով և ժամանակագրական ճշգրիտ տվյալներով:

Անկեղծ ասած, ես մինչև այժմ էլ հիացած և զարմացած եմ, թե ինչպես կարողացավ Կարեն Դեմիրճյանը բոլորին համոզել, ապացուցել, հիմնավորել Երևանում մետրոպոլիտեն կառուցելու անհրաժեշտությունը: Շատ ջանքեր և ժամանակ պահանջվեց այդ ամենի համար, իսկ արդյունքը հայտնի է բոլորին: 1977թ. հոկտեմբերի 6-ին ԽՍՀՄ Նախարարների խորհուրդը որոշում ընդունեց Երևանում մետրոպոլիտեն կառուցելու մասին: Այդ որոշման շնորհիվ հիմնական պատվիրատուն դառնում էր «Գլխունելմետրոշինը», այստեղից հետևող բոլոր դրական արդյունքներով՝ Ֆինանսավորումը և մատակարարումը կատարվում էին միութենական բյուջեից և ֆոնդերից, ապահովվում էր նաև մասնագիտական օգնությունը:

Սակայն դժվարագույնը հաղթահարելուց հետո ինչպես և պետք է լիներ, առաջացան նոր դժվարություններ: Մեծացավ աշխատանքների ծավալը, խնդիրները ավելի բարդացան: Նորից սկսեցին աշխատել նախագծային ինստիտուտները, շինարարական կազմակերպությունները, արտադրական ձեռնարկությունները, մատակարարող կազմակերպությունները: Մետրոյի շինարարությունը հայտարարվեց համաժողովրդական կառույց: Հեղինակը այս բոլորը ներկայացնում է ամենայն բարեխղճությամբ, հավաստի փաստերով՝ վկայակոչելով բազմաթիվ փաստաթղթեր, ամսաթվերով, տարեթվերով, անուն ազգանուններով: Ձգալի տեղ են գրավում սեփական դիտարկումները:

Գրքի կարևոր արժանիքներից է և այն, որ չի մոռացվել ոչ մեկը, չի մոռացվել ոչինչ՝ նախագծային ինստիտուտները, շինարարական կազմակերպությունները, պաշտոնատար անձինք, ճարտարապետները, երկրաբանները, հորատողները, բետոնագործները, փականագործները, խառատները, այլ մասնագիտության տեր բանվորները: Նրանք բոլորը ներկա են գրքում իրենց կատարած աշխատանքով: Հայաստանի կոմերիտմիությունը այս շինարարությունը հայտարարեց հարվածային կառույց, ստանձնեց շեֆությունը և զգալիորեն նպաստեց իրականացմանը: Սա իսկապես համաժողովրդական կառույց էր:

Երևանի մետրոպոլիտենի կառուցմանը ակտիվորեն մասնակցել են նաև մյուս հանրապետությունների մասնագետները, որոնք իրենց մետրոշինարարի հարուստ փորձն ու գիտելիքները ներդրել են այդ կառույցում, սովորեցրել հայ մետրոշինարարներին: Երևանի մետրոպոլիտենը իսկապես ինտերնացիոնալ կառույց էր: Բավական է բերել մի թիվ կառույցի շինարարությանը մասնակցել են ավելի քան 200 կազմակերպություն:

Այժմ էլ, տարիներ անց, երբ հետադարձ հայացքով հիշում են, թե ինչ վիթխարի աշխատանք կատարեց մեր ժողովուրդը, ինչպիսի կառույց տվեցինք մեր սերունդներին, խորին հարգանք են տածում մեր ստեղծագործ, աշխատասեր ժողովրդի և պետական այն գործիչների նկատմամբ, ովքեր այդ գործի սկիզբը դրեցին, նրանց նկատմամբ, ովքեր շարունակեցին և հաղթական ավարտին հասցրեցին այդ հզոր կառույցը: Այդ անունների թվում առաջինը Կարեն Դեմիրճյանի անունն է, որին պարտական է մեր ժողովուրդը և որի հիշատակին է նվիրված այս գիրքը:

Գրքի մի ամբողջ բաժին նվիրված է մամուլին՝ «Չորրորդ իշխանություն» վերնագրով: Ինչպես հեղինակն է բնորոշում, «չերևացող շինարարները» ևս իրենց մեծ մասնակցությունն են բերել այդ կառույցին:

Գրքում հանդիպում ենք նաև մետրոպոլիտենի կառուցման և շինարարության ակունքներում կանգնած և շինարարության ակտիվ մասնակիցների բազմաթիվ անունների: Նրանք շատ շատ են և այդ տարիներին տարբեր պաշտոններ էին զբաղեցնում, կատարում տարբեր պարտականություններ: Սակայն բոլորն էլ անձնուրաց և մեծ նվիրումով էին աշխատում, և եթե նրանց անուններն այստեղ չի նշվում՝ միայն այն պատճառով, որ նրանք մեծ թիվ են կազմում, և որևէ մեկին անզուշորեն մոռանալը հանցանք կհամարեի:

Գրքի հաջողությանը նպաստել է նաև այն, որ հեղինակը՝ Ռուդիկ Գևորգյանը, անձամբ մասնակից է եղել մետրոյի շինարարության աշխատանքներին, սկզբում՝ ի պաշտոնե, իսկ հետագայում՝ որպես անմիջական աշխատակից: Դեռ Կենտկոմի որոշմամբ մի խումբ կուսակցական, պետական պատասխանատու աշխատողներ, այդ թվում Ռուդիկ Գևորգյանը, գործուղվել են մետրոյի շինարարական տեղամասեր՝ օգնելու տեղի կազմակերպություններին և համակարգելու աշխատանքները: Շուրջ մեկ տարի նա աշխատել է մետրոյի շինարարության ամենաբարդ հատվածներից մեկում և իր աշխատանքով ապահովել տեղամա-

սը պլանավորված ժամկետում շահագործման հանձնելը: Նա ևս շատերի հետ արժանացել է կառավարական բարձր պարգևի:

Հեղինակը պատմությանն է հանձնել XX դարի Հայաստանի Հանրապետության հզոր կառույցներից մեկի տարեգրությանը: Ուր էր թե լինեին Ռ.Գևորգյանի նման մարդիկ, որոնք գրեին մեր երկրի մյուս հզոր կառույցների մասին... Օրինակ, Հրազդան-Իջևան, Արփա-Սևան-Ռոտտան, «Հրազդանմեքենա», Մարս և այլ կառույցների պատմությունը:

Գիրքը ավարտվում է «Մետրոպոլիտենի հեռանկարները» վերնագիրը կրող բաժնով: Շատ հետաքրքիր բաժին է, բայց կարդում ես ավստասանքով: Այստեղ ամփոփված է մետրոյի հեռանկարային ծրագրերը, որ, ցավոք, մնացին անավարտ: Հուսանք, որ հետագայում Հայաստանը հնարավորություն կունենա իրականացնելու այդ նախագծերը Համեմայն դեպս այսօր մեր ժողովուրդն օգտվում է այդ արագընթաց, էկոլոգիապես մաքուր, հարմարավետ տրանսպորտից, երախտագիտությամբ հիշելով այն նվիրյալներին, որոնք մեզ պարզևեցին այդ հրաշալի կառույցը:

ՀՀ ԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ
ԱԶԳԱՅԻՆ ԱՎԱԴԵՄԻԱՅԻ ՆԱԽԱԳԱՀ
ՖԱԴԵՅ ՍԱՐԳՍՅԱՆ

ՎԱԿԵԼԻ քան 20 տարի է, ինչ Երևանում գործում է մետրոպոլիտենը: Երջանիկ բերումով կառույցի շինարարության առաջին իսկ օրերից կապի մեջ էի շինարարական կոլեկտիվի հետ: Շուրջ մեկ տարի աշխատելով մետրոպոլիտենի շինարարությունում նրա կոլեկտիվի անդամներից մեկն էի: Երկար ընդմիջումից հետո կարծես վերակենդանացան գործարանային կյանքիս յոթ տարիները, շինարարական փոշու մեջ նորույնի զգացի բանվորական կոլեկտիվի անկեղծ մթնոլորտը, ազատ շունչ քաշեցի . . .

Այստեղ փորձ է արվում պատկերել դեռևս 1962 թվականից Երևանում մետրոպոլիտեն ունենալու գաղափարից մինչև ստորգետնյա արագընթաց տրամվայի էլեկտրատրանսպորտի շինարարության թույլտվությունն ու դրա ստեղծման աշխատանքներին ձեռնամուխ լինելու գործընթացը. 1977-ին, անհնարինը իրականություն դարձավ: Նախկին խորհրդային միության իշխանությունից մեծ դժվարությամբ հանրապետությունը ստացավ Երևանում մետրոպոլիտենի շինարարություն իրականացնելու թույլտվությունը, առանց որի /հատկապես դա պարզ երևում է այսօր՝ խորհրդային կարգերի փլուզումից հետո/ անհնարին էր երազել 10,5 կմ երկարությամբ ուղեգծի առաջին հերթի գործարկումը մեր ուժերով:

Թեկուզ ոչ մանրամասնորեն խոսենք մեր շինարարների և նախկին խորհրդային Միության մի շարք քաղաքների ներկայացուցիչների ջանքերով ստեղծված կառույցներից մեկի մասին: Հուսով ենք, որ մեզ համար եզակի այս կառույցի շինարարության իրականացման մանրամասն պատմությունը ակնատեսների և փաստական նյութերի օգնությամբ խորությամբ ի մի կրեթվի քանի դեռ ուշ չէ, և սերունդներին կներկայացվի որպես հայոց պատմության շինարարական հերոսապատումների մի վառ էջ: Գուցե և այդ բոլորի համար, ոպես շտեմարան կծառայի ապագա «Մետրոպոլիտենը» . . .

ՉԻԱՔԱՐՇԸ, ԷԼԵԿՏՐԱՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ ԵՎ ԲԱՂԱՔԱՇԻՆՈՒԹՅՈՒՆԸ

Ժամանակակից քաղաքն անհնար է պատկերացնել առանց հասարակական տրանսպորտի, առանց շրջանները միմյանց կապող փոխադրամիջոցների: Անհնարին է իրականացնել պետության սոցիալտնտեսական զարգացումն առանց երկաթուղային, օդային, խճուղային տրանսպորտային միջոցների համընթաց աճի: Այս հարցում առանձնահատուկ դեր ունի էլեկտրատրանսպորտը, որի լայն տարածումը ոչ միայն հնարավորություն է տալիս ընդարձակել ժամանակակից քաղաքները, այլև իր մեջ է ընդգրկում մոտակա արվարձաններն ու բնակավայրերը՝ նպաստելով նրանց հետագա առաջընթացին: Չարգացած քաղաքային փոխադրականի առկայությունը հնարավորություն է ընձեռում ռացիոնալ պլանավորել արդյունաբերական ձեռնարկությունների տեղաբաշխումը քաղաքի տարբեր շրջաններում: Կազմակերպված տրանսպորտը նպաստում է քաղաքի ծայրամասերի բնակեցման խտացմանը:

ԽՍՀՄ-ում ինդուստրացումը պայմաններ ստեղծեց քաղաքների արագ զարգացման համար: Եթե ցարական Ռուսաստանում 1913թ. քաղաքային ազգաբնակչությունը կազմում էր ամբողջ ազգաբնակչության 18%-ը, իսկ Չայաստանում ավելի պակաս, ապա 1959թ. մարդահամարի տվյալներով քաղաքային ազգաբնակչությունը ԽՍՀՄ-ում կազմեց ազգաբնակչության 48 %, իսկ խորհրդային Չայաստանում՝ 50%: Խորհրդային իշխանության տարիների Երևան քաղաքի տարածքն աննախընթաց չափերով մեծացավ: Քաղաքաշինական պլանների կատարման շնորհիվ 1920-70թթ. Երևանի շրջագծի մեջ մտան Աջափնյակը, Արաբկիրի և Քանաքեռի սարահարթերը, շրջակա բնակավայրերը՝ Նորագավիթը, Խարբերդը, Չարբախը, Սովետաշենը, Դավիթաշենը, Նոր Արեշը և այլն: Վիթխարի տարածության վրա՝ Արարատի դեմ դիմաց, Արարատից և Արագածից գրեթե նույն հեռավորության վրա տարածվեց քաղաքամայր Երևանը՝ իր արդյունաբերական ձեռնարկություններով, բնակելի զանգվածներով, ճարտարապետական համալիրներով:

Երևանի զարգացումն ուղեկցվեց բնակչության թվի արագ աճով /տես աղյուսակ N1/: Այդ աճի աղբյուրներն էին՝ բնական աճը՝ ծննդի խիստ աճը մահացության նկատմամբ և մեխանիկական աճը՝ ինչպես նախկին ՀՍՍՀ տարբեր բնակավայրերում և մյուս հանրապետություններում բնակվող հայերի, այնպես էլ սփյուռքահայերի ներհոսքը /ավելի քան 175 հազար մարդ/:

Ընդամենը հինգ տասնամյակների ընթացքում Երևանը դարձավ նախկին ԽՍՀՄ-ի արդյունաբերական, մշակութային և գիտական խոշոր կենտրոններից մեկը:

Երևանի ազգաբնակչության աճին մեծապես նպաստեց քաղաքային տրանսպորտի զարգացումը: Այդ նպատակով հանգամանորեն անդրադառնանք Հայաստանի մայրաքաղաքի տրանսպորտային զարգացման պատմությանը:

Աղյուսակ – 1

Երևան քաղաքի բնակչության աճը /հազարներով/

Տարիներ	Բնակչության թիվը
1913	30
1926	64,6
1939	204,2
1959	517,7
1970	775,2

Երկրի սոցիալ-տնտեսական խնդիրների իրականացման, ազգաբնակչության տրանսպորտային սպասարկման գործում անգնահատելի է փոխադրամիջոցներից էլեկտրատրանսպորտի դերը. այն ցայտուն նկատվում է Երևանի օրինակով, և առանձնահատուկ է նրա մշանակությունը մետրոպոլիտենի զարգացման գործում:

Երևանի մետրոպոլիտենի կառուցելու մտահղացման գաղափարից մինչև դրա իրականացման մասին խոսելը հակիրճ կանգ առնենք մետրոյի-«նախահայրերի»՝ ծիաքարչի, այնուհետև էլեկտրատրանսպորտի

ստեղծման և Երևանում դրա գործարկման պատմությանը:

Տրանսպորտում մինչև էլեկտրական էներգիան քարշում ներդնելը, Արևմտյան Եվրոպայի մի շարք խոշոր քաղաքներում, որպես քաղաքային հասարակական մարդատար տրանսպորտի միջոց, օգտագործվում էր օմնիբուսը /կատիններեն՝ «բոլորի համար»/ և ծիաքարչը:

Ռուսաստանի քաղաքներում մինչև օմնիբուսի և ծիաքարչի հանդես գալը, որպես մարդատար փոխադրական միջոց համարվում էին մարդատար կառքերը, որոնք ծառայում էին միայն ունևոր խավին: Կառքերը չէին կարող ապահովել զարգացող արդյունաբերական քաղաքների պահանջները: 1840թ. առաջին անգամ միտք հղացավ հիմնադրել մարդատար տրանսպորտային ընկերություն: Ընկերության համար կազմվեց կանոնադրության նախագիծ, որտեղ նշված էր քաղաքի բոլոր բնակիչների համար մատչելի փոխադրական միջոց ստեղծելու հարցը: Այդ նախագիծը չիրագործվեց: 1859թ. հիմնադրվեց Պետրոգրադի հասարակայնության կառքային ընկերությունը, որն առաջարկեց ծեռք բերել 150 –ից ավել կառք:

Նման ընկերություն ստեղծվեց նաև Մոսկվայում: Երկաթուղային տրանսպորտի հիմնադրումը արագացրեց քաղաքներում ռելսային մարդատար տրանսպորտի՝ ծիաքարչի զարգացումը:

Արևելյան Հայաստանը, մասնավորապես Երևան և Ալեքսանդրապոլ քաղաքները շուրջ մեկ դար գտնվելով ցարական Ռուսաստանի տիրապետության տակ, մնացել էին զարգացման ցածր մակարդակի վրա: Միչև էլեկտրական տրանսպորտի ստեղծվելը Երևանի դումայի ղեկավարները սկսեցին զբաղվել մասսայական փոխադրամիջոցների ստեղծման հարցով:

Երևանի քաղաքային դումայի վարչության՝ 1901 թ. մարտի 4-5-ի, 1902թ. մարտի 14-15-ի և ապրիլի 8-1-ի նիստերում քննարկվել են Երևան քաղաքում մասսայական տրանսպորտի միջոցներ ստեղծելու համար ցարական Ռուսաստանի ներքին գործերի նախարարություններից համապատասխան թույլտվություն ստանալու հարցը:

Ցարական Ռուսաստանի ներքին գործերի նախարարի և Երևանի նահանգապետի 1903թ ապրիլի 9-ի թիվ 128 գրության համաձայն, մի կողմից ինժեներ մեխանիկ Ա. Ս. Բաբյանի, մյուս կողմից Երևանի քաղաքային դումայի վարչության /Ի. Կ. Մելիք Ադամյան/ 1903թ մայիսի 2-

ին կնքվեց Երևանի ծիաքարչի երկաթուղու կառուցման պայմանագիրը:

Այդ պայմանագրով Ա. Ս. Բաբյանին հանձնարարվում է կառուցել Երևանի ծիաքարչի երկաթուղի 4 վերստ երկարությամբ, որը պետք է ունենար երկու գծամաս:

ա/ Ղանթարի մոտից, այսպես կոչված, Վեսովայա հրապարակով մինչև երկաթուղու կայարան,

բ/ Ղանթարի մոտից ձգվելու է դեպի Աստաֆյան փողոց /այժմ Աբովյան/:

Պայմանագրերը բաղկացած են 43 հոդվածից, որտեղ մանրամասն շարադրված էր Երևանի ծիաքարչի երկաթուղու կառուցման ու շահագործման աշխատանքների բովանդակությունը: Զիաքարչի կառուցման առաջին հերթի աշխատանքները սկսվել են 1904թ. հոկտեմբերի 25-ին, ավարտվել են 1907թ. սեպտեմբերի 20-ին: 1906թ. դեկտեմբերի 9-ին բացվել է Աստաֆյան փողոցի երթուղին: Այդ նույն օրը Երևանի քաղաքային դումայի մասնակի խորհրդակցությունը միաձայն համաձայնություն է տվել ծիաքարչի երթևեկության բացմանը: 1907թ. սեպտեմբերի 17-ին սկսել են աշխատել բոլոր երթուղիները: 1910թ. ինժեներ Վ.Զ. Սիրզանը թողնում է պետական ծառայությունը, որի հետևանքով Ա. Բաբովը /Բաբյան/ ազատվում է ծիաքարչի տնօրինության լիազորություններից: Երևանի ծիաքարչը նորմալ աշխատում է մինչև 1918թ. վերջը, 1919թ. ընթացքում աշխատում է ընդմիջումով: Իրագործելով պայմանագրի իրավական փաստաթղթերը՝ դումայի ղեկավարներն այդ հարցը մտցնում են դումայի խորհրդի իրավաբանական հանձնաժողովի քննարկմանը, որը 1919թ. սեպտեմբերի 1-ի նիստում կարծիք է հայտնում, որ գոյություն ունեցող պայմանագրի համաձայն ծիաքարչի երթևեկությունը պետք է դառնա դումայի սեփականությունը, ու հարցը մտցնում է նախարարների խորհուրդ: Այսպիսով, ծիաքարչի գոյությունն ավարտվում է 1919թ., հետևաբար մինչև էլեկտրական տրանսպորտի շահագործումը Երևանի բնակչության փոխադրումը կատարվում է ծիաքարչի միջոցով: Զիաքարչը 5-6 նստատեղերով մի կառք էր, որը երթևեկել է Աբովյան փողոցով՝ կայարանից մինչև ներկայիս մետրոպոլիտենի «Երիտասարդական կայարանի» մոտակայքը:

...Քաղաքային էլեկտրատրանսպորտի ստեղծման հարցը գիտնականների միտքը զբաղեցրել է դեռևս 19-րդ դարի առաջին կեսին: Այդ

1.Տես ՊՊԿԱ ֆոնդ 199 ցակ., գործ 80, թերթ 19-22

խնդրի լուծումը պայմանավորված էր շարժակազմում էլեկտրաէներգիայի օգտագործումով: Այդ գործով առաջին անգամ զբաղվեց ռուս գիտնական, ակադեմիկոս Բ.Ս.Յակոբինը: Նա 1834թ. հայտնագործեց էլեկտրամագնիսային շարժիչը: Մի քանի տարի անց Ռուսաստանի գիտությունների ակադեմիայի կողմից առանձնացված հանձնաժողովի ղեկավարությամբ պատրաստվեց առաջին էլեկտրազնացքը, որի անիվները պտտվում էին էլեկտրական շարժիչի միջոցով: Էլեկտրական շարժիչը սնուցումը ստանում էր գալվանական մարտկոցից: 1838թ. Նևա գետի վրա փորձարկվեց ակադեմիայի հանձնաժողովի կառուցված էլեկտրազնացքը, որով հիմք դրվեց քարչի մեջ էլեկտրական էներգիայի օգտագործմանը: Սակայն դա մեծ գործի սկիզբն էր միայն: Դեռևս չէր հաղթահարվել ավելի երկար տարածության վրա էլեկտրական էներգիան հաղորդելու սահմանափակությունը: Ռուս ինժեներ Ֆ.Ի. Պիրեցկին 1874–1876 թթ. հայտնագործեց «էլեկտրաէներգիայի հաղորդումը ռելսերին և այլ հաղորդիչների» գյուտը: 1880թ. նա Պետրոգրադում աշխարհում առաջին անգամ կառուցեց տրամվայի վագոն, որը պատրաստված էր ծիաքարչ կառքի ձևով հարմարեցնելով էլեկտրական շարժիչը: Վերջապես 1892թ ռուս գիտնականներին հաջողվեց էլեկտրական էներգիան ծառայեցնել բնակչության փոխադրության գործին:

Կիևում կառուցվեց և շահագործման հանձնվեց առաջին տրամվայը, որով հիմք դրվեց տրամվայի տնտեսություններում էլեկտրական էներգիայի մասսայական օգտագործմանը:

Մինչև խորհրդային կարգերի հաստատումը նախկին ԽՍՀՄ-ի տարածքում գործել են տրամվայի 36 տնտեսություն՝ 1000 կմ երկարությամբ, որոնց շարժակազմը բաղկացած էր տրամվայի 4253 վագոններից: Առաջին համաշխարհային պատերազմի տարիներին տրամվայի տնտեսությունները գրեթե քայքայվեցին: Ռուսաստանի 23 քաղաքներում դադարեց տրամվայի գործունեությունը:

Հայաստանը, մասնավորապես Երևան քաղաքը, որը շուրջ մեկ դար գտնվում էր ցարական Ռուսաստանի տիրապետության տակ, մնացել էր զարգացման ցածր մակարդակի վրա:

Մինչ էլեկտրական տրանսպորտի շահագործումը, Երևանի բնակչության փոխադրումը կատարվել է ծիաքարչի միջոցով:

Հայաստանում խորհրդային կարգերի հաստատումից հետո Երևանում առաջին 10 տարիների ընթացքում կառուցվեցին մի շարք արդյունաբերական ձեռնարկություններ, որոնց առկայությունը պայմաններ ստեղծեցին Երևանի քաղաքաշինության զարգացման համար: Դրանցից էին Ձերժինսկու անվան հասոցաշինական, կաբելի, պահածոների գործարանները, Շահումյանի անվան մետաքսի կոմբինատը, կարամել-մակարոնի, ծխախոտի ֆաբրիկաները, Երևանի հիդրոէլեկտրակայանը և այլն: Սկսվեցին Ս.Ս. Կիրովի անվան կաուչուկի գործարանի կառուցման աշխատանքները: Շահագործման հանձնվեցին կուլտուր-կենցաղային մի շարք ձեռնարկություններ: Արագ տեմպերով աճում էր նաև բնակարանային շինարարությունը: Այս պայմաններում ծիաքարշն ի վիճակի չէր ապահովել զարգացող արդյունաբերական կենտրոնի ազգաբնակչության պահանջները: Երևանում անհրաժեշտություն էր դարձել բնակչության մասսայական փոխադրամիջոցների ստեղծումը: Տրամվայի գծերի, դեպոյի՝ արհեստանոցների և օժանդակ օբյեկտների կառուցումը ոչ միայն նպաստավոր պայմաններ էին ստեղծում բնակչության կուլտուրական սպասարկման համար, այլև խթանում էին մայրաքաղաքի բարեկարգման գործին:

Հին Երևանը կառուցվել էր առանց որոշակի պլանի, տարերայնորեն, դրա հետևանքով չկային բարեկարգ փողոցներ, որոնցով հնարավոր լիներ առանց լրացուցիչ ծախսերի և շինարարական աշխատանքների լուծել երթևեկության հարցը: Նախատեսվեց գոյություն ունեցող հին, նեղ ու կարճ փողոցների փոխարեն կառուցել նոր փողոցներ և պողոտաներ: Այդ խնդրի լուծումը կապված էր դժվարությունների հետ, որոնց հաղթահարման համար պահանջվում էին հսկայական կապիտալ ներդրումներ, տեխնիկական և շինարարական բազմաթիվ կոմպլեքսային հարցերի լուծում:

Ա.Վ.Բաղդյանի կատարած խորը ուսումնասիրությունները և «Հայաստանի էլեկտրատրանսպորտի ստեղծման պատմությունից» /Լրաբեր Հայկ. ՍՍՀ Գիտությունների ակադեմիայի, հասարակական գիտությունների 1966թ 2/273/ արժեքավոր աշխատությունը լույս է սփռում Երևանում էլեկտրատրանսպորտի հիմնադրման և գործարկման պատմության վրա: Հետագայում Ա.Վ. Բաղդյանի «Հայաստանի քաղաքային տրանսպորտի պատմությունից» /«Հայաստան» հրատարակչություն,

Երևան 1968թ/ ծավալուն գրքում առաջին անգամ լուսաբանվում է Հայաստանի քաղաքային մասսայական տրանսպորտի բազմահազարանոց կոլեկտիվների անցած փառավոր ուղին:

Հեշտ չի եղել մեզ մոտ էլեկտրատրանսպորտի ստեղծման անցած ուղին: Հայաստանի կառավարությունը և Երևանի քաղաքային խորհրդի գործկոմը դեռևս 1928 – 1929թթ. սկսել են զբաղվել Երևանի էլեկտրական տրանսպորտի ստեղծման հարցերով: Ի դեպ, այդ ժամանակ Հայաստանի ժողովուրդի նախագահի առաջին տեղակալը Արամայիս Երզնկյանը, միաժամանակ վարել է Երևանի քաղխորհրդի գործկոմի նախագահի պարտականությունները, և մայրաքաղաքում տրամվայի գծի շահագործումը մեծապես պայմանավորվեց նրա կողմից այս ուղղությամբ տարվող ծանրակշիռ աշխատանքներով: Էլեկտրական տրանսպորտի շինարարության ձեռնարկման առաջին իսկ օրից մինչև նրա հաջող ավարտն անգնահատելի մեծ աշխատանք է կատարել

Ն.Ս. Յուզբաշյանը եղել է Երևանի տրամվայի կառուցման բյուրոյի պետը, այնուհետև՝ տրամվայի վարչության առաջին տնօրենը: /Ա. Երզնկյանը և Ն. Յուզբաշյանը հետագայում տրամվայը շահագործման հանձնելու կապակցությամբ պարգևատրվել են «Կարմիր դրոշի» շքանշաններով: Մեծ է եղել Ն. Յուզբաշյանի ծառայությունը նաև Հայաստանի քաղաքային մասսայական տրանսպորտի ստեղծման ու զարգացման գործում/:

1930թ. Երևանում սկսվել են տրամվայի շինարարության նախապատրաստական աշխատանքները, իսկ շինարարությունը սկսվել է 1931թ. փետրվարին: Ինչպես շինարարության, այնպես էլ դրա հետ կապված մյուս խնդիրները լուծելու համար Երևանի քաղխորհրդի գործկոմի կոմունալ բաժնին առընթեր ստեղծվել է էլեկտրաքարշի կառուցման բյուրո, որի աշխատանքները ղեկավարել են Թբիլիսիից հրավիրված հայ ճանաչված ինժեներներ:

1930թ. հուլիսի 10-ին Երևանի քաղխորհրդի գործկոմի նախագահության նիստում հաստատվել են տրամվայի կառուցման նախագծերը: Նույն թվականի օգոստոսի 15-ին ԽՍՀՄ-ի պետպլանի տեխնիկական սեկցիան, ապա օգոստոսի 24-ին Մոսկվայում տրամվայների համամիութենական բյուրոյի էքսպերտ հանձնաժողովը տվել են իրենց համաձայնությունները: Վերջապես 1930թ. սեպտեմբերի 23-ին նախագիծը

հաստատել է Անդրֆեդերացիայի պետականի տեխնիկական խորհրդի շինարարական սեկտորը:

ԽՍՀՄ ժողտնտխորհը 2 մլն. 700 հազ. ռուբլի գումար է տրամադրել Երևանի էլեկտրական տրանսպորտի կառուցման համար:

ԽՍՀՄ ժողկոմխորհը Երևանում տրամվայի գծի կառուցման համար սկզբնական շրջանում ԽՍՀՄ կառավարությունից խնդրել է 1600 տոննա ռելս, որը կարող էր ապահովել 28,3 կմ միակողմանի գծի կառուցումը: Նախատեսվել է կառուցել երեք երթուղի, որոնցից մեկը ձգվելու էր քաղաքի կենտրոնական մասով մինչև երկաթուղու կայարան, մյուսը քաղաքի կենտրոնական մասը կապելու էր ֆաբրիկագործարանային շրջանի հետ, մինչև կաշվի գործարան, երրորդը կայարանից գործարանային թաղամասը:

Նկատի ունենալով, որ Թբիլիսիի տրամվայի պարկը կառուցվել է արտասահմանից ստացված նյութերի և սարքավորումների գնացուցակի համաձայն, Հայաստանի կառավարությունը ԽՍՀՄ կառավարության միջոցով ներկայացուցիչներ է ուղարկել Գերմանիա, որոնք համապատասխան առևտրական պայմանագրեր են կնքել սարքավորումների, հարմարանքների, կոնտակտային ցանցի, պղնձյա լարերի, ստորգետնյա կաբելների մատակարարման համար: Այդ հարցով զբաղվել է ՀԽՍՀ ժողկոմխորհի նախագահի առաջին տեղակալ Արամայիս Երզնկյանը: Անհրաժեշտ էր լուծել նաև տրամվայի վագոններ ստանալու հարցը, որի համար հանրապետության ղեկավարները դիմել են միութենական կառավարությանը: 1930թ նոյեմբերի 23-24-ը Մոսկվայում տեղի ունեցած կոմունալ տնտեսության ժողկոմատի գլխավոր վարչության խորհրդակցությունում քննարկվել է 1931-1933թթ տրամվայի վագոնների մատակարարման հարցը, և տրամվայների թողարկման սահմանափակ քանակի պատճառով որոշել են Երևանի համար պահանջարկն ապահովել 1934թ.: Սակայն մայրաքաղաքի քաղխորհրդի գործկոմը և հանրապետության ղեկավարները գործնական քայլերի են դիմում աշխատանքները նախատեսված ժամկետին ավարտելու և տրամվայի վագոնների հարցը լուծելու համար: Քաղաքային խորհրդի գործկոմը, հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ սկսված շինարարական աշխատանքները ընթանում են պահանջված տեմպերով, միութենական վերադաս օրգանների առաջ հարց է բարձրացնում մինչև 1932թ. հու-

լիսը՝ շինարարական աշխատանքների ավարտը, Երևանի տրամվայի պարկին տրամադրել 20 մարդատար վագոններ:

1931թ. մայիսի 12-ին Երևանի քաղխորհրդի գործկոմում տեղի է ունեցել միջտնտեսական խորհրդակցություն, որին մասնակցել են ջրմուղի, երկաթուղային ճանապարհների Երևանի տեղամասի, խճուղային ճանապարհների վարչական, Անդրկովկասյան էլեկտրական հոսանքի գրասենյակի, ժողովրդական տնտեսության բարձրագույն խորհրդի, քաղաքային էլեկտրացանցի, Երևանի կապի բաժանմունքի ներկայացուցիչները: Այնտեղ էր նաև Ալեքսանդր Թամանյանը, ինչպես նաև՝ գործի հետ առնչվող պաշտոնական մի շարք անձինք: Այս խորհրդակցությունում առաջարկվել է տրամվայի գծեր անցկացնել Երևանի Հարավային պողոտայով, մինչև երկաթուղու կայարանը: Խորհրդակցությունում քննարկվել են նաև տրամվայի էլեկտրասնման, ստորգետնյա կաբելների տեղադրման հարցերը և որոշվել է սնման ու ստորգետնյա կաբելները տեղադրել Աբովյան փողոցի աջ կողմում, իսկ մնացած բոլոր տեսակի կաբելների տեղադրումը՝ ջրմուղի, կոյուղու, թողնել ծախ կողմում:

Նկատի ունենալով այն, որ Արտաշատի խճուղու շրջակայքում Արշակունյաց (Օրջոնիկիձեի) պողոտայից դեպի Ս.Ս. Կիրովի անվան կաուչուկի գործարանն ընկած թաղամասում ապագայում նախատեսված էր կառուցել գործարաններ, ֆաբրիկաներ և այլ բազմապիսի հիմնարկ-ծեռնարկություններ, անհրաժեշտություն է զգացվել տրամվայի N 2 երթուղին բացել 26 կոմիսարների /Ազաթանգեղոս/ փողոցով, Արտաշատի խճուղով մինչև կաբելի գործարան (այժմ ռետինատեխնիկական իրերի գործարան):

Այն տարիներին էլեկտրական տրանսպորտի կառուցման աշխատանքները հեշտությամբ չեն իրականացվել. պահանջվել է մոբիլիզացնել ուժերը, գործնական քայլեր կատարել: Բոլոր տեսակի բեռների, շինարարական նյութերի փոխադրման գործերը կատարվել են սայլերի և կառքերի միջոցով: Էլեկտրաքարշի կառուցման բյուրոն իր տրամադրության տակ եղած տրանսպորտով ի վիճակի չէր սահմանված ժամկետում ավարտել նախատեսված շինարարական աշխատանքները տրամվայի գծերի, դեպոյի, մեխանիկական արհեստանոցների, ենթակայանների, վարչական շենքերի և մյուս օժանդակ օբյեկտ-

ների կառուցումը, եթե ռացիոնալ չօգտագործվեր Երևանում եղած տրանսպորտը, և օգնության ձեռք չմեկնեին քաղաքի արդյունաբերական ձեռնարկությունների կոլեկտիվները:

Երկու ամսվա շինարարական աշխատանքների արդյունքները ցույց են տվել, որ տրամվայի կառուցման բյուրոյի կոլեկտիվի և նրա օժանդակ կազմակերպությունների կատարած աշխատանքները սահմանված ժամկետից հետո են մնացել 20 օրով: Այդ էր պատճառը, որ Երևանի քաղխորհրդի գործկոմը 1931թ. մայիսի 17-ին, լսելով շինարարական աշխատանքների ընթացքի մասին, ընդունած որոշման մեջ նշել է. «Փոխադրամիջոցների (ծիերի, եզների, սայլերի) անբավարար քանակի և տեղական շինանյութերի և ոչ ժամկետային մատակարարման հետևանքով կառուցման աշխատանքները երկու տասնօրյակի չափով ետ են մնացել նորմալ ընթացքից»: Քաղխորհրդի գործկոմի որոշումը կատարելու համար կառուցողները և Հայտնարկուպը գործնական միջոցներ են ձեռնարկում շինարարական աշխատանքները նորմալ ընթացքի մեջ դնելու: Ավելացվում են փոխադրամիջոցները և բարելավվում շինանյութերի ժամանակին մատակարարումը՝ դրանով իսկ պայմաններ ստեղծելով կառուցման տեմպերն արագացնելու համար:

Սակայն կային նաև այլ լուրջ դժվարություններ: Անհրաժեշտ էր արագ կերպով լուծել բնակելի տարածության իրացման հարցերը: Մասնավոր տները քանդելու համար պահանջվում էին լրացուցիչ միջոցներ_և բնակարաններ՝ բնակչությանը տեղավորելու համար: Միայն Սիլաչի թաղամասում պետք է քանդվեր 37 սեփական տուն: Պահանջվում էր ժամանակին լուծել նյութատեխնիկական մատակարարման հետ կապված հարցերը: Այս հարցերը նույնպես լուծվեցին:

Մայրաքաղաքի հիմնարկ ձեռնարկությունների կոլեկտիվները շեֆություն են վերցնում տրամվայի շինարարությունն արագացնելու համար, բայց նյութատեխնիկական մատակարարման վատ կազմակերպումն արգելակում է դրան: Հայաստանի ժողկոմխորհը Անդրֆեդերացիայի բարձրագույն տնտեսական խորհրդի առաջ հարց է բարձրացրել՝ Երևանի տրամվայի շինարարության մատակարարումը մտցնելու առաջին խմբի մեջ: Բացի դրանից, Անդրֆեդերացիայի կառավարության մշտական ներկայացուցիչներին հանձնարարվել է ԽՍՀՄ կառավարության օրգաններում արագորեն լուծել Երևանի տրամվայի օբ-

յեկտների կառուցման համար սարքավորումների ձեռքբերման հետ կապված բոլոր հարցերը: Այդ միջոցառումները օգնել են վերջնականապես կատարելու մատակարարման գործը: Լուծվել է նաև շինանյութերի փոխադրման հարցը:

Գծի կառուցման աշխատանքները ղեկավարել են Մոսկվայից հրավիրված տեխնիկ Պ.Պավլովը, Թբիլիսիից՝ Առաքել Ֆարեգյանը, իսկ ենթակայանի մոնտաժման աշխատանքները՝ Լենինգրադի «Էլեկտրոսիլա» գործարանից հրավիրված Ա. Կուզնեցովը և Վ. Իվանովը: Տրամվայի կոնտակտային ցանցի մոնտաժումը ղեկավարել է Ա. Կարապետյանը, որը պատրաստել և դաստիարակել է տասնյակ կադրեր:

Տրամվայի շահագործման աշխատանքները կարգավորելու համար Միության տարբեր քաղաքներից հրավիրվել են վագոնավարներ՝ Ադրբեջանից Բագրատ Հարությունյանը, Պատվական Մարտիրոսյանը, Արսեն Զազյանը, Ասլան Պետրոսյանը, Խալիլ Կուլինը, Կրասնոդարից Վարդան Շադիրովը և ուրիշներ: 1933թ. հունվարի մեկից Տրամվայի կառուցման բյուրոն վերանվանվում է Տրամվայի վարչության:

1933թ. հունվարի 12-ին՝ տրամվայի շահագործման հանձնելու օրը, Երևանի աշխատավորները հավաքվում են միտինգի: ԽՍՀՄ ժողկոմխորհի նախագահի առաջին տեղակալ Ա.Երզնկյանի ճառից հետո տրամվայի վագոններն սկսում են շարժվել Աբովյան փողոցի, կայարանի, գործարանային թաղամասի երթուղիներով:

Տրամվայը շահագործման հանձնելու առթիվ Երևանի քաղխորհրդի գործկոմին, տրամվայի կառուցման կոմիտեին ողջույնի հեռագիր է հղել ՀԿ(բ)Կ Կենտկոմի առաջին քարտուղար Աղասի Խանջյանը, ուր ասված էր. «Այսօր մենք գործարկում ենք մի ձեռնարկություն, որը խոշոր խթան պետք է հանդիսանա մեր մայրաքաղաքի, նրա արդյունաբերության, շինարարության հետագա առաջընթացի զարգացմանը»:

* * *

Խորհրդային իշխանության տարիներին Երևանը դարձավ Միության խոշոր արդյունաբերական կենտրոններից մեկը: Այդ հսկայական աճի հետ միասին զարգացավ նաև քաղաքային էլեկտրատրանսպորտը (տես աղյուսակ-2):

Երևանի քաղաքային տրանսպորտի միջոցները

	1940	1950	1960	1970
Տրամվայ գծի շահագործման երկարությունը /կմ/	39.5	45.3	72.0	99.0
Տրամվայ ուղևորների փոխադրումը (մլն մարդ)	47	35.3	63.8	52.9
Տրոլեյբուս գծի շահագործման երկարությունը /կմ/	-	23.2	61.3	95.1
Տրոլեյբուս ուղևորների փոխադրումը (մլն մարդ)	-	8.1	38.1	62.1

Տրամվայը շահագործման հանձնելուց հետո հսկայական չափերով մեծացավ նրա գործունեության շառավիղը: Եթե տրամվայի շահագործման առաջին տարին գծի երկարությունը 7 կմ էր, ապա 1965թ. այն հասավ 85 կմ-ի: Իրարից տասնյակ կիլոմետրեր հեռու գտնվող թաղամասերը և արդյունաբերական ձեռնարկությունները էլեկտրատրանսպորտը կապեց միմյանց: Տրամվայի արտադրական բազայի զարգացմանը զուգընթաց մեծ չափով ավելացավ շարժակազմը: 1933թ. 10 վագոնների փոխարեն 1965թ. գիծ էին դուրս գալիս օրական 180-190 տրամվայի գնացքներ, 200-ից ավելի տրոլեյբուսներ:

Քաղաքային էլեկտրատրանսպորտը լուրջ վերափոխումներ մտցրեց մայրաքաղաքի տնտեսական և կուլտուրական կյանքում, մեծ դեր խաղաց քաղաքի բարեկարգման գործում, նպաստեց արդյունաբերական ձեռնարկությունների, կենցաղային օբյեկտների ռիթմիկ աշխատանքին, մշակույթի զարգացմանը: էլեկտրատրանսպորտի դերը մեծ է ոչ միայն բնակչության ժամանակի խնայողության, հոգևոր կյանքի, հանգիստը լավագույնս կազմակերպելու գործում, այլև արտադրական գործընթացների կազմակերպման անմիջական շարունակողն է.

առանց որի հնարավոր չէ արտադրության համաչափ և նպատակաուղղված աշխատանքը:

Ահա այսպիսի պատմական անցյալ ունի Երևանի տրամվայը (հետագայում 1957թ. նրան ընկերակցեց տրոլեյբուսը): Սակայն անընդհատ աճող և զարգացող Երևանին էլեկտրատրանսպորտի այս ձևերը սկսեցին չբավարարել. անհրաժեշտ էր կտրուկ քայլերի դիմել:

ԵՎ ահա ծնվեց Երևանում մետրոյի շինարարության գաղափարը...

Անշուշտ ընթերցողին կհետաքրքրի մետրոշինարարության ծագման և զարգացման պատմությունը, դրանից ելնելով հակիրճ կանգ առնենք այս հարցի վրա:

1963թ. լրացավ համաշխարհային մետրոշինարարության հիմնադրման 100 տարին: Սկիզբը դրվեց Լոնդոնում՝ 1863-ին. շահագործման հանձնելով առաջին մետրոն, 19 դարի վերջին և 20-րդ դարի սկիզբին վերջնականապես մետրոն հաստատվեց՝ որպես քաղաքային տրանսպորտի ժամանակակից և առաջավոր ձև, իսկ Առաջին և Երկրորդ համաշխարհային պատերազմների միջև ընկած ժամանակահատվածում մետրոշինարարության մեջ տեղի ունեցավ արմատական տեխնիկական վերազինում, այդ գործընթացը շարունակվում է նաև մեր օրերում: Նախկին Խորհրդային Միության մեջ առաջին մետրոն կառուցվել է Մոսկվայում 1934թ. 11.6 կմ ընդհանուր երկարությամբ, 13 կայարաններով: Այն կառուցվել է երեք տարում, ընդ որում, աշխատանքի 80 տոկոսը իրականացվել է 1934թ.: Շինարարությունում աշխատել են 75 հազ մարդ, այդպիսի ծավալով և այդպիսի տեսպետով շինարարության ձեռնարկում մետրոպոլիտենի շինարարությունում աշխարհը չէր տեսել:

Մինչև 1966թ. հունվար ամիսն աշխարհում գործում էր 34 մետրոպոլիտեն: Թբիլիսիի մետրոն դարձավ աշխարհում 35-րդը... Այդ տարի նախագծվում և աշխարհի 70 խոշոր քաղաքներում իրականացվում է մետրոպոլիտենների շինարարությունը:

Ահա տվյալներ, որոնք հետաքրքրություն են ներկայացնում: Վերցված են 1965թ. տվյալները: Նյու-Յորքում ապրում էր 14.3 մլն մարդ, գործող մետրոյի 29 ուղղությունների երկարությունը հասնում էր 380 կմ-ի, կայարանների թիվը 482-ի: Տոկիոյում ապրում էր 11.3 մլն մարդ.

գործող մետրոյի 13 ուղղությունների երկարությունը հասնում էր 60կմ-ի, կայարանների թիվը՝ 46-ի: Լոնդոնում ապրում էր 10.5 մլն մարդ, գործող մետրոյի 7 ուղղությունների երկարությունը հասնում էր 393կմ-ի, կայարանների թիվը՝ 230-ի: Չիկագոյում ապրում էր 6.1 մլն բնակիչ. գործող մետրոյի 7 ուղղությունների երկարությունը հասնում էր 131 կմ-ի, կայարանների թիվը՝ 135-ի ... Թվարկվեցին մի քանի մլն ազգաբնակչություն ու թիվ 128 քաղաքներում մետրոպոլիտենի շինարարությանը վերաբերող տվյալներ: Սակայն չէ՞ որ եղել են քաղաքներ՝ 1 մլն ազգաբնակչություն ունենալու շեմին գտնվելու պայմաններում և սկսել են մետրոպոլիտենի շինարարությունը...

Ստոկհոլմ, 1964թ. ապրիլին շահագործման է հանձնվել մետրոպոլիտենի երկրորդ հերթը՝ 11կմ երկարությամբ, 11 կայարաններով: Ավելորդ չէ նշել, որ Շվեդիայի մայրաքաղաքում մետրոպոլիտենի շինարարությունը սկսվել էր այն ժամանակ, երբ քաղաքի ազգաբնակչության թիվը չէր հասել 1 մլն-ի:

Բնակչության աճի տեմպերը թելադրում էին, որ մի քանի տարի հետո Երևանն էլ կդառնա միլիոնանոց քաղաք: Իսկ ինչո՞ւ այսօր՝ 1962թ. այդ մասին չմտածենք ...

Աշխարհի մեկ և կես տասնյակ քաղաքներում մետրոպոլիտենի ստորգետնյա ուղեհատվածի երկարությունն այնքան էր, որքան կարող էր լինել Երևանում:

Այսպես՝ Կոպենհագենում թունելի երկարությունը հասնում էր 1.5կմ, Օսլոյում՝ 2կմ, Տորոնտոյում՝ 5.2կմ, Լոս Անջելեսում՝ 1.2կմ, Նագոյում՝ 2.63կմ, Սիդնեյում՝ 2.4կմ:

Դժվար է հաշտվել այն մտքի հետ, որ տարիները թռչում են, մարդիկ իրենց մահկանացուն են կնքում, իսկ մասնագետի՝ լրագրողի, հրապարակախոսի, կամ լրատվական այլ ծառայությունների աշխատողների մտքով անգամ չի անցնում Երևանում իրականացված դարի հզոր կառույցներից մեկի՝ մետրոշինարարության մասին, երկու փոքրիկ գրքույկներից բացի, լուրջ մնայուն գործ ստեղծել: Չէ՞ որ ժամանակակիցներս իրավունք ունենք հպարտանալու ...

Ընդամենը երկու կամ երեք մասնուլում տպագրվել են տեղեկություններ մետրոյի շինարարության մասին հիշողության ձևով. ծով գործերի մեջ մի կաթիլ է, չերևացող մի բան: Պատվավոր կառույցի նկատմամբ անտարբեր մոտեցումը ինձ հանգիատ չէր տալիս: Ջրուցեցի իմ բարեկամ Լավրենտի Աշոտի Բարսեղյանի հետ:

Իրոք, լինում են պահեր, որոնք քեզ (երբեմն նաև շրջապատի) համար որոշիչ են լինում՝ ինչպես Երևանի մետրոյի շինարարության ժամանակ պայթեցումից հետո ժայռի միջից դուրս եկող ջրի հզոր շիթը. Լավրենտի Բարսեղյանի հետ զրույցից իմացա, որ Երևանում մետրոյի շինարարության գաղափարը ծնվել է 1962թ: Նա 1960-ականի սկզբներին Երևանի քաղխորհրդի գործկոմում պատասխանատու պաշտոն էր վարում՝ գործկոմի քարտուղարն էր և տեղյակ էր ոչ միայն նախագահի, տեղակալների գործունեություններին, այլև գործերի առաջին կազմակերպիչներից մեկն էր: Նրա հիշողություններն օգնեցին տողերիս հեղինակին շատ հարցեր պարզել:

Նպատակահարմար համարեցի, ուսումնասիրել հանրապետության կառավարության որոշումները, կարգադրությունները, արխիվային այլ փաստաթղթեր, սկսած 1962թ. զրուցել նախկինում պատասխանատու պաշտոններ գրաված մարդկանց հետ, որոնք առնչվել են Երևանի մետրոպոլիտենի գաղափարի իրականացման աշխատանքներին՝ նպատակ ունենալով միայն և միայն ճիշտ և արժեքավոր հիմնավորումներով թղթին հանձնել Երևանի ստորգետնյա հզոր կառույցի հակիրճ նկարագիրը՝ հույս ունենալով, որ գրածն ազդակ կհանդիսանա, քանի դեռ ուշ չէ, կատարված մաքառումների պատմության ստեղծմանը:

... Արժեքավոր հիշողություններով ու փաստացի նյութերով մեծ օգնություն ցույց տվեց Երքաղխորհրդի գործկոմի 1963-1973 թթ. նախագահի տեղակալ Արամ Նիկիտի Արամյանը, որը նույնպես հիմնավորեց 1960-ականների առաջին տարիները՝ որպես Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության գաղափարի իրականացման ուղղությամբ տարվող աշխատանքի «հիմնադրման» տարիներ: Երքաղխորհրդի գործկոմի 1962-1975թթ. նախագահ Գրիգոր Հովհաննեսի Հասրաթյանը Երևանում մետրո կառուցելու գաղափարի հեղինակն է: Ահա թե Գրիգոր Հասրաթյանը այդ մասին ինչ էր գրել.

«Երևանը, ովքեր տարբեր քաղաքներում օգտվել են մետրոյի ծառայություններից, անկասկած, փայփայել են փոխադրամիջոցի այդ հրաշալի տեսակը հարազատ ուստանում ունենալու գրեթե անիրականանալի երազանքը: Այդ միտքն ինձ զբաղեցրել էր շատ տարիներ առաջ, բայց այն վերածվեց անդիմադրելի անհրաժեշտության և քաղխորհրդի նախագահ աշխատելու առաջին իսկ ամիսներից անձամբ առնչվեցի ճոճվող տրամվայի ու տրոլեյբուսների, ծխի ու փոշու մեջ երթևեկող ավտոբուսների հետ: Ամենևին չթերագնահատելով անցած և ներկա ժամանակաշրջաններում այդ փոխադրամիջոցների ծառայությունը՝ երևանցիների սպասարկման գործում մետրոյի առկայությունը և նրա ծառայությունից օգտվելը որակական նոր երևույթ պետք է հանդիսանային, ազդարարեին նոր ժամանակներ, աշխատանքային, մարդկային փոխհարաբերությունների նոր մոտեցումներ, նոր ըմբռումներ ներարկեին քաղաքային կյանքին: Առանց մետրոյի անխափան և ճշտապահ գործունեության, առանց նրա բարձրորակ սպասարկման և քաղաքացիների՝ իրօք բարեկիրթ փոխհարաբերությունների անհնար կլիներ շոշափելի, տեսանելի դարձնել այդ ամենի հմայքն ու արժեքները»¹:

Եվս մեկ հավաստի փաստ:

«Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրի 1979թ N 7-ում «Երևանի մետրոյի գծերի զարգացման հեռանկարները» խորագրով «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի «Մետրո և թունելներ» բաժնի գլխավոր մասնագետ Ռոմուլալ Գեղամյանը գրում է «...Երևանում մետրոպոլիտենի պրոբլեմով նախագծողները զբաղվում են արդեն շուրջ 15 տարի:

¹ «Կոմունիստ», 1999 թ, 916 ապրիլի, N13 (268) «Ինչպես է կառուցվել երևանյան մետրոն»:

1964թ. սկզբներին, երբ հարց բարձրացավ քաղաքի հեռավոր հեռանկարի՝ նոր գլխավոր հատակագծի մասին, նույն ժամանակ էլ առաջացավ քաղաքի ողջ տրանսպորտային համակարգի վերակառուցման և զարգացման պրոբլեմը: Նախագծային մշակումների խորացման հետ ակնհայտ է դառնում, որ առանց արագընթաց տրանսպորտի համակարգի, մեծ Երևանը չի կարող գոյություն ունենալ»: Այնուհետև գրում է «...1966թ. «Կազգիպրոտրանս» ինստիտուտը մշակեց «Երևան քաղաքում մետրոպոլիտենի շինարարության տեխնիկա-տնտեսական հիմնավորման» նախագիծը»: Պարզ է, որ այն ոչ պակաս մեկ-երկու տարվա քրտնաջան աշխատանք էր պահանջելու:

Իսկ Ռ.Գեղամյանը 1964թ. «Կազգիպրոտրանսում» էր Թբիլիսիում, ուր հայրողի Վլադիմիր Դանդուրովի հետ մտածում էին՝ ինչպես օգնեին մայր հայրենիքին, մայրաքաղաքին:

Այսքանը բավական էր ինձ համար փաստացի նյութերի ձեռք բերմանը լավատեսորեն տրամադրվելու, ուսումնասիրություններն ակունքից՝ «Երևաննախագիծ» ինստիտուտից, սկսելու համար: Չէ՞ որ մայրաքաղաքի սոցիալտնտեսական խնդիրների, նրա հեռանկարային՝ հատակագծի զարգացման հարցերով զբաղվում էր նախագծային այս կազմակերպությունը, ուր ամփոփված էին նաև մետրոպոլիտենի ստեղծման գաղափարի իրականացման ուղիները:

Հիմա խոսքն ըստ հերթականության և հակիրճ:

1960-ական թվականների առաջին կեսը Երևանի համար շատ խնդիրների իրականացման տեսակետից իրավամբ կոչվելու է «Ոսկե տարիներ»: Դրանից մեկում «բախվեցին» երկու մեծություններ, որոնց հավաքական ուժը հնարավորություն էր տալու մայրաքաղաքի զարգացման պատմության մեջ մնալուն հետք թողնել:

1961թ. վերջն էր: Արդեն կյանքի մեծ ճանապարհ անցած Բաղալ Հմայակի Մուրադյանը պետք է աշխատեր կուսակցության՝ Երևանի քաղաքային կոմիտեի առաջին քարտուղար: Նա կուսակցական աշխատանքի մեծ փորձ ուներ. ղեկավարել էր Լենինյան կուսշրջկոմը:

Միության ամենախոշոր և կարևորագույն ձեռնարկություններից մեկը Ս.Մ. Կիրովի անվան քիմիական կոմբինատը, պետք էր ոտքի

կանգնեցնել. այլ կերպ՝ տասնյակ, նույնիսկ եղած ու նորակառույց ձեռնարկություններից հարյուրավորների բախտը որոշվելու էին նրա հստակ աշխատանքով, հզորացմամբ: Որոշվել էր կուսշրջկոմի առաջին քարտուղարին ուղարկել իր նախկին «վաթաճը»՝ քիմիական կոմբինատը՝ որպես տնօրեն, որտեղ իր արտադրական մկրտությունն էր ստացել, տարիների ընթացքում աճել, դարձել արտադրության խոշոր կազմակերպիչ, հետո ընտրվել կուսկոմիտեի քարտուղար: Արդեն որպես տնօրեն 4 տարի ղեկավարելով քիմկոմբինատը՝ Բաղլա Մուրադյանն անհնարինը դարձրեց հնարավոր իր կազմակերպչական տաղանդով. ձեռնարկությունը և դրա հետ առնչվող կազմակերպությունների կոլեկտիվները ուղղակի ոտքի կանգնեցին: Եվ հանկարծ Հայաստանի կոմկուսի առաջին քարտուղար Յակով Նիկիտի Չարուբյանի մտահղացմամբ որոշվեց մայրաքաղաքի կուսակցական կոմիտեի առաջին քարտուղար ընտրել Բաղլա Մուրադյանին: Կոմբինատի աշխատողները, հատկապես բանվորները, «բու՛նտ» բարձրացրին: Չէ՞ որ սիրված, արդեն սրբացրած տնօրենին իրենց մոտից «հանում են»: Անհարժեշտ եղավ մարդկանց հասկացնել, որ ոչ միայն իրենց, այլև մայրաքաղաքի շահերն են պահանջում նրա տեղաշարժը, նա պետք է բոլորին: Համոզվեցին: Նույնիսկ իմ հասակակիցները (այն ժամանակ ուսանող էի) դալավ են հիշում: Այլ վերաբերմունք ցույց տրվեց Երևանի քաղխորհրդի գործկոմի ապագա նախագահ «հյուսիսից եկած» Գրիգոր Հովհաննեսի Հասրաթյանի նկատմամբ: Գործնական աշխատանքի մեծ ճանապարհ անցած քաղաքաշինության գիտակը 4 տարի ղեկավարեց «Երևաննախագիծ» ինստիտուտը, այնուհետև ղեկավարեց Լենինական քաղաքի գործադիր կոմիտեն, վաստակեց մեծ ճարտարապետի անուն: Որոշել էին նրան տեղափոխել Երևան: Գյումրեցիները հիշում են, թե ինչպես գործկոմի նախագահը, քաղաքի շինարարության ամեն մի «ծակ ու ծուկ» մտնելով, փոխում էր քաղաքի բարեկարգման հետ կապված նախագծերը՝ այն ավելի հրապուրիչ և տեսանելի դարձնում: Կավիճը միշտ գրպանին, անհրաժեշտության դեպքում ասֆալտի վրա գծագրելով իր մտահղացումները և մասնագետներին համոզելով, պարտադրում էր մինչև նրա ավարտը չջնջել ասֆալտի վրայի «գծագրերը»: Այդ ճանապարհով Լենինականում /Գյումրի/ հիմնադրեց պուրակների, ցայտաղբյուրների մի շարք: Գրիգոր Հասրաթյանը գալու էր Երևան, որ այս-

տեղ էլ ձեռնարկներ նմանօրինակ շինություններ և հավերժանար...

Ի հակադրություն քիմիագործների՝ գյումրեցին «բու՛նտ» չբարձրացրեց: Նախագահի նկատմամբ երախտիքը արտահայտվեց նրանով, որ մի քանի «ծեռք» դիուլ-գուռնայով, մինչև Շիրակի տարածքի ճանապարհի ծայրը Թալինից էլ այն կողմ, յուրաքանչյուր բնակավայրի մոտ ճանապարհին աղ ու հացով, հայկական սեղան զգած, նվազով ու պարով ճանապարհ դրեցին նրան, ինչպես ասում էին, «հայրաքաղաքից» մայրաքաղաք:

Եվ այսպես, երկու մեծություններ Բաղլա Մուրադյանը և Գրիգոր Հասրաթյանը 1962թ. Երևանում հանդիպեցին Երևանի հոգսերը հոգալու և մասնավորապես ապագայում մետրոպոլիտենի գաղափարի իրականացման գործնական քայլեր ձեռնարկելու համար:

Եվ չտ է ասված «Հացթուխը պետք է հաց թխի, կոշկակարը կոշիկ կարի»: Մայրաքաղաքի նշված երկու մեծությունները՝ Երևանի բնակչության հոգսերի և ծագումների գիտակները, գիտեին ինչից սկսել և, ինչպես քաղաքի կյանքում, արմատական տեղաշարժ կատարել, Երևանը զարգացած և քաղաքակիրթ մայրաքաղաք դարձնելու, սպասարկման ոլորտում բեկում մտցնելու ճանապարհով մարդկանց հոգսերը թեթևացնելու համար, ինչպես նաև հետնորդներին ապացուցելու, որ կյանքի մեծ ճանապարհ անցած մարդիկ կարող են միմյանց հետ համագործակցված աշխատել, իրենց արժանի հետք թողնել ...

Եվ նրանք թողեցին:

Առաջին իսկ օրից, օրվա խնդիրներին զուգահեռ, քաղաքի նոր ղեկավարությունը ձեռնամուխ եղավ մայրաքաղաքի հեռանկարային զարգացման ուսումնասիրությանը և դրանից բխող կոնկրետ միջոցառումների ձեռնարկմանը: Չէ՞ որ 1951թ. Երևան քաղաքի հին գլխավոր հատակագծով նախապատրաստված հողատարածքները վաղուց սպառվել էին. անհրաժեշտ էր նոր հատակագիծ մշակելը: Ահա թե ինչու քաղաքի ղեկավարների ահազանգի հիման վրա հանրապետության կառավարությունը 1962թ. օգոստոսի 29-ին N 408 որոշմամբ նոր տարածքներ հատկացրեց Երևանին, իրական հիմք ստեղծելով՝ մայրաքաղաքի նոր հատակագծի մշակման համար:

Երքադիտրորդի գործկոմի նախագահ Գրիգոր Հասրաթյանը, և Երքադիկոմի առաջին քարտուղար Բադալ Մուրադյանը ձեռնամուխ եղան կառավարության որոշման կատարմանը՝ «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվի ուժերով Երևանի նոր հատակագծի ստեղծման աշխատանքներին:

2 Ուլտունասիությունները ցույց տվեցին, որ, իրոք, մայրաքաղաքի նոր հատակագծի ձեռնարկումը կենսական անհրաժեշտություն էր: Այդ են վկայում ՀՍՄԴ գիտությունների ակադեմիայի հաշվողական կենտրոնի հետազոտման արդյունքները: Ըստ որի մայրաքաղաքին հատկացված /1951թ./ տարածքների արագ իրացումը պայմանավորված էր Երևանում տարբեր պրոֆիլի արդյունաբերական ձեռնարկությունների զարգացումով, որը բերելու էր բնակչության մեծ աճ: Այսպես եթե 1939թ. մայրաքաղաքի բնակչության թիվը կազմում էր 200 հազար մարդ, ապա 1959թ. այն կազմեց 508 հազար. փաստացի այն աճեց երկուս և կես անգամ: Դինամիկ զարգացման հաշվարկները ցույց տվեցին, որ հեռանկարում՝ 1980թ. Երևանի բնակչության թիվը հասնելու է 900 հազար մարդու: Դրանից ելնելով նոր հատակագծով նախատեսվեց բնակելի շենքերի համար հողահատկացում կատարել հարավարևելյան /Շահումյանի շրջան/ և հյուսիսարևելյան /Ավան, Նոր-Նորք/ ուղղություններով, որոնք միկրոկլիմայի տեսակետից ավելի բարենպաստ էին:

Քաղաքի ծայրամասային տարածքների իրացումը, մասսայական շինարարության իրականացումը միաժամանակ բերում էր հասարակական տրանսպորտից /տրամվայ, տրոլեյբուս, ավտոբուս/ օգտվելու, տրանսպորտային տեղափոխումների նորմավորված ժամանակի ավելացմանը /մարդկանց ժամանակի կորուստ/: Ահա թե ինչու Երևանի գլխավոր հատակագծի հիմնական բաժինների՝ քաղաքի ճարտարապետական հատակագծի իրականացման, բնակելի շենքերի շինարարության, արտադրական տարածքների կազմակերպման, կանաչապատման և ոռոգման, կուլտուր-կենցաղային, մշակույթի և այլ բնագավառների հարցերի լուծման հետ միասին, նոր հատակագծով առանձնահատուկ ուշադրության արժանացավ հասարակական տրանսպորտի զարգացման հարցը: Հատակագծի ուղևորատրանսպորտի կոմպլեքսային զարգացման սխեմայի աշխատանքներին ձեռնամուխ եղան «Երևան-

նախագիծ» ինստիտուտի ճարտարապետական հատակագծման արվեստանոցի աշխատակիցները, ղեկավարն էր ճարտարապետ Է.Ա. Պապյանը, տրանսպորտի բաժնի հեղինակներն էին ինժեներներ Վ.Վ. Վարդանյանը, Ռ.Ն. Ջարգարյանը, աշխատանքին մասնակցեցին նաև ինժեներ Ռ.Գ. Գեղամյանը և ճարտարապետ Ֆ.Ա. Մարկոսյանը:

3 Ճարտարապետների և ինժեներների խորն ու բազմակողմանի ուսումնասիրությունները հանգեցրին այն մտքին, որ մարդկանց տրանսպորտային երթևեկության ժամանակի կորուստները կրճատելու համար նպատակահարմար է ունենալ արագընթաց գծային տրանսպորտ տեղափոխման մեծ թողունակությամբ: Այդ իսկ պատճառով նպատակահարմար գտնվեց և հատակագծում նախատեսվեց հասարակական տրանսպորտի սպասարկման երեք ձև, որից մեկը մետրոպոլիտենն էր: Ըստ նախագծի մետրոպոլիտենի գծի անցկացումը բաղկացած էր օղակաձև և տրանզոյին գծերից: Օղակաձև գիծն ընդգրկում էր քաղաքի հարավային, կենտրոնական, հյուսիսային և արևմտյան մասը: Տրանզոյին գիծը նախատեսվել էր հարավ-արևմուտքից դեպի հյուսիսարևելք անցնելով քաղաքի կենտրոնական մասով: Հատելով օղակաձևին ստեղծվում էր երկու կայարաններից փոխադրման հնարավորություն: Ըստ սխեմայի մետրոպոլիտենի գծերի երկարությունը կազմելու էր 37կմ, 23 կայարաններով: ✓

4 1962-1964թթ. մշակված Երևանի նոր հատակագծի համաձայն մետրոպոլիտենի միջոցով ազգաբնակչության տրանսպորտային սպասարկումն ամենարդյունավետն էր, և այն բավարարում էր մայրաքաղաքի զարգացման հեռանկարին:

Մնում էր նրա հիմնարար լուծումը միութենական կառավարությունում և ոչ պակաս կարևոր՝ նախագծային կազմակերպության կողմից տեխնիկա-տնտեսական հիմնավորումը և նախագծային աշխատանքների ձեռնարկումը, որից զուրկ էր հանրապետությունը:

Ելք գտնվեց...

Ահա թե ինչ է գրում իր հիշողություններում Գրիգոր Հասրաթյանը.

«...Անսպասելիորեն ինձ այցի եկավ գիտությունների ակադեմիայի թղթակից-անդամ, անվանի երկրաբան Գեորգի Ստեփանյանն ու հայտնեց, որ Թբիլիսի քաղաքի մետրոյի նախագծի հեղինակը Դանդուրով ազգանունով հայ ինժեներ է ու իմ մտերիմ բարեկամը, և նա պատրաս-

տական է երևանի համար մետրո ճախագծելու: Ես մեկնեցի Թբիլիսի և հանդիպեցի ինժեներ Վլադիմիր Դանդուրովին: Մանրամասը խորհրդակցելուց հետո նա համաձայնվեց նախագծել պայմանով, եթե լինի միութենական տրանսպորտի շինարարության նախարարի կամ նրա առաջին տեղակալի կարգադրությունը ...»¹:

Իսկ ո՞վ էր Դանդուրովը.

Դիլիջանում ծնված Վլադիմիր Կոնստանտինի Դանդուրովի վրա հսկայական էր նրա հորեղբոր՝ Մեսրոպ Դանդուրովի ազդեցությունը: Դոկտոր-պրոֆեսոր Մեսրոպ Դանդուրովը Թիֆլիսի երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներների ինստիտուտի (ԹԲԵՏԻԻ) ամբիոնի վարիչն էր: Երկրի բոլոր նշանակալի թունելները կառուցվել են նրա անմիջական մասնակցությամբ: Գիտնականի հեղինակային կարծիքը զնահատույն էին և արտասահմանում: Նա պիտի ներգրավվեր Լա-Մանշի տակ թունելի կառուցման հանձնաժողովի կազմում, եթե չլիներ անժամանակ մահը...

Չարմանալի չէր, որ Վլադիմիրն էլ տարվեց թունելներով և ընդունվեց ԹԲԵՏԻԻ-ն, որն ավարտեց պատերազմը վերջանալուց մեկ տարի առաջ: Նա ֆակուլտետի միակ Ստալինյան թոշակառու էր, չնայած հայրը 1937թ. բռնարարքի էր ենթարկվել:

Աշխատանքն սկսեց Գյուսիսկովկասյան մերձակատային արշավախմբում, որտեղ երիտասարդ ինժեները զբաղվում էր նախագծային և պատերազմի ժամանակ ավերված կամուրջների և թունելների վերականգնման աշխատանքներով, որը լավ պրակտիկա եղավ նրա համար: Ապա հաջորդեց երկար տարիների աշխատանքը «Կովտրանսնախագծուն»: Դեռևս իր գործունեության ամենասկզբում Վլադիմիր Դանդուրովը ղեկավարել է Պուշկինի լեռնանցքի թունելի, ապա և Հայաստանի այլ խոշոր կառույցների նախագծման աշխատանքները: Երկաթուղիների, այդ թվում և թունելների կառուցման ինստիտուտի հսկայական փորձը Թբիլիսիի մետրոպոլիտենի նախագծման համար լավ հիմք ծառայեց: Ինժեներական փայլուն հատկությունների, բարձր աշխատունակության շնորհիվ, Վլադիմիր Կոնստանտինովիչը նշանակվում է գլխավոր մասնագետ, այնուհետև մետրոյի և թունելի նոր կոնսպ-

1. «Կոմունիստ». 1999 թ. 916 ապրիլի, N13 (268), «Ինչպես է կառուցվել երևանյան մետրոն»:

լեքսային բաժնի պետ: Դանդուրովը ոչ միայն նախագծի կազմակերպիչ էր, այլ նաև նախագծի գլխավոր ինժեները, ասել է թե՛ հեղինակը:

Նա էր սկսում և ավարտում նախագիծը, նա էր կրում հուսալի կոնստրուկցիաների ստեղծման և լավագույն լուծումներ գտնելու հսկայական պատասխանատվությունը. նրա հարուստ գիտելիքները եական դեր էին կատարում նախագծում գիտության և տեխնիկայի առաջավոր նվաճումներն ընդգրկելու հարցում: «Թբիլիսիի մետրոն» գրքում գրված է. «...Փառք այն կոլեկտիվին, որը ղեկավարեց նախագծի գլխավոր ինժեներ Վլադիմիր Կոնստանտինի Դանդուրովը...»¹: Հեղինակություն, որի անունը գիտեր ողջ խորհրդային երկիրը...

Մայրաքաղաքի նոր ղեկավարությունը ձեռնամուխ եղավ բոլոր ուղություններով երևանի կյանքի համաչափ զարգացմանը: 1960-ականի առաջին տարիներին ժողովրդային ստեղծումը նոր թափ հաղորդեց մայրաքաղաքի արդյունաբերության զարգացմանը, դրա կառուցվածքում տեղի ունեցան արմատական որակական տեղաշարժեր. արագ տեմպերով զարգացան հատկապես գիտատեխնիկական առաջընթացն ապահովող ճյուղերը սարքաշինությունը, ռադիոէլեկտրոնիկան: Բնակչության բուռն աճին զուգընթաց՝ մեծ թափ ստացավ պետական, ապա նաև կոոպերատիվ բնակարանային շինարարությունը: Հիմնվեցին բնակելի խոշոր զանգվածներ (Արաբկիր, Աջափնյակ, Ձեյթուն, հետագայում Նոր-Նորք, Ավան, Հարավարևմտյան, Արարատյան), ծավալվեցին Կենտրոնի վերակառուցման և խարխուլ բնակելի ֆոնդերի վերացման աշխատանքները: Շարք մտան գիտահետազոտական և նախագծային կազմակերպություններ, մշակութային լուսավորչական հիմնարկներ և այլն:

Երևանում կատարված բոլոր բարեփոխումներին զուգահեռ առաջնահերթ ուշադրություն էր դարձվում հատկապես քաղաքային տրանսպորտի զարգացման վրա:

Մայրաքաղաքում 1965 թվականին 1960 թվականի համեմատ երթուղային գծերի ընդհանուր երկարությունն ավելացավ 1/5-2 անգամ, տրանվայների ու տրոլեյբուսների գծերի երկարությունը 49.9 կմ-ով:

1. «Тбилистское метро» – Изд. «Мерани» Тбилисси 1968г. см. 38

Շահագործման հանձնվեցին նոր ավտոկայան, տրամվայի պարկ, մարդատար տաքսամոտորային ձեռնարկություն, երկու ավտոբուսային պարկ: Տրանսպորտային ձեռնարկությունները համալրվեցին նոր շարժակազմով: Բավական է ասել, որ 1967թ. հունվարի 1-ի դրությամբ Երևանում ավտոբուսների թիվն ավելացավ 4 անգամ, տրոլեյբուսների՝ 2 անգամ, տրամվայինը՝ 1.5 անգամ: Հետագայում 1975 թվականին, 1970-ի համեմատ տրոլեյբուսների գծի երկարությունը ուղեգծերի փոխադրումն ավելացավ շուրջ երկու անգամ: Ինչ խոսք, ձեռնարկված միջոցառումներն իրենց դրական արդյունքն ունեցան: Սակայն քաղաքի տրանսպորտային սպասարկումը հիմնական հատվածում՝ Կենտրոնում, գրեթե մնում էր լարված: Գործնական այլ քայլեր ևս ձեռնարկվեցին: «Պիկ» ժամերին երթևեկությունը կարգավորելու համար մշակվեցին և գործողության մեջ դրվեցին ուսումնական հաստատությունների, դպրոցների և այլ հիմնարկ ձեռնարկությունների աշխատանքային գրաֆիկը՝ «սահուն գրաֆիկ» հատկապես աշխատանքային օրվա սկզբի մեկ ժամվա հատվածում մարդկային հոսքը տրանսպորտի միջոցով «բեռնաթափելու» նպատակով: Յուրաքանչյուր տարի նման միջոցառում գործողության մեջ էր դրվում հատկապես ուսումնական տարվա նախօրյակին: 1967թ. հունիսից վերանայվեց Երևանի տրոլեյբուսների, ավտոբուսների, բուր կանգառների տեղաբաշխումը մինիմումի հասցվեցին երկար երթուղիները, տարբեր շրջանների, թաղամասերի միջև սկսեցին գործել էքսպրես ավտոբուսներ, միկրոավտոբուսներ և այլն:

Մայրաքաղաքի կյանքի առաջընթացի գլխակ ղեկավարները բավականին հեռատես էին: Գտնում էին, որ ձեռք բերած հաջողությունները ժամանակավոր բնույթ են կրում, դրանցով հանգստանալ չի կարելի: Համոզված էին, որ մայրաքաղաքի տնտեսության աճը, քաղաքաշինությունը փակուղու առաջ կկանգնեն, եթե Երևանի տրանսպորտային սպասարկման բարելավման համար արմատական միջոցներ չձեռնարկվեն: Մտավախությունն անտեղի չէր, և ահա թե ինչու:

Երևանը գտնվում է Արարատյան դաշտի հյուսիսարևելյան մասում, ամֆիթատրոնաձև և հյուսիսից հարավ իջնող Երևանյան զոգավորության վրա: Ռելիեֆի համար բնորոշ են կտրտվածությունը և ձևերի բազմազանությունը: Բարձրությունը ծովի մակերևույթից

տատանվում է 865-1450-ի միջև: Տարածքը ավելի քան 230 կմ է, հատակագիծը՝ անկանոն, ուղղանկյուն տեսքով, առավելագույն երկարությունը հյուսիսով 16, լայնությունը՝ 14 կմ (թվական տվյալները բերվում են 1970թ. վիճակագրությամբ): Երևանը տարածված է Արարատյան դաշտում և նախալեռնային դարավանդների վրա: Մակերևույթը հարթությունների, հրաբխային դարավանդների, բլուրների, նեղ ու խորը հովիտների և կիրճերի մի բարդ համակցություն է: Երևանյան զոգահովիտը արդյունք է տևական, երկրաբանական պրոցեսների, ժամանակակից լանդշաֆտները ձևավորվել են չորորդական ժամանակաշրջանում՝ հրաբխային և տնտեսական գործունեության հետևանքով: Երկրակեղևի ակտիվ գործունեության արդյունքն են հաճախ դիտվող երկրաշարժերը, այդ նպատակով քաղաքում կատարվում է սեյսմակայուն շինարարություն (7-8 բալի հաշվով):

Բարդ ռելիեֆը և բազմազան լանդշաֆտները նպաստում են ճարտարապետական ինքնատիպ համալիրների ստեղծմանը, քաղաքի համայնապատկերի գեղագիտական արտահայտչականությանը և միաժամանակ դժվարացնում են քաղաքաշինական աշխատանքները:

Երևանի աշխարհագրական դիրքի հակիրճ նկարագրությունից պարզ երևում է, որ նրա բնատուր գեղեցկության հետ մեկտեղ կան նաև քաղաքաշինության որոշ խնդիրների լուծման հետ կապված բարդություններ: Պարզ երևում է, որ երկրաբանական առկա վիճակը նոր փողոցներ, մայրուղիներ բացելու համար ոչ միայն կպահանջեն ֆինանսական մեծ ներդրումներ, այլ շատ դեպքում դրանց կառուցումը կլինի անհնարին:

1960-70 թթ. մայրաքաղաքի համար անենահրատապ հարցը մարդատար տրանսպորտի շուտափույթ կարգավորումն էր: Բանն այն է, որ քաղաքի զարգացումն ընդունել էր այնպիսի ընթացք, երբ հիմնական բնակելի թաղամասերը կենտրոնացել էին հյուսիսում և հյուսիս-արևելքում, իսկ արդյունաբերությունը՝ հարավում: Ստացվում էր մի վիճակ, երբ ամեն օր առավոտյան 1-2 ժամվա ընթացքում միաժամանակ պետք է միայն հյուսիսից հարավ տեղափոխվեին 80-100 հազ մարդ, իսկ երեկոյան հետ բերվեին: Հարցի լուծման բարդությունը պայմանավորված էր ոչ թե տրանսպորտի սակավությամբ (ինչպես նկատվեց այդ հարցը

լուծվում էր), այլ հյուսիսից հարավ ձգվող մայրուղիների անբավարարությամբ և դրանց քանակի ավելացման անհնարինությունը: Փաստորեն, միակ մայրուղին Կոնիտաս-Բաղրամյան, գերբեռնված էր:

Արդյոք հնարավոր էր Կոնիտաս-Բաղրամյան փողոցին զուգահեռ նոր փողոց կառուցել: Այդպիսին կարող էր լինել Սարալանջային փողոցը Կիրովի (Կորյունի) փողոցի շարունակությունը Մատենադարանի ստորոտից թունելով (մոտ 800մ), հետո կամուրջով (Օրթոց ձորի վրայով) մինչև Վ.Վաղարշյան փողոցը, ապա շարունակվեր Դավիթաշենի կամուրջով դեպի Աջափնյակ: Իհարկե, այս տարբերակը շատ ու շատ բարդությունների հետ էր կապված, այդ պատճառով էլ նպատակահարմար չէր: Բացի այդ, եթե սա համարվեր հարցի լուծում, հնարավոր չէր այլևս Երևանի հետագա զարգացման ողջ ծրագրերի համապատասխան ուղևորատրանսպորտի նոր ձևի մետրոպոլիտենի միջոցով նոր թաղամասերի, նոր զանգվածների միջև անհրաժեշտ կապի ապահովումը, որի բացակայությունը կխոչընդոտեր հիշյալ լուրջ խնդիրների իրականացմանը:

Ակնհայտ է, որ աշխարհի խոշոր քաղաքներում, որոնք ունեն պատմականորեն կազմակերպված պլանավորում, ստորգետնյա երթուղիներ համարվող մետրոպոլիտենները թույլ էին տալիս լուծել ուղևորների փոխադրման պրոբլեմը չխաթարելով փողոցային տրանսպորտի աշխատանքային պայմանները: Բացի այդ, քաղաքի զարգացման գործում մետրոպոլիտենը հատուկ դեր է խաղում: Այն ընդլայնում է քաղաքի սահմանները և, միաժամանակ, ստեղծում բարենպաստ պայմաններ հեռավոր շրջանների զարգացման համար, որոնք մոտիկ անցյալում արբանյակների դեր էին կատարում վերածելով դրանք քաղաքի կենտրոնական մասի հետ օրգանական ամբողջության: Յետևաբար, Երևանի բնական դժվարությունները և քաղաքի հեռանկարային զարգացումը թելադրում էին քաղաքի ղեկավարությանը, որ մայրաքաղաքի ուղևորատրանսպորտի արմատական լուծման միակ ելքը մետրոյի շինարարության գաղափարի իրականացումն էր: Որը թվում էր անհուսալի ...

Իրոք, անհուսալի էր: Արդարամիտ լինելու համար պետք է ասել, որ ամենից դժվարը ղեկավարության համար եղել են գաղափարի հիմնավորման և կառուցման թույլտվություն ստանալու աշխատանքները և

1971թ., երբ ստացվեց ստորգետնյա արագընթաց տրանվայի շինարարության թույլտվությունը, և 1977թ., երբ համաձայնություն տրվեց ստորգետնյա էլեկտրատրանսպորտի շինարարությունը վերափոխել մետրոպոլիտենի շինարարության: Երկրորդ դժվար փուլ կարելի է համարել շինարարական աշխատանքների կազմակերպումը և իրականացումը:

...1950-ական թվականների վերջերից Թբիլիսիում մեծ թափ էր ստանում մետրոպոլիտենի շինարարությունը և աստիճանաբար մեծ համբավ էր ձեռք բերում մետրոյի նախագծի հեղինակ, հայրողի Վլադիմիր Կոնստանդինի Դանդուրովը: Երևանում ապագա մետրոյի շինարարության գաղափարի հեղինակը սերտ և գործնական կապի մեջ է մտնում Վլադիմիր Դանդուրովի հետ: Սկսած 1964 թ-ից Վ. Կ. Դանդուրովը գալիս է Երևան և միշտ առաջին հերթին հանդիպում Գրիգոր Յասրաթյանի, ապա կուսակցության քաղաքային կոմիտեի առաջին քարտուղար Բադալ Մուրադյանի հետ, վերջինս ՅՍՍՀ Նախարարների խորհրդի նախագահ նշանակվելուց հետո՝ նորընտիր առաջին քարտուղար Լյուդվիգ Դարիբջանյանի հետ, ինչպես նաև Երթուղու մետրոպոլիտենի և շինարարության գծով քարտուղար Կարեն Դեմիրճյանի, քաղաքովորմի նախագահի տեղակալ Արամ Արամյանի հետ:

1966 թ. հունվարին շահագործման է հանձնվում Թբիլիսիի մետրոպոլիտենի առաջին հերթը: 1968թ. «Մերանի» հրատարակության կողմից լույս է ընծայվում «Թբիլիսիի մետրոն» գիրքը: Վլադիմիր Դանդուրովը գրքի մասին Արամ Արամյանին ուղղված նամակում գրում է.

«... Այն մեծ հետաքրքրություն կներկայացնի Ձեզ մոտ առեւելի շինարարության իրականացման ժամանակ դժվարությունների հաղթահարման ուղղությամբ...»: Միաժամանակ խորին շնորհակալություն է հայտնում հանդիպումների ժամանակ մշտական ուշադրություն ցույց տալու համար:

Ուշագրավ է Գրիգոր Յասրաթյանի հետևյալ հիշողությունը.

«Երևանում մետրո ունենալու անիրական միտքը զարմանալիորեն արագ հասունացավ և միանգամայն հնարավոր թվաց Թբիլիսի քաղաքի մետրոյի առաջին հերթի շահագործման հանդիսավոր արարողության ժամանակ (1966թ. հունվար), որին մասնակցելու էի մեկնել որպես Երևանի պատվիրակության ղեկավար:

Երբ ականատես եղա այդ շքեղ տոնահանդեսին, ինձ մոտ վերջնականապես կայունացավ այն հավատը, որ Երևանում նույնպես կարելի է կառուցել: Գաղափար կար, բայց ինչպես¹ և ինչի² սկսել, ի՞նչ անել»:

... Եա Վլադիմիր Դանդուրովից իմանում է, որ արծակուրդից հետո Թբիլիսի է գալու տրանսպորտի շինարարության միութենական նախարարի առաջին տեղակալ Իվան Դմիտրիևիչ Սասնովը /կնոջ հետ/, որը ղեկավարում էր մետրոպոլիտենի շինարարության բնագավառը (հետո նա ղեկավարեց միութենական նախարարությունը): Դիմում է ՀԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար Անտոն Քոչինյանին (որն արդեն հավանություն էր տվել մետրո կառուցելու գաղափարին) խնդրելով թույլատրել իր անունից Ի. Սասնովին հրավիրել Երևան: Սասնովի այցի մասին Վլադիմիր Դանդուրովից հեռախոսագիր ստանալուց հետո զանգահարում է Թբիլիսի և Անտոն Քոչինյանի անունից ԽՍՀՄ տրանսպորտային շինարարության նախարարի առաջին տեղակալին հրավիրում է Երևան:

Ահա ինչ է հիշում Արամ Արամյանը. («Գոլոս Արմենիա» 2000թ. մարտի 17), 1966թ. զարնանը Կենտկոմի առաջին քարտուղար Անտոն Քոչինյանը կանչում է Արամյանին իր առանձնասենյակ: Այնտեղ էր նաև Գրիգոր Հասրաթյանը: Ներկայացնելով իմ հյուրերին, հանձնարարում է ծանոթացնել քաղաքին և հնարավորության սահմաններում՝ տեսարժան վայրերին: Հյուրերն էին Իվան Սասնովը կնոջ հետ, Վրաստանի Նախարարների խորհրդի բարձրաստիճան մի պաշտոնյա և «Կավտրանսշինի» կառավարիչ Ա. Ծատուրովը:

Սենյակից դուրս գալիս Անտոն երվանդիչը Ա. Արամյանին հայերեն ասում է. «Նկատի ունեցիր մետրո ունենալու բախտը սրանից է կախված»: Անեն ինչ հասկանալի էր:

Ամբողջ օրը շրջում են քաղաքում. Ա. Արամյանը պետավտոտեսչության աշխատողներին նախապես զգուշացրել էր և նրանք նպատակադրված կերպով ավտոմեքենայի երթը ուղղում են բոլոր այն մայրուղիներով, որտեղ երկաթուղին հատում էր փողոցները Կոմիտաս, Օրջոնոկիձե, Ազատության, Բաքվի (այժմ Արցախի): Հատման կետում երկար սպասումների հանգամանքը գրավում է Ի. Սասնովի ուշադրությունը:

1. «Հայաստանի կոմունիստ» 9-16 ապրիլի 1999թ. «Ինչպես է կառուցվել Երևանյան մետրոն»:

նր և զարմանք պատճառում: Ամբողջ օրը շրջելուց հետո իրիկնամուտին, հյուրերի խնդրանքով լինում են էջմիածնում, որտեղ և նրանք արժանանում են վեհափառի Վազգեն Առաջինի ընդունելությանը, որը արտակարգ լավ տպավորություն է թողնում նրանց վրա:

Հաջորդ առավոտյան նրանք հրավիրվում են Ա Քոչինյանի մոտ, Ի. Սասնովը ներս մտնելուն պես ասում է. «Антон Ервандич, что это творится у вас в городе, вы без метро не можете обходиться». Մտքերի փոխանակումից հետո Ի. Սասնովը զանգահարում է Թբիլիսի՝ «Կավգիպրոտրանսի» տնօրենին և հանձնարարում վաղը ևեթ մասնագետների խումբ ուղարկել Երևան տեղի մասնագետների հետ մետրոպոլիտենի տեխնիկատնեսական հիմնավորումը նախապատրաստելու նպատակով:

Հաջորդ առավոտյան Երևան են ժամանում «Կավգիպրոտրանսի» տնօրենը, գլխավոր ինժեները և Թբիլիսիի մետրոպոլիտենի նախագծի գլխավոր ինժեներ և հեղինակ Վլադիմիր Դանդուրովը: Թբիլիսիից եկած պատվիրակներն անմիջապես ուղևորվում են «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի ճարտարապետական-հատակագծման արվեստանոց: Ինստիտուտի տնօրեն Գ. Ալթունյանը, արվեստանոցի ղեկավարներ Մ. Մազմանյանը, Էդ. Պապյանը և ամբողջ կազմը միանգամից ընդունում են համագործակցությունը և Վլադիմիր Դանդուրովին որպես այդ գործի անառարկելի ղեկավարի, և լծվում են գործի:

Եվ այսպես:

Ներքաղաքային ուղևորատար տրանսպորտի զարգացման կառուցվածքի մշակման համար որպես հիմք ընդունվեց /1962-1964թթ./ Երևան քաղաքի գլխավոր հատակագծի դրույթները քաղաքի արագընթաց ուղևորատար տրանսպորտի կոմպլեքսային զարգացման սխեման ու տեխնիկատնեսական հիմնավորումը /ՏՏՀ-Ո/: 1966-1968թթ իրականացվեցին մեծածավալ աշխատանքներ: «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի հեղինակային կոլեկտիվը ճարտարապետ Է.Ա. Պապյանի ղեկավարությամբ ճարտարագետներ Գ.Ա. Հախվերդյանը, Ռ.Գ. Գեղամյանը, Գ.Ս. Մուրզա, Տ. Ավագյանը, Ֆ.Ա.Մարկոսյանը մշակեցին Երևան քաղաքի ուղևորատար տրանսպորտի կոմպլեքսային զարգացման սխեման: Նրանց աշխատանքներին մեծապես նպաստեցին ՀՍՄՀ գիտությունների ակադեմիայի գլխավոր հաշվողական կենտրոնի աշխա-

տակիցներ Ա.Խ. Կարապետյանի, Յ.Ա.Կարանյանի, Ա.Շախպարոնյանի կատարած ուսումնասիրությունները մայրաքաղաքի տրանսպորտային աշխատանքների հետազոտման ուղղությամբ և հեռանկարային ուղևորահոսքի հաշվարկները: «Կավպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտում /ք. Թբիլիսի/ Վ.Ն.Դանդուրովի գլխավորությամբ կատարվեցին երևան քաղաքի նշված ուղևորատրանսպորտի տեսակի կոմպլեքսային զարգացման տեխնիկատնտեսական հիմնավորումները և նախագծային աշխատանքներ:

Հիմքում դնելով 1964թ. մշակված երևանի մետրոպոլիտենի ցանցը առաջարկվեց մետրոպոլիտենի գծերի երկու տարբերակ:

Առաջին տարբերակը մետրոպոլիտենի գիծը մայրաքաղաքի հարավային հատվածը կապում էր հյուսիսայինի հետ քաղաքի կենտրոնում երկու ծյուղավորմամբ ինչպես հյուսիսային, այնպես էլ հարավային մասերում:

Հյուսիսային մասում ընդգրկվեց Աջափնյակ և Արաբկիր բնակելի թաղամասերը և երրորդ մասը: Ծյուղավորումը կատարվում էր հյուսիսային մասում «Սասունցի Դավիթ» /Կայարան/ հատվածից: Ցանցի ընդհանուր երկարությունը կազմում էր 21,35 կմ 15 կայարանով: Ընդ որում նախատեսվեց առաջին հերթին շինարարության երկարությունը 13,3 կմ, 10 կայարանով, սկսած «Սուրեն Սպանդարյան հրապարակ» /այժմ՝ «Գարեգին Նժդեհ հրապարակ»/ կայարանից մինչև «Արագած» կայարանը /Աջափնյակ թաղամասում Ջանիբեկյան և Շիրազի փողոցների խաչմերուկում/:

Երկրորդ տարբերակը՝ մետրոպոլիտենի գիծը կրկնում էր առաջին տարբերակը բացառությամբ հարավային մասի, որտեղ մետրոպոլիտենի ծյուղավորված գիծը փոխարինվում է մեկ գծով, որը «Կայարան» /«Սասունցի Դավիթ»/ հատվածից ուղղություն էր վերցնում դեպի Նոր Արեշ, ապա թեքվում էր դեպի հարավային արդյունաբերական շրջանը առաջին և երրորդ մասերը մինչև «Սպանդարյան հրապարակ» /«Գարեգին Նժդեհ»/ կայարանը: Երկրորդ տարբերակում մետրոպոլիտենի ընդհանուր ցանցի երկարությունը 20 կմ էր, իսկ կայարանների թիվը 15: Շինարարության առաջին հերթում նախատեսվեց 12,1 կմ երկարությամբ, 10-ը կայարաններով՝ «Սպանդարյան հրապարակ» /«Գարեգին Նժդեհ հրապարակ»/ կայարանից մինչև «Բարեկամություն» /«Կիևյան»/

կայարանը:

Երկու տարբերակների վերլուծությունից եկան այն եզրակացության, որ ամենապատակահարմարը երկրորդն է:

Մոսկվայից հատկապես պահանջում էին քաղաքի կենտրոնից հյուսիս-հարավ Բաղրամյան փողոցին զուգահեռ երկրորդ Կիրովի /Կորյունի/ փողոցի շարունակությամբ տրանսպորտային մագիստրալի բացման անհրաժեշտության մասին հիմնավորումը, որը պնդում էին նաև կենտրոնից եկած փորձագետները, մետրոյի շինարարությունը մերժելու համար: Դրան հակառակ, մեր մասնագետներն ամեն ինչ անում էին ստորագետնյա արագընթացի շինարարության թույլտվություն ատանալու համար: Աշխատանքներն ավարտելուց հետո արդյունքները լայնորեն քննարկվեցին Երթախորհրդի գործկոմում և հավանության արժանացան, որից հետո այն քննարկվեց և հաստատվեց ՀՍՍՀ պետշինի կողմից:

Արամ Արամյանին հանձնարարվում է անձամբ զբաղվել «անհուսալի» գաղափարի երևան քաղաքի ապագա մետրոյի մտահղացման կազմակերպչական բոլոր հարցերով և նրա մոտ են կենտրոնանում հետագա տեղեկատվական նյութերը, կորոզիմացվում աշխատանքները, մշտական կապ է ապահովվում Վլադիմիր Դանդուրովի հետ, որը ամենակարևորն էր. հաջողությունների հիմքերից հիմքը, մի մարդ, որի միջոցով և ղեկավարությամբ Թբիլիսիում հայորդիները մեծ գործ էին ձեռնարկում, կանխագծում երևանյան մետրոյի ապագան:

Պատահական չէր քաղխորհրդի նախագահի տեղակալին այդ մեծ բեռի տակ դնելը: Արամ Արամյանը կյանքի մեծ ծանապարհ էր անցել: Երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտի շրջանավարտը, հասարակական ակտիվ աշխատանքները մի կողմ դնելով, որը, ինչպես ասում էին, նրան մեծ ապագա էր խոստանում, ամբողջությամբ նվիրվում է հանրապետության հետպատերազմյան տարիներին իրականացվող շինարարությանը: 1953թ. «Հիդրոէլեկտրաշինի» Աթաբեկյանի հիդրոէլեկտրակայանում աշխղեկ էր, այնուհետև տեղամասի պետ և 1957թ., երբ շինարարությունն ավարտի փուլում էր, անհրաժեշտությունից ելնելով նրան տեղափոխում են հանրապետության շինարարության նախարարություն որպես Չարբախի արդյունաբերական հանգույցի շինարարության պետ: Մի քանի կարևորագույն կառույցների ավարտից հե-

տո (այդ թվում էր նաև ժողովրդական տնտեսության ցուցահանդեսի համալիրը) նրան վստահվում է երևանի քաղխորհրդի գործկոմի կապիտալ շինարարության վարչության պետի պաշտոնը, իսկ 1963թ. շուրջ 10 տարի, աշխատում է Երքաղխորհրդի գործկոմում որպես նախագահի տեղակալ: Այս ժամանակահատվածում էր, որ որպես փորձառու շինարարի՝ նրա վրա դրվեց Հրազդանի մարզական համալիրի շինարարության պատասխանատվությունը: Երևանում մետրոյի շինարարության գաղափարի իրականացման գործում մեծ դեր է խաղում Արամ Արամյանի և Վլադիմիր Դանդուրովի միջև ստեղծված աշխատանքային համագործակցությունը: Նրանցից մեկը՝ փորձառու շինարար, մյուսը՝ մետրոյի հանրահայտ ճարտարապետ, իրենց վճռորոշ խոսքը պետք է ասեին Երևանի ապագա մետրոպոլիտենի ստեղծմանը, նրանք այդ հարցը լայնորեն պետք է քննարկեին «շտաբում» Գրիգոր Հասարայանի աշխատասենյակում, ապա նոր կատարվեր հաջորդ քայլը ..

1967թ. մայիսի 3-ին ծնվում է Երևանի մետրոպոլիտենին վերաբերող անդրանիկ որոշումը՝ Հայաստանի կառավարության նախագահ Բաղալ Մուրադյանի ստորագրությամբ, «Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության տեխնիկատնտեսական հիմնավորման մասին» (ուշադրություն դարձնենք «մետրոպոլիտեն» բառի վրա) ուր հավանություն է տրվում ԽՍՀՄ տրանսպորտային շինարարության նախարարության «Կավգիպրոտրանս»-ի կողմից մշակված և Երքաղխորհրդի գործկոմի և ՀՍՄՀ պետշինի կողմից քննարկված Երևան քաղաքի մետրոպոլիտենի շինարարության տեխնիկատնտեսական հիմնավորմանը (ՏՏՀ): ՏՏՀ-ին հավանություն է տալիս ԽՍՀՄ պետպլանին կից տրանսպորտային պորբլեմների կոմպլեքսի ուսումնասիրության ինստիտուտը (ИКТП), որից հետո փաստաթուղթը ներկայացվում է ՀՍՄՀ-ի պետպլանի հաստատմանը: 1967թ սկզբին Հայաստանի կառավարության ապագա մետրոյի մասին ընդունած որոշումը մեկ անգամ ևս վկայում է, որ երկար տարիներ լուրջ աշխատանքներ են տարվել Երևանում մետրոյի շինարարության անհրաժեշտությունը հիմնավորելու համար:

Մինչև ԽՍՀՄ պետպլանի կողմից Հայաստանի Կառավարության ներկայացրած ՏՏՀ-ի հաստատման մասին խոսելն ասենք, որ կատարված լայնածավալ և քրտնաջան աշխատանքի հետ մեկտեղ երբեմն անհրաժեշտ է եղել մեծ ճիգեր գործադրել տարբեր տեսակի խոչընդոտ-

ները վերացնելու, մայրաքաղաքում տրանսպորտային սպասարկման իրական պատկերը ներկայացնելու համար, իսկ դրանք հեշտ չեն եղել: Հիշենք թեկուզ փոքր թվացող խոչընդոտների վերացման օրինակներ, որոնք բնորոշում են նաև մեր ազգին՝ յուրահատուկ երկու գծերի մասին, և դրանք նպաստել են հարցի դրական լուծմանը:

Ահա թե ինչպես .

Երևան ժամանած ԽՍՀՄ պետպլանի հատուկ հանձնաժողովի անդամներից (Բորբովսկի, Կորոբով, Կաբանով) տրանսպորտի վարչության գլխավոր մասնագետ Կորոբովը մյուսների համեմատ իր որոշիչ դերն է ունեցել: Անհասկանալի պատճառով նա տրամադրված չէր հարցը դրական լուծել: Ըստ նախնական պայմանավորվածության առավոտյան «պիկ» ժամից մինչև ուշ երեկո պետք է ուսումնասիրվեին Երևանի փողոցներում տրանսպորտի ծանրաբեռնվածության վիճակը: Նրանց նպատակն էր ապացուցել Երևանում ստորգետնյա արագընթաց էլեկտրաքարշ կառուցելու անհրաժեշտությունը կամ վնասաբերությունը: Նախօրոք քաղաքի պետավտոտեսչության պետ, զնդապետ (այսօր գեներալ-մայոր) Սերգեյ Մարտիրոսյանին տեղեկացվում է, թե ինչ ճանապարհներով են ուսումնասիրությունները կատարվելու, և որպեսզի ապացուցվի, թե ապագայում ինչպիսի ծանրաբեռնվածություն կունենան փողոցները, /իհարկե հյուրերից գաղտնի/, պետավտոտեսչության աշխատողներին զգուշացվում է մոտակա մեքենաների ուղևորահոսքը ուղղել դեպի իրենց անցնելիք ճանապարհը: Այլ կերպ ասած, ստուգվող փողոցներում և պողոտաներում ստեղծում էր այնպիսի ծանրաբեռնվածություն, որ անգամ տեղիք էր տալիս խցանումների:

Ըստ երևույթին, Կորոբովը կռահում է ինչ-որ բան և ընթացքում փոխել է տալիս ճանապարհի ուղղությունը: Սակայն տարբեր ճանապարհներով ուղեկցող մեքենայում գտնվող Ս. Մարտիրոսյանին զգուշացվում է նոր ուղղության մասին և պետավտոտեսչության աշխատակիցների միջոցով նա կարգադրում է մեքենաների ուղղությունը փոխել:

Կորոբովը ընթացքի ժամանակ անհասկանալի ուշադրությամբ նայում է փողոցներում տարբեր նպատակներով աշխատող մարդկանց: Հաջորդ օրը նրա խնդրանքով լինում են մայրաքաղաքի մի քանի արդյունաբերական ձեռնարկություններում: Զարմացած միշտ նույն հարցն է տալիս ուղեկցողներին. «Մի՞թե ձեզ մոտ այլ ազգի, ասենք

ռուս, աշխատողներ չկան, միայն հայեր են»: Պատասխանը միանշա-
նակ լինում է. «Կան և աշխատում են յուրաքանչյուրն ըստ իր կրթու-
թյան, զբաղեցրած պաշտոնի, բոլոր օղակներում»: Նկատում են, որ աս-
տիճանաբար նրա տրամադրությունը փոխվում է, և վերաբերմունքը
դառնում բարյացակամ: Երեկոյան ճաշկերույթի ժամանակ, բացվում է
զաղտնիքը: Պարզվում է թբիլիսիում և հատկապես Բաքվում եղած ժա-
մանակ, Կորոբովը նկատել է ճանապարհային երթուղագծերում, նաև
արդյունաբերական ձեռնարկություններում և այլուր, որ ծանր ֆիզիկա-
կան աշխատանքներում զբաղված են այլազգի աշխատողներ, հիմնա-
կանում ռուսներ, և շատերը կանայք են: Սկզբում կտրուկ դեմ Կորոբո-
վը, հետագայում մեր հոգսերի լուծման դրական ընթացք տվողներից
մեկն էր...

Ինչպես նշվեց, կառավարության 1967թ. մարտի 3-ի որոշման մեջ
օգտագործվել է «Երևանի մետրոպոլիտեն» արտահայտությունը:
ИКТП –ի գլխավոր էքսպերտները, որոնք ցանկություն են ունեցել ըն-
դառաջել Երևանում տրանսպորտի կարգավորման հեռանկարային
ծրագրերին, կտրուկ հրաժարվել են «Մետրո» բառից: Բանն այն է, որ
երկրում նոր մետրոպոլիտենի շինարարության իրականացումը խիստ
սահմանափակ էր, այս հզոր կառույցի հնարավորություններից դուրս
էին մնացել երկրում մեկ միլիոն բնակչություն ունեցող շատ քաղաք-
ներ, մինչդեռ Երևանի ազգաբնակչության մոտավոր թիվը 750 հազար
էր: Այդ էր պատճառը, որ ИКТП-ի բոլոր փաստաթղթերով այն արձա-
նագրվում էր որպես արագընթաց տրամվայ: Էքսպերտ խմբի ղեկավար
տեխնիկական գիտությունների դոկտոր Կ. Սկալովը գտնում է ելքը,
առաջարկում է վերջնական անվանումը «Տրամվայի գծերի վերակա-
ռուցման և քաղաքի կենտրոնով թունելային անցմամբ արագընթաց
տրանսպորտային գծի կառուցում» և այդպես էլ ներկայացվում է ԽՍՀՄ
պետպլան: (Հետագայում այն անվանվեց «Ստորգետնյա արագընթաց
տրամվայ»): Դժվարին պայքարից հետո լուծվեց մայրաքաղաքի ստոր-
գետնյա արագընթաց էլեկտրաքարշի նախագծման և կառուցման
թույլտվության հարցը: Այս գործում որոշիչ էր Կենտրոնական կոմիտե-
ի առաջին քարտուղար Անտոն Քոչինյանի և նախարարների խորհրդի
նախագահ Բաղալ Մուրադյանի ծանրակշիռ ավանդը:

1968թ. օգոստոսի 29-ին N 36 գրությամբ ՀՍՄՆ Նախարարների

խորհրդի նախագահ Բաղալ Մուրադյանը դիմում է ԽՍՀՄ պետպլանին
քննարկելու Հայաստանի կառավարության կողմից ներկայացված
Երևան քաղաքում արագընթաց տրանսպորտի տեխնիկատնտեսական
հիմնավորումը և տալու համապատասխան ընթացք:

1969թ. մարտի 14-ին ԽՍՀՄ պետպլանի ղեկավարությունը, պա-
տասխանելով Հայաստանի կառավարության նախագահի գրությանը
(N BU-183/48-139), նշում է Երևան քաղաքի ուղևորային տրանսպորտի
առկա վիճակը, տեղ գտած թերություններն ու բացթողումները, արժե-
քավոր առաջարկություններ անում վիճակը բարելավելու համար: Մի-
աժամանակ հաշվի առնելով Երևանի տեղանքի բարդ ռելիեֆը, Հրազ-
դան և Գետառ գետերի խորը կիրճերով քաղաքի մասնատումը, կա-
ռուցվող մասսայական բնակելի շրջանների տեղադրումը գոյություն
ունեցող արդյունաբերական շրջաններից զգալի հեռավորության վրա,
նաև անհրաժեշտությունը բոլոր տեսակի տրանսպորտային հոսքերի
բացթողումը քաղաքի մշակութային, վարչական և առևտրական կենտ-
րոններով, ԽՍՀՄ պետպլանը, հնարավոր է համարում Երևան քաղաքի
զարգացման ընդհանուր հատակագծում հեռանկարում նախատեսել
ստորգետնյա արագընթաց ռելսային տրանսպորտի շինարարությունը:
Հաշվարկային ժամկետների շրջանակներում նպատակահարմար է քա-
ղաքի կենտրոնական մասում իրականացնել թունելի շինարարություն
(մետրոպոլիտենի թունելների տրամագծին հավասար) մոտ 4 կմ երկա-
րությամբ, դրանց միջոցով արագընթաց տրամվայի գնացքների թու-
ղարկման համար, որոնք վերջնահատվածներում երկու ծայրերում, մի-
անալով վերգետնյա տրամվայի գծերին, անցնելու էին Կոմիտասի,
Կիևյան, Բարեկամության փողոցներով և Օրջոնիկիձեի պողոտայով:

Հիմք ընդունելով վերոհիշյալ գրությունը (N ВИ-183/48 14 մարտի
1969 թ.) ՀՍՄՆ Նախարարների խորհուրդն իր կարգադրությամբ (N 836
26.09.1969 թ.) հանձնարարեց մասնագիտական կազմակերպություն-
ներին սկսել Երևան քաղաքի կենտրոնական մասում արագընթաց
տրամվայի համար թունելների նախագծման աշխատանքները, այդ
թվում:

–Երջաղխորհրդի Գործկոմին «Կավգիպրոտրանս»
նախագծային ինստիտուտին տալ տեխնիկական առա-
ջադրանք մետրոպոլիտենի զաբարիտներով արագընթաց

տրանսպորտի 4 կմ երկարության թունելների նախագծման համար:

– «Երևաննախագիծ» ինստիտուտին ստորգետնյա և վերգետնյա տրանսպորտային կառույցների, ինչպես նաև արագընթաց տրանսպորտի համար թունելների հետ կապված տրամվայի ցանցի վերակառուցման նախագծման նպատակով կազմակերպել մասնագիտական արվեստանոց:

– Երկրաբանության վարչությանը և «Հայիդրոնախագիծ» ինստիտուտին վերգետնյա արագընթաց տրանսպորտի ուղեգծով իրականացնել երկրաբանական և հիդրոերկրաբանական հետազոտություններ:

Այդ կապակցությամբ «Երևաննախագիծ» ինստիտուտում ստեղծվեց N8 մասնագիտացված համալիր արվեստանոց (ղեկավար՝ Ա.Ֆ. Աղայան), որը պետք է իրականացնեի համապատասխան նախագիծ, ապահովեի ենթակապալառուների կողմից կատարվող բոլոր աշխատանքների կողողինացումը և հավաքեի ամբողջ նախագծային նյութերը՝ որպես մեկ ամբողջություն:

Ստեղծված արվեստանոցում սկսվեց «Արագընաց տրանսպորտի համար տրամվայի ցանցի վերակառուցման Երևան քաղաքի կենտրոնում տրամվայի զնաքները թունելներով անցնելու՝ տեխնիկական նախագիծ» մշակումը (հեղինակային խումբ՝ ճարտարապետ Ա.Ֆ. Աղայան, ինժեներներ Ռ.Գ. Գեղամյան, Է.Ա. Ստեպանով):

4կմ թունելային հատվածի նախագծումը կատարվեց Թբիլիսիի «Կավգիպրոտրանս» ինստիտուտում (ինժեներ Կ.Կ.Դանդուրով), իսկ նախասրահների ու կառամատույցների ճարտարապետական ձևավորումների նախագծումը «Երևաննախագիծ» ինստիտուտում: Բացի դրանից, «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի «ինժեներական կոնստրուկցիաների» բաժնում (պետ Կ.Զիտեչյան) սկսվեցին նախատեսված նախասրահների տարածքներից ինժեներական կոնուսիկացիաների տեղափոխման նախագծային աշխատանքները:

Այսպիսով՝ «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի ողջ կոլեկտիվը սկսեց նպատակամղված աշխատանքներ իրականացնել կոմպլեքս հանձնարարությունները կարճ ժամանակում կատարելու համար: Այս հարցում

իր անգնահատելի դերն ունեցավ ինստիտուտի տնօրեն Պարույր Բաղայանը:

Նախագծի մշակումն ավարտվեց 1970 թվականին: Կուսակցական և գործադիր վերադաս մարմինների կողմից հավանություն ստանալուց հետո ստեղծվեց համապատասխան ինֆրոստրուկտուրա՝ նախագծային և փաստաթղթերի կատարման և շինարարության կազմակերպման նպատակով:

Այդ ժամանակ, չնայած, որ ԽՍՀՄ պետպլանի և պետշինի դիրեկտիվ փաստաթղթերում նշվում էր, որ արագընթաց տրամվայը Երևանում կարող է լինել մետրոպոլիտենի համար որպես տրանսպորտի անցումային ձև, նախագծողները հասկանում էին, որ 4 կմ թունելային հատվածի կառուցումը, որը պետք է դուրս գար գետնի երես և կապվեր վերգետնյա ռելսավոր տրամվայի գծի հետ, հեռանկարում չի լուծում ապագայում միլիոնից ավելի բնակչության տրանսպորտային հիմնախնդիրները և բերում է անուղղելի քաղաքաշինական սխալի, որը հետագայում անհնար կլինեի ուղղել և քաղաքը, փաստորեն, կգրկվեր ապագայում ևս արտափողոցային ճյուղավորված արագընթաց ուղևորատրանսպորտ մետրոպոլիտեն ունենալու հնարավորությունից:

Չետևաբար անհրաժեշտ էր ժամանակակից մեթոդներով, հենմելով գոյություն ունեցող վիճակի խորը ուսումնասիրությունների արդյունքների վրա, մշակել նոր նախագիծ «Քաղաքային ուղևորատրանսպորտի բոլոր տեսակների զարգացման կոմպլեքս սխեմա» (ՏԿՍ), որտեղ պետք է հիմնավորվեր Երևանում մետրոպոլիտենի ճյուղավորված ցանցի ստեղծումը: (Այդ գլոբալ խնդրի լուծումը հանձնարարվեց «Երևաննախագիծ» ինստիտուտին, որը 1976 թվականին ՅՍՍՀ պետպլանի հաշվողական կենտրոնի հետ համատեղ ձեռնամուխ եղան նշված նախագծի մշակմանը, և 1980 թ. ավարտվեց այն: Նախագծային աշխատանքների կազմակերպման գործում մեծ եղավ ինստիտուտի տնօրեն (1977-1982 թթ.) Սպարտակ Խաչատրյանի դերը: Հիշենք, որ արդեն 1976 թվականին Յկկ Կենտկոմի առաջին քաղտուղարն էր Կարեն Դեմիրճյանը...):

... ИКТП-ի կողմից 1970 թ. դեկտեմբերին, խորությամբ ուսումնասիրելով հարցերը տրվում է քաղաքի կենտրոնով արագընթաց տրանսպորտի թունելներով անցնող, տեխնիկական նախագծի եզրակացու-

թյունը: Հակիրճ խոսենք այստեղ բերված մի քանի կարևոր եզրահանգումների մասին:

Տեխնիկական նախագծի առաջին մասը ընդգրկում էր մոտակա տարիներին իրականացվող անհրաժեշտ միջոցառումները, որոնք ուղղված էին քաղաքային ուղևորատրանսպորտի համակարգում տեղ գտած թերությունների վերացմանը և աշխատանքների հետագա բարելավմանը: Տեխնիկական նախագծի երկրորդ մասում քննարկվում էին թունելների շինարարության հարցերը «Լենինի հրապարակ» /այժմ «Հանրապետության հրապարակ»/ կայարանից մինչև «Բարեկամություն» կայարանը: Միաժամանակ նշվում էր, որ տեխնիկական նախագծում առաջարկվող հիմնական որոշումները համապատասխանում են «Երևանի քաղաքային ուղևորատրանսպորտի զարգացման կոմպլեքսային սխեմայի և արագընթաց տրանսպորտի տեխնիկատնտեսական երաշխավորման հիմնավորմանը», ու ԽՍՀՄ պետպլանի 1969թ. մարտի 14-ի նամակում շարադրված առաջարկությունների ուղղությամբ առարկումներ չկան:

1971թ. օգոստոսի 14-ին ընդունվում է ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի N 484 որոշումը «ք. Երևանում տրամվայի գծերի վերակառուցման և քաղաքի կենտրոնով թունելային անցմամբ արագընթաց տրանսպորտային գծի կառուցման տեխնիկական նախագծի հաստատման մասին»: Որոշմամբ հաստատվում է Երևանի քաղաքային խորհրդի գործկոմի կողմից ներկայացված, ՀՍՍՀ պետպլանի կողմից հավանության արժանացած Երևան քաղաքի տրամվայի գծերի վերակառուցման ու քաղաքի կենտրոնով թունելային անցմամբ արագընթաց տրանսպորտային գծի կառուցման տեխնիկական նախագիծը, որի վերգետնյա մասը կատարել է «Երևաննախագիծ» ինստիտուտը, իսկ ստորգետնյա մասը «Կավգիպրոտրանս» ինստիտուտը: Շինարարության նախահաշվարկային արժեքը կազմում էր 50,96 մլն ռուբլի: Միաժամանակ հանձնարարվում է Երթաղխորհրդի գործկոմին և նախագծային ինստիտուտներին, աշխատանքային գծագրերի ժամանակ հաշվի առնել ԽՍՀՄ պետպլանի 1971թ. մայիսի 3-ին և ճանապարհային շինարարության նախարարության 1971թ. հունվարի 9-ին արված առաջարկությունները:

Երևանում մետրո կառուցելու գաղափարից մինչև ստորգետնյա

արագընթաց տրամվայի թույլտվություն տալը կառուցման անհրաժեշտության հիմնավորման և տեխնիկական նախագծի պատրաստման ողջ ժամանակահատվածը (չնայած մեծ դժվարությունների), հաջողությամբ ավարտվեց: Կիևյան փողոցի և Մարշալ Բաղրամյան պողոտայի խաչմերուկից մինչև Լենինի հրապարակ /Հանրապետության հրապարակ/ երկու միջանկյալ կայարաններով ստորգետնյա էլեկտրատրանսպորտի տեխնիկական նախագիծը հաստատվեց Միության վերադաս կազմակերպությունների կողմից:

Սկսվեց երկրորդ վճռական փուլը: Անհրաժեշտ էր արագորեն ձեռնամուխ լինել արագընթաց տրամվայի բանվորական գծագրերի նախագծմանը տեղում Երևանում և ամենօրյա հեղինակային հսկողության իրականացմանը շինարարությունում: Հանրապետության ղեկավարությունը բառացիորեն կանաչ ճանապարհ էր բացել նախագծողների համար: Նախ ԽՍՀՄ տրանսպորտային շինարարության նախարարության 1971թ. հուլիսի 15-ի N 176 հրամանով, հիմք ընդունելով «Սոյուզճանշին» ինստիտուտի մասնաճյուղը, Երևանում հիմնվեց «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտը, և օգոստոսին տնօրեն նշանակվեց Վլադիմիր Կոնստանտինի Դանդուրովը: Վերին Չեյթունի 10-րդ փողոցի վրա (այժմ Դավիթ Անհաղթի փողոց) գրեթե ամբողջությամբ ավարտված «Հայտեղարդնախագիծ» ինստիտուտի համար նախատեսված վեցհարկանի շուրջ 9000 քմ տարածք զբաղեցնող հզոր մասնաշենքի ավելի քան մեկ երրորդը տրվեց «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտին: Վլադիմիր Դանդուրովը իրեն հատուկ եռանդով ձեռնամուխ եղավ ինստիտուտի ստեղծմանը: Կարճ ժամանակամիջոցում նրան հաջողվեց Թբիլիսիից, Բաքվից, Ռուսաստանի քաղաքներից որակյալ մասնագետներ հրավիրել աշխատանքի: Ընդամենը մի քանի օրվա ընթացքում կարևորագույն մասնագետ – ղեկավարներին Երևանի քաղաքային խորհրդի գործկոմն ապահովեց բնակարաններով, Փարիզյան կոմունայի փողոցի հարևանությամբ գտնվող բնակելի բարձրահարկ նոր շենքում շատ հրավիրվածներ բնակարաններ ստացան, մյուսներն ապահովվեցին 2-3 տարվա ընթացքում:

Տնօրենը աշխատանքային բեղուն ճանապարհ անցած և մեծ հեղինակություն վայելող զլխավոր ինժեներ Սարգիս Անտոնի Անտոնյանի հետ ձեռնամուխ եղան բաժինների ստեղծման և կադրերի ընտրության

հարցին:

Մայրաքաղաքի արագընաց տրամվայի հետազոտական և նախագծային աշխատանքներն իրականացնելու համար ստեղծվեցին նոր բաժիններ, հզորացվեցին եղածները: Ինստիտուտում սկսեց գործել «Մետրո և թունելներ» հատուկ բաժինը: Սկզբնական շրջանում այն ղեկավարում էր Կիմ Ստեփանյանը, այնուհետև Արկադի Կուրիսկոն, որը զբաղվում էր մետրոպոլիտենի և տրանսպորտային թունելների կոնստրուկցիային նախագծմամբ: Բաժինն կից ստեղծվեցին «Յետազոտություններ և տրասսաներ» (ղեկավար Վազգեն Խաչատրյան, գլխավոր մասնագետ Սերգեյ Չարուքյունով), «Ինժեներական երկրաբանություն» (ղեկավար Վիլեն Չարուքյունյան), «Օդափոխում, սանտեխնիկա» (ղեկավար Պյոտր Լազավոյ), «Արհեստական կառույցներ» (ղեկավար Ռաֆայել Գևորգով), «Կայարաններ և հանգույցներ» (ղեկավար Բաբկեն Գևորգյան), «Կենտրոնացում, շրջափակում և կապեր» (սկզբնական շրջանում ղեկավարեց Գեորգի Բունիաթովը, այնուհետև Էդվարդ Բախանդուրովը), «Արհեստական կառույցներ» /Գրիգոր Գուլանյան/, «Ավտոճանապարհներ» (ղեկավար Վալերի Բարխուդարյան) բաժինները, որոնք զբաղվում էին ավտոմոբիլային ճանապարհների հետազոտմամբ և նախագծմամբ:

Արագընթացի նախագծման աշխատանքներին պարբերաբար կանդորադառնանք: Սակայն ցանկանում ենք բազմահատորյակների ծավալներ պահանջող նրանց այլ գործերի մասին խոսել մի քանի նախադասությամբ:

Ինստիտուտում ստեղծվեցին սարքավորումներով և տեխնիկայով հագեցված 8 հետազոտական և 16 արտադրական բաժիններ: Շատ կարճ ժամանակահատվածում ինստիտուտի բարձրորակ աշխատանքների հեղինակությունը այնպես տարածվեց, որ նրա գործունեության մասին խոսեցին Խորհրդային Միությունում և նրա սահմաններից դուրս: Կոլեկտիվի համար աշխատանքային ճակատներ բացվեցին Չայաստանում, Խորհրդային Միության հանրապետություններում, Ափսիայի, Աֆրիկայի և մի շարք այլ պետություններում: Աստիճանաբար ընդլայնվեց կոլեկտիվը, որը բարեխղճորեն էր կատարում իր առջև դրված խնդիրները: Ավտոճանապարհների նախագծման աշխատանքների իրականացման գործում մեծ եղավ տնօրենի տեղակալ, այդ աշխա-



Ձիաքարշը Աստաֆյան (Աբովյան) փողոցում, 1912թ.:



Երևանի Ստալինի (Մաշտոցի) պողոտան, 1930-ական թվականների վերջերին



Ա. Երզնկյան
Երբախտորիդի
գործկոմի նախագահ



Ն. Յուզբաշյան
Երևանի տրանվայի
կառուցման բյուրոյի պետ



Ա. Բաղդյան
«Հայաստանի քաղաքային
տրանսպորտի պատմու-
թյունը» գրքի հեղինակ



Նկարում՝ «Երևաննախագիծ» ինստիտուտում քննարկվում է Երևան քաղաքի գլխավոր հատակագիծը, ծախից աջ. գլխավոր ճարտարապետ **Յովհաննես Մարգարյանը**, ինստիտուտի գլխավոր ինժեներ **Կոնստանտին Ալթունյանը**, գլխավոր կոնստրուկտոր **Ռոբերտ Մանուկյանը**, գլխավոր հատակագծի բաժնի պետ **Միքայել Մազմանյանը**, «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի տնօրեն **Գրիգոր Հասարաթյանը**։



ՀԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար **Անտոն Քոչինյանը** և Երբախտորիդի գործկոմի նախագահ **Գրիգոր Հասարաթյանը**



Նկարում՝ ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի նախագահ **Բաղալ Մուրադյանը** (ծախից երկրորդը), և ՀԿԿ Երբախտորիդի առաջին քարտուղար **Լյուդվիգ Ղառիբջանյանը** Վրաստանի պատվիրակության հետ

1970 թվական

Երբաղխորհրդի գործկոմի նախագահի տեղակալ Արամ Արամյանը «Կավգիպրոտրանս» ինստիտուտի Թբիլիսի մետրոպոլիտենի նախագծի ինժեներ և հեղինակ Վլադիմիր Դանդուրովի հետ



Ստորումներ Երևանի ապագա մետրոպոլիտենի շինարարության նախագծային աշխատանքները իրականացնելու համար (ձախից Արամ Արամյան, Վլադիմիր Դանդուրով):



Արամ Արամյանը և Վլադիմիր Դանդուրովը ճշտում են ապագա մետրոպոլիտենի «Երիտասարդական» կայարանի նախագծային աշխատանքները:

Նկարում «Լոռի» ռեստորանի շենքը, ուր այսօր կառուցված է մետրոպոլիտենի «Երիտասարդական» կայարանը:

Միգուցե այստեղ կառուցվի դեպի «Երիտասարդական» կայարան զնացող ստորգետնյա անցուղ (տարածքը գտնվում է Բժշկական համալսարանի, Անատոմիկոմի շենքերի դիմացի մայթի հատվածում, ուր հետագայում կառուցվեցին երկու բարձրահարկ շենքեր):



տանքների առաջին պատասխանատու Վալերի Բարխուդարյանի կատարած աշխատանքը: Վերակառուցվեցին Իջևան – Սևան 40 կմ, Դիլիջան – Վանաձոր 25 կմ երկաթուղային, տեխնիկական երկրորդ կարգի մայրուղիները: Ինստիտուտի նախագծով կառուցվեցին Գորիս – Անգեղակոթ 30 կմ, Մեղրի – Քաջարան 40 կմ երկաթուղային ավտոճանապարհներ: Իրականացվեցին Աշտարակ–Թալին–Գյումրի 90 կմ երկաթուղային տեխնիկական երկրորդ կարգի և Լճաշեն–Կամո 30 կմ երկաթուղային տեխնիկական երրորդ կարգի ավտոմոբիլային ճանապարհների շինարարությունը և այլն: Ինստիտուտի նախագծերով ավտոմոբիլային ճանապարհներ են կառուցվել Ռուսաստանի Դաշնության Օռլովի և Ստավրոպոլի մարզերում: 1972թ ինստիտուտում բացվեց երկաթգծի բաժինը: Ղեկավար Վազգեն Խաչատրյանը մեծ աշխատանք կատարեց բաժինը համապատասխան կադրերով համալրելու և աշխատանքները հստակ կազմակերպելու համար: Բաժնում նախագծվեցին Սևան–Շորժա 121 կմ, Մասիս–Նուռնուս–Երևան քաղաքը շրջանցող 52 կմ, Իջևան–Հրազդան 80 կմ երկաթուղային երկաթգծերը: Հայաստանի երկաթգծի ցանցի հեռանկարային զարգացման նպատակով ինստիտուտը մշակեց տեխնիկատնտեսական հիմնավորումներ Վարդենիս–Ջերմուկ 66 կմ, Գյումրի–Բոգոլանովկա 82 կմ, Վանաձոր–Ֆիոլետովո 32 կմ, Կամո–Գազարին 32 կմ երկաթուղային նախագծային աշխատանքների համար: Իջևան–Հրազդան երկաթգծի հատվածի վրա նախագծվեց 19 կամուրջ, Գյումրիում 2 որիթաղ կիրճի վրա 210 մ երկաթուղային կամուրջը, Երևանի Դավթաշենի կամուրջը, Ստեփանավանի և Աշտարակի կամուրջները:

Երևանում արագընթաց տրամվայի, ապա մետրոպոլիտենի շինարարությունն սկսելու և զործարկման ողջ ժամանակահատվածում ստեղծվեց աշխատանքային աննախադեպ մթնոլորտ, առանց որի երազանքի իրականացումը, դժվարությունների հաղթահարումն անհնարին կլիներ: Այն ծնունդ առավ Երևանում և հովանավորվեց ՀԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար Անտոն Երվանդի Քոչինյանի կողմից: Կարևոր հանձնարարություն ունեցող յուրաքանչյուր աշխատող կարող էր համարձակորեն դիմել այն ատյանին (անկախ իր զբաղեցրած պաշ-

տոնից), որը կարող էր աջակցել լիարժեք լուծելու իր առջև դրված խնդիրները, մթնոլորտը շարունակվեց և իր հետագա զարգացումն ունեցավ ԴԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար Կարեն Սերոբի Դեմիրճյանի օրոք: Նման մթնոլորտը դարձավ այս ամենաբարդ կառույցի հաջողության անկյունաքարը:

1966-1973թթ., մինչ Արամ Արամյանի քաղխորհրդի նախագահի տեղակալի պարտականություններից այլ աշխատանքի անցնելը նկատվում էր, որ ստորգետնյա արագընթաց տրամվայի շինարարական աշխատանքների կոորդինացման, անհրաժեշտ օգնություն կազմակերպելու ողջ պատասխանատվությունը ոչ միայն նրա վրա էր դրված, այլև նրա առջև, բառիս բուն իմաստով, բացվել էր կանաչ ճանապարհի բոլոր հարցերի լուծման ուղղությամբ: Փաստորեն Արամյանը դարձել էր «միանձնյա» ղեկավար: Գործի հետ առնչվող միութենական բարձրաստիճան ղեկավարների (ասենք, «Գլխունելմետրոշինի») գլխավոր վարչության պետի, նրա տեղակալների), հանրապետության այլ բարձրաստիճան ղեկավարների, մասնագետների մասնակցությամբ Արամ Արամյանը անց էր կացնում այդ կառույցին վերաբերող տեխնիկական խորհրդակցություններ, հաստատում քաղաքի գլխավոր ճարտարապետ Ջին Թորոսյանի և կառուցվող արագընթացի տնօրինության կողմից առաջադրած, «Երևաննախագիծ» և «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտների կողմից մշակված հեռանկարում (1980-2000թթ) ղեպի Նորքի զանգված գնացող այս շինարարության տեխնիկական հանձնարարությունը և այլն: Գրություններից մեկում (1973թ. ապրիլի 12 N 02/408), որն ուղղված էր ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի նախագահի տեղակալ Գ. Հարությունյանին, ըստ արված առաջարկների՝ տեղեկացվում էր, որ նախատեսվում է ապագայում Նորքի բնակելի զանգվածում ստորգետնյա էլեկտրատրանսպորտ անցկացնելու դեպքում օգտագործել աշխարհի խոշոր քաղաքներում կիրառվող վերելակային սիստեմը (քանի որ քաղաքի կենտրոնի և Նորքի բնակելի զանգվածի մակերեսների տարբերությունը տատանվում է 300-400մ) և ելնելով՝ նպատակահարմարությունից՝ խնդրում է օգնել 3-4 մասնագետներ 2-3 շաբաթով ուղարկել Մարսել, Փարիզ կամ Լոնդոն՝ մի շարք հարցեր պարզելու, մոտիկից նմանատիպ գործունեություններ ծավալող մետրոպոլիտենների աշխատանքներին ծանոթանալու համար: Դիմել էր

ՀՍՍՀ գիտությունների ակադեմիայի նախագահ Վիկտոր Համբարձումյանին (1973թ. ապրիլի 12-ի N 02/414)՝ խնդրելով ակադեմիայի մասնաճյուղի շենքից տեղ հատկացնել արագընթաց էլեկտրատրանսպորտի տնօրինության համար: Գործի անհրաժեշտությունից ելնելով՝ մեկ ամսվա ընթացքում դիմել է ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի նախագահին, Հանրապետության բանկի կառավարիչին, ՀՍՍՀ պետպլանի նախագահին շինարարության հարցերով: Գործերի վիճակի մասին տեղեկացրել է ԴԿԿ Երբաղկոմիտեի առաջին քարտուղար Լյուդվիգ Ղարիբջանյանին, կուսակցական, խորհրդային այլ ղեկավար աշխատողների իհարկե միշտ խորհրդակցելով քաղխորհրդի գործկոմի նախագահ Գրիգոր Հասրաթյանի հետ, նրան տեղեկացնելով գործերի ընթացքի մասին, անհարժեշտության դեպքում խնդրելով նրա օգնությունը: Երբաղկոմի աշխատակիցներս նկատում էինք, թե ինչպես կայծակնային արագությամբ ընկալող, հարցերը արագ լուծող Կարեն Դեմիրճյանի մոտ Արամ Արամյանի ընդունելությունը տևում էր ժամեր, ուր քննարկվում էին արագընթացի հետ կապված հարցեր: Թե ինչպիսի մեծ իրավունքներ էր տրված Երբաղգործկոմի նախագահի տեղակալին, ցույց է տալիս նրա կողմից գործնական հարցերի լուծման հետևյալ օրինակը: Մաշտոցի պողոտայի NN 43, 44, 45 շենքերի բակում, համաձայն նախագծի, պետք է տեղադրվեր արագընթաց էլեկտրական տրանսպորտի համար օղափոխանակման խողովակ՝ ստորգետնյա օգտագործված օղը դուրս մղելու համար: Այդ կայանքը հետագայում կեղտոտելու էր օղը, և այնտեղ շինհրապարակի կազմակերպումը կհանգեցներ բուսականության ոչնչացմանը: NN 40,43 բնակելի շենքերը, որոնք կառուցվել էին Հայրենական պատերազմի տարիներին, կամ մինչ այդ ունեին ցածրակայուն հիմքեր և զգալի շինարարական արատներ, որոնց մասին շինարարությունը սկսելուց դեռ շատ առաջ նշվել էր շրջխորհրդի գործկոմի հատուկ հանձնաժողովի կողմից: Հողի չնչին ցնցումները թողել էին իրենց ազդեցությունն այդ շենքերի վրա, իսկ հորատումը կարող էր անցանկալի հետևանքներ առաջացնել: Նշված փաստերի մասին շենքի բնակիչները նշում էին դիմումներում և դրանք հղում ոչ թե քաղխորհրդի գործկոմին կամ այլ վերադաս «առաջին դեմքի», այլ քաղխորհրդի գործկոմի ղեկավարի տեղակալ Արամ Արամյանին: 15 բնակիչների ստորագրությամբ, որոնց մեջ էին նաև ԽՍՀՄ ժող. ար-

տիստներ Առնո Բաբաջանյանը, Վարդան Աճեմյանը, ԽՍՀՄ ժողովրդական արտիստուհի Արուս Ասրյանը, ՀՍՍՀ ժողովրդական արտիստներ Գևորգ Աշուղյանը, Գեղամ Աֆրիկյանը, արվեստի վաստակավոր գործիչ, պրոֆեսոր Թամարա Շահնազարյանը: Նրանք նամակով և անհրաժեշտ փաստաթղթերով գնում են նախագահի տեղակալի մոտ: Շինարարության ղեկավարից Լեոնիդ Հարությունովից, նախագահի տեղակալը հեռախոսով հարցնում է կատարված ծախսերի մասին: Իմանալով որ դրանք չեն են և համոզվելով բողոքի ճշտության մեջ, հրահանգի համաձայն անմիջապես դադարեցնում է աշխատանքները: Այո, միայն մեկ հեռախոսային զանգով: Ահա ազատ ու անկաշկանդ գործելակերպի վառ օրինակ: Ուժեղ ղեկավարության Լյուդվիգ Ղարիբջանյան, Գրիգոր Հասրաթյան, անվախ գործելակերպի, նաև բանիմաց ղեկավարի ճիշտ ընտրության և անսահման վստահության վառ օրինակ: Իրոք, կյանքի մեծ ճանապարհ անցած մարդիկ ի վիճակի էին հարցեր լուծել անվախ ու անկաշկանդ, մասնագիտական խորը վերլուծության մեծ հնարավորությունների օժտվածության առկայությամբ:

... 1972թ. կազմվեց արագընթաց տրամվայի կառուցման տնօրինությունը, որի վրա դրված էր բարդ և պատասխանատու պարտականություններ: Տնօրինությունը պետք է զբաղվեր արագընթացի ողջ հոգսերով՝ սկսած նախագծային աշխատանքներից, վերջացրած շինարարական բոլոր գործերի կոորդինացման, նյութատեխնիկական մատակարարման և մի շարք այլ հարցերով: Կազմակերպությունների կողմից պայմանագրերի ժամանակին կատարման հսկողությունն ու օգնություն կազմակերպելը, լինելու էր տնօրինության գործունեության ամենօրյա հոգսը: Այդ իսկ պատճառով, դրա ղեկավարի ընտրությունից էր կախված այս կարևոր օղակի ճիշտ գործունեությունը: Կատարվեց միանգամայն խելացի ընտրություն: Տնօրեն նշանակվեց Իվան Գեորգի Պապիևը: Նա ուներ համապատասխան կրթություն (ավարտել էր Թբիլիսիի երկաթուղային ինստիտուտը), և իր մասնագիտությամբ աշխատել էր ցածր օղակներում, ապա Անդրկովկասյան երկաթուղու վարչությունում զբաղեցրել բավականին բարձր պաշտոններ: Նրա ակտիվ գործելակերպը, սկսած 1945թ., մշտապես գտնվել է ՀԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար /1937-1953/ Գրիգոր Արտեմի Հարությունյանի ուշադրության կենտրոնում: Նա հետագայում պատասխանատու աշխատանք-

ներ կատարեց հանրապետության կուսակցական, պետական օրգաններում: Պատահական չէ, որ 1960թ. թոշակի անցած Ի. Պապիևին նշանակում են այս պատասխանատու պաշտոնին: Ընտրությունը ճիշտ էր, և դա ապացուցվեց արագընթաց տրամվայի (ապա հետագայում մետրոպոլիտենի շինարարության) առաջին օրից:

Արագընթաց տրամվայի շինարարության տնօրինության փոքրաթիվ կոլեկտիվը՝ Իվան Պապիևի գլխավորությամբ, ձեռնամուխ եղավ նորատիպ կառույցի հոգսերի լուծմանը: Որպես առաջնահերթ խնդիր հետևողական աշխատանք տարվեց նախագծային կազմակերպությունների կողմից (հիմնականում «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի) ժամանակին նախագծային, նախահաշվային փաստաթղթերով ապահովելու ուղղությամբ: Հանրապետության պետպլանի միջոցով լուծվեցին անհրաժեշտ նյութերի հատկացման, մեխանիզմների ձեռք բերման, ֆինանսավորման հարցերը: Տեղական իշխանությունների հետ կապված շինարարական բոլոր հարցերը լուծվում էին շատ արագ և ժամանակին: Կազմակերպչական բազմապիսի հարցերի դրական լուծման գործում լուրջ և բարեխիղճ աշխատանք կատարեցին գլխավոր ինժեներ Սերգեյ Բադալովը և արտադրական տեխնիկական բաժնի աշխատողները:

ԱՐԱԳՆԹԱՑ ՏՐԱՄՎԱՅԻ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

Միութենական կառավարության կողմից Երևանում արագընթաց ստորգետնյա տրամվայի շինարարության իրականացման մասին որոշումից ելնելով՝ միութենական տրանսպորտային շինարարության նախարարության 1971թ. նոյեմբերի 10-ի հրամանով «Գլխթունելմետրոշին»-ին հանձնարարվեց Հայաստանում գտնվող N 307 շին. մոնտաժային զնաքի հիման վրա 1971թ. չորրորդ եռամսյակում հիմնել N 8 թունելային ջոկատը, որն իրականացնելու էր Երևանի ստորգետնյա արագընթացի շինարարությունը: «Գլխթունելմետրոշին»-ին միաժամանակ հանձնարարվեց ջոկատը համալրել անհրաժեշտ բանվորական և ինժեներական կադրերով, մեխանիզմներով և տրանսպորտային միջոցներով, այն հաշվով, որպեսզի ապահովվի 1972թ. պլանավորվող շինարարական աշխատանքների անվերապահ կատարումը: Առաջին տարում նախարարության հրամանով թունելային ջոկատի պետ հաստատվեց Լեոնիդ Արկադիի Հարությունովը: 1973թ. արագընթացի լայնածավալ մասշտաբը թելադրեց միութենական «Գլխթունելմետրոշին»-ին Երևանում ստեղծել նոր N 160 շինմոնտաժային վարչությունը, որը պետք է իրականացներ միայն արագընթացի շինարարությունը: Վարչությանը ապահովելով անհրաժեշտ տեխնիկայով N 8 թունելային ջոկատը ձեռնամուխ եղավ հանրապետության տարբեր շրջանների թունելների շինարարությանը: Որոշ ժամանակ անց, 1975թ. Հայաստանի հեռանկարային զարգացման խնդիրներից ելնելով և հաշվի առնելով հանրապետությունում երկաթուղային գծերի ընդլայնումը, ճանապարհաշինությունը և դրանից բխող թունելների կառուցումը, «Գլխթունելմետրոշին»-ի ենթակայության տակ Հայաստանում հիմնվեց «Հայթունելշին» վարչությունը, որի ենթակայության տակ մտան N 160 շինմոնտաժային վարչությունը, N 8 թունելային ջոկատը և այլ կազմակերպություններ: Միաժամանակ, արագընթացի շինարարությանը գործնական օգնություն ցույց տալու համար, «Հայթունելշին»-ի կազմում ստեղծվեցին յուրօրինակ աշխատանքներին համապատասխան շինվարչություններ, տնօրինություններ, բազաներ և այլն:

... 1972թ. մարտի 31-ին ՀՍՍՀ Գերագույն խորհրդի հրամանագրով

Երևանում ստեղծվեց 7-րդ Խորհրդային շրջանը: Շրջանի տարածքի մեջ մտավ Ավանի աղի հանքի բանավանը, որտեղ նոր էր «հանգրվանել» արագընթացի շինարարությունն իրականացնող կազմակերպությունը: Մեկ ամիս հետո տողերիս հեղինակն ընտրվեց նորաստեղծ կուսընթացի արդյունաբերության և տրանսպորտի բաժնի վարիչ: Հիմնական պարտականություններիս մեջ ընդգրկվեց նաև շինարարական կազմակերպություններով անձամբ զբաղվելու խնդիրը, որպես այս հարցում առաջին անմիջական պատասխանատու անձ շրջանում (շրջխորհրդի գործկոմում նման բաժին չկար): «Հայթունելշին»-ի վարչության պետ նշանակվեց Լեոնիդ Արկադիի Հարությունովը: Նա, Թբիլիսիում ճանապարհային հաղորդակցության շինարարության բարձրագույն ուսումնական հաստատությունն ավարտելուց հետո, աշխատել էր Վրաստանում Միության «Գլխթունելմետրոշին»-ի համակարգում, այնուհետև Հայաստանում և մեծ ճանաչում ու հեղինակություն էր ձեռք բերել: Որպես բանիմաց թունելագործ՝ ղեկավարել էր Թբիլիսիի մետրոշինի տեխնիկական ծառայությունը, իսկ վերջին 6 տարիներին՝ 1966-1972թթ. գլխավորել էր N 307 թունելային ջոկատը, (կարճ ժամանակահատվածում նաև N 8 թունելային ջոկատը և N 160 շինմոնտաժային վարչությունը): «Հայթունելշինի» գլխավոր ինժեներ նշանակվեց Դմիտրի Բորիսի Ույանկինը, որը երկար ժամանակ աշխատել էր Ռուսաստանում, մի քանի տարիներ գլխավորել Վորկուտայի թունելաշինության տեխնիկական ծառայությունը: Բանիմաց, գրագետ կազմակերպչական և տեխնիկական մեծ կարողություններ ունեցող ինժեներ էր և հետագա տարիներին դարձավ Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության գիտակներից մեկը: «Հայթունելշին» վարչության պետի տեղակալ նշանակվեց Գևորգ Մկրտիչի Հարությունյանը, որն անցնելով կյանքի մեծ ճանապարհ, իր անգնահատելի ավանդը ներդրեց հանրապետության տնտեսության այդ կարևորագույն բնագավառի առջև ծառայած խնդիրների իրականացման գործում:

«Հայթունելշին» վարչության բաժինները և ստորաբաժանումները ղեկավարեցին կյանքի մեծ փորձ ունեցող մարդիկ: Վարչությունը դասվեց այն շինարարական կազմակերպությունների շարքում, ուր ինժեներատեխնիկական որակյալ կադրերի ընտրության շնորհիվ կարողացան ոչ միայն լուծել շինարարության ընթացքում ծագած բարդ տեխնի-

կական խնդիրները, այլև թունելաշինության բնագավառում ներդրած նորամուծություններով իրենց ծանրակշիռ խոսքն ասացին:

Ըստ ընդունված կարգի, շրջկոմը և շրջգործկոմը «Հայթուներլին» վարչության ղեկավարության անձնական գործերի հետ ծանոթանալուց, զրույցից և շրջկոմի բյուրոյում նրանց թեկնածությունը հաստատելուց հետո, ձեռնամուխ եղան շինվարչությունների, մյուս կարևոր ստորաբաժանումների ղեկավար կադրերի (միայն պետերի, գլխավոր ինժեներների, երբեմն էլ պետի տեղակալների) ընտրության աշխատանքներին: Ելնելով հույժ կարևոր կառույցի պահանջներից՝ կադրերի ընտրությունը կատարվում էր շատ բժախնդրորեն: Բաժնում, շրջգործկոմի նախագահի, այնուհետև շրջկոմի առաջին քարտուղարի մոտ տեղի էին ունենում անհատական զրույցներ, որից հետո թեկնածուները հաստատվում էին շրջկոմի բյուրոյում: Մեծնասամբ ղեկավար կադրերի ճիշտ ընտրությունով էր պայմանավորված շինարարական աշխատանքների հստակ կազմակերպումը: Հենց սկզբից ասենք, որ ի տարբերություն շրջանի այլ կազմակերպությունների, «Հայթուներլին»-ի ղեկավարության կողմից ներկայացված բոլոր կադրերը միանգամայն արժանի էին զբաղեցնելու առաջարկված պաշտոնները և ոչ մի թեկնածույան նկատմամբ որևէ առարկություն չեղավ: Բոլորն էլ կյանքի մեծ ճանապարհ անցած մարդիկ էին: Ի դեպ, պետք է ասել, որ վարչության ղեկավարության միանգամայն ճիշտ մոտեցման շնորհիվ ինժեներական ոչ շատ բարձր պատասխանատու աշխատանքներում ընդգրկվելին նաև երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտի գերագանց և մեծ ապագա խոստացող շրջանավարտները, դրանով իսկ նախ լուծվեց ամենաբարդ հարցերից մեկը՝ ինժեներական կադրերի պակասը, և երկրորդ նրանք վստահությունն արդարացրեցին, մեծ եռանդով աշխատելով, կարճ ժամանակում իրենց փայլուն դրսևորեցին և դարձան «Հայթուներլին» ղեկավար կազմի հիմնական կորիզը:

Շրջանի ղեկավարության, ինչպես նաև Երքաղկոմի և ՀՀԿ Կենտկոմի ղեկավարների վրա մեծ տպավորություն թողեց ամենակարևոր օղակի N 160 շինարարական մոնտաժային վարչության պետ Ժորժ Բագրատի Ավանեսյանը: Նա թունելների շինարարության աշխատանքի մեծ փորձ ուներ և առաջին իսկ օրից նկատվեց, որ նրա նշանակումը այդ պաշտոնում, միանգամայն ճիշտ էր: Միջին հասակի, ամրակազմ, ճա-

ղատ գլխով բարի հայացքի տեր Ժորժ Բագրատիչը ինչքան էլ մարդամոտ էր բոլորի հետ, սակայն խիստ ու պահանջկոտ էր, քչախոս: N 160 շինմոնտաժային վարչության պետի տեղակալ նշանակվեց Էդուարդ Արտուշայի Կարապետյանը, որը երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտն ավարտելուց կարճ ժամանակ հետո իրեն դրսևորեց որպես խելացի ինժեներ և կազմակերպված ղեկավար: Հետագայում նա տեղափոխվեց Մեղրածորի տեղամաս և ղեկավարեց թունելային ջոկատը, ապա անցավ կուսակցական աշխատանքի:

... Կարճ ժամանակ էր անցել ինչ սկսվել էր արագընթացի շինարարությունը, բոլոր ուղղություններով աշխատանքների առաջընթացն ակնհայտ էր: Սկստվում էին փոփոխություններ բոլոր տեղամասերում, մոտենում էր արագընթացի շինարարության առաջին տարվա ավարտը: «Հայթուներլին» վարչության պետ Լեոնիդ Հարությունովի հետ եղանք շինարարության բոլոր 4 օբյեկտներում: Տեղամասերից մեկում առաջին անգամ ծանոթացա հերթափոխների պետեր Կարեն Աղամյանի և Գագիկ Մարտիրոսյանի հետ: Երկուսն էլ սովորել էին նույն դասարանում, երկուսն էլ պոլիտեխնիկականի շինարարական ֆակուլտետն ավարտելուց հետո, ցանկություն էին հայտնել աշխատել արագընթացի շինարարությունում: Կարճ ժամանակում իրենց դրսևորել էին որպես խելացի ինժեներներ ու կազմակերպիչներ և դեռ մեկ տարին չլրացած նշանակվել էին պատասխանատու պաշտոնների: Տեղամասում արդեն ավարտվել էին ուղղաձիգ հորատանցքի աշխատանքները (հորանը ծառայում էր մարդկանց, սարքավորումները, նյութերը վար իջեցնելու համար որպես վերելակ): Սկսվել էր հորիզոնական հորատումը: Տեղամասում աշխատանքային նոր ճակատ ստեղծելու, աշխատողների թիվն ավելացնելու, հանձնարարություններն արագ կատարելու նպատակով, սկսվել էին հորատված ներքին հատվածի աջ և ձախ կողերի հորատման աշխատանքները: Քարերի, ժայռերի ճեղքերից ստորգետնյա ջրերի հոսքը խանգարում էր նորմալ գործունեությանը: Աշխատանքներն իրականացվում էին մեծ քանքերի ներդրմամբ, ջրի մեծ շիթերի հարվածների տակ: Իրոք, հերոսական գործ էր կատարվում, նույնիսկ կողքից նայողը կզգար, թե ինչպիսի անձնագոհ, նույնիսկ կյանքի համար վտանգավոր աշխատանք էին ձեռնարկում հորատողները: Տեղամասում ավարտին էր մոտենում պոմպակայանի շինարարությունը և մո-

տաժու՛մը: Դրա ավարտով ու գործարկումով հնարավորություն կընձեռվեր արագ թափով կատարել շինարարությունը: Ահա թե ինչու պոնպակայանի գործարկումն ավարտելու համար ավելի քան մեկ ամիս կազմակերպվեց շուրջօրյա աշխատանք: «Բարեկամություն» և «Մարշալ Բաղրամյան» կայարաններում ավարտվել էին ուղղաձիգ հորատման աշխատանքները, և սկսվել էր հորիզոնական հորատանցումը, միաժամանակ տեղադրվել էին հորատանցման լեռնային համալիրի սարքավորումները: Սկսվել էին N 5 ուղղաձիգ հորի և «Երիտասարդական» կայարանի թեք նախասրահի մուտքի աշխատանքները: Ամենատպալորիչն այն էր, որ բոլոր աշխատողների մոտ նկատվում էր հպարտություն ու մեծ պաթոս:

1972թ. նախատեսված էր կատարել 1 մլն. 300 հազ. ռուբլու աշխատանքներ, այդ թվում 1 մլն. ռուբլու շինարարական և մոնտաժային աշխատանքներ: Փաստորեն կատարվեց 1 մլն. 550 հազ. ռուբլու աշխատանք, կամ 159 տոկոս, որից շինմոնտաժային աշխատանքները գերակատարվեցին 128 %-ով:

1973թ. արագընթացի շինարարության համար ողջ ծավալով նախատեսվեց կատարել 4 մլն. 100 հազ. ռուբլու աշխատանք: Շինմոնտաժային աշխատանքները կազմում էին 3 մլն. 700 հազ. ռուբլի, որից ստորգետնյա աշխատանքներին հատկացվել էր 2 մլն. 700 հազ ռուբլի, իսկ վերգետնյա ժամանակավոր կառույցներին 1 մլն ռուբլի: Յենց տարվա սկզբից բոլոր ուղղություններով կատարվեցին լայնածավալ աշխատանքներ: «Գլխունելմետրոշինի» կողմից համապատասխան սարքավորումների արագ տեղափոխման և փորձված մասնագետների կազմակերպված աշխատանքի շնորհիվ զգալի տեղաշարժեր նկատվեցին բոլոր տեղամասերում:

Չորս կայարաններում տեղադրվեցին հորատանցման լեռնային համալիրի սարքավորումները, ինչպես նաև ավարտվեցին ուղղաձիգ հորատանցման աշխատանքները: Մեծ թափով սկսվեց «Բարեկամություն»-«Մարշալ Բաղրամյան»-«Երիտասարդական» կայարանների հորատանցումը: Տարվա երկրորդ կեսից շինարարները ձեռնամուխ եղան «Բարեկամություն»-«Մարշալ Բաղրամյան»-«Երիտասարդական» տեղամասերում շարժասանդղքների համար թեք հորանների անցահատման աշխատանքներին: «Չանրապետության իրապարակ» տեղա-

մասում կառուցվեց հզոր տրանսֆորմատորային ենթակայան 400 կվա, իսկ «Երիտասարդականում» 200 կվա հզորությամբ: Վերջնական արդյունքում կատարվեցին բոլոր աշխատանքները: Ստորգետնյա աշխատանքները հատկապես վերջին ամիսներին լավ կազմակերպելու շնորհիվ նախատեսված 2 մլն. 700 հազ. ռուբլու դիմաց կատարվեցին 3 մլն ռուբլու աշխատանքներ:

Արագընթացի շինարարության առաջին երկու տարիները մեխանիկական ծառայությունների համար եղան լարված աշխատանքի տարիներ մեծ փորձության ճանապարհին: Նրանց ուժերով սեղմ ժամկետում Մոսկվայից և Միության տարբեր քաղաքներից բերված 5 վերելքային մեքենաներ տեղադրվեցին տեղամասերում: Տեղադրվեցին նաև հորատանցման բարձման թուջե վահանակների մոնտաժման (հորատումից հետո պատվում էին թուջե կամ երկաթե վահանակներով «շապիկներով», որից հետո նորից շարունակում հորատանցումը) լեռնային ապարների բարձման համար օգտագործվում էին այնպիսի նորագույն սարքավորումներ ինչպիսիք էին ՈՒՄ-5-ՄՄ բարձիչ, KM-14, M-15 վահանակներ տեղադրող մեքենաներն էին M M-8, K-7: Աշխատանքների մեծ հաջողությունների պայմաններում, երբեմն այնպիսի իրավիճակ էր ստեղծվում, որ եղած հնարավորությունները, թույլ չէին տալիս հաղթահարել դժվարությունները: Նույնիսկ մի քանի ամսվա աշխատանքը կարող էր ջուրն ընկնել, աստիճանաբար նկատվում էր, որ դժվարությունները կրկնապատկվում, եռապատկվում էին:

Երջանիկ պատահականությամբ, մետրոյի շինարարությունը մամուլի միջոցով լուսաբանողներից առաջինը ես եղա հանրապետությունում: Եվ ահա թե ինչպես:

Ինձ զանգահարեց «Երեկոյան Երևան» թերթի արդյունաբերության և շինարարության բաժնի վարիչ Ղազարոս Յովակիմյանը, որի հետ տարիների ընթացքում բավականին մոտիկ ընկերական հարաբերություններ էին ստեղծվել: Ասաց, որ շուրջ մեկ և կես տարի է, ինչ խստիվ արգելվում է ստորգետնյա արագընթաց էլեկտրատրանսպորտի մասին, որևէ լուր հաղորդել կամ գրել մամուլում: Քանի որ այս բարդ շինարարությունը մեծ թափ էր ընդունել, և ես էլ ի պաշտոնե մոտ էի կանգնած այս շինարարությանը և զգում էի գաղտնիության սկզբունքի պատասխանատվությունը, թերթի գլխավոր խմբագրին համոզել է, որ գրեմ հող-

ված իրենց թերթի համար, բայց այնպես, որ չհասկացվի մետրոյի շինարարությանը վերաբերող որևէ միտում, այլ, որ գործ ունենք ստորգետնյա արզընթաց տրամվայի հետ: Այլապես «սրտացավները» կարող են գրել Մոսկվա, թե խաբեություն է ոչ թե ստորգետնյա տրամվայի, այլ Երևանում մետրոյի շինարարության մասին է խոսքը, պետական միջոցները շռայլում են. հողվածն էլ կթարգմանեն ռուսերեն և իրենց գրածի հետ կուղարկեն Մոսկվա:

1974թ. ապրիլի 14-ին «Երեկոյան Երևան» թերթում տպագրվեց «Արագընթաց տրանսպորտի շինարարության հոգսերը» խորագրով հոդվածը: Հետագա տարիներին շատ հոդվածներ են գրել մետրոյի շինարարության վերաբերյալ, որոնք տպագրվել են «Սովետական Հայաստան» թերթում, կամ հաղորդվել են ռադիոյով, բայց այս առաջինն էր և ինձ համար դարձավ սուրբ մասունք:

Կարծես պատռվեց վախճ ու նորակառույց շինարարության մասին լռության քողը: Նույն զգուշությամբ, մի քանի օր հետո արագընթաց տրամվայի մասին փոքրիկ նախաբանով «Սովետական Հայաստան» թերթում սխեմատիկ ցույց տրվեց, թե ինչպիսի ուղղությամբ պետք է զնա տրանսպորտը չորս կիլոմետրի ուղեգծով:

Հողվածից օգտվելով, շատ կարճ նկարագրենք արագընթացի շինարարության սկզբի և իրավիճակին համապատասխան նաև մտավախությունների մասին: Հետագա երկու տարիներին, ցավոք, պարզ նկատվեց, որ կառույցի բախտով էլ ավելի խորը և լուրջ պետք է զբաղվել, հարց, որի լուծումն անբողջությամբ պայմանավորված չէր միայն հանրապետությունում իրականացվող գործերով ...

Երևանի արագընթացի կառուցման 1974թ. առաջին կիսամյակի շեմին կատարվել էր ավելի քան 870 մետր ուղղահայաց հորատանցման աշխատանքներ և զգալի չափով օժանդակ կառույցներ, շինարարական այլ աշխատանքներ: Սակայն արդեն պարզ նկատելի էր, որ հետագա գործողությունների իրականացումը վտանգի տակ է, այլևս հնարավոր չէր այդպես շարունակել: Աշխատանքների անբավարար պայմանները թելադրում էին ձեռնարկել կազմակերպչական-տեխնիկական լուրջ միջոցառումներ: Բանն այն էր, որ յուրաքանչյուր գործողությունից հետո, ստորգետնյա ջրերի հոսքը ավելանալով, օր-օրի ավելի էր խանգարում բոլոր տեղամասերի աշխատանքներին: Արագ կերպով

տեղամասերում սկսվեցին հորատանցքերի ստեղծումը: Այսպիսի վեց հորատանցքեր բացվեցին «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասում, որոնցից ջրհան պոմպերի միջոցով մեկ ժամում դուրս էր մղվում 1500 խմ ջուր: Աշխատանքային լայն ճակատ ապահովելու համար հետագայում ստեղծվեցին ևս չորս հորատանցքեր: Նման միջոցառումներ ձեռնարկվեցին նաև մյուս տեղամասերում:

Առավել դժվար խնդիր էր դրված շինարարների առջև 1974թ. հաջորդ ամիսներին և 1975թ.: Ելնելով աճող մայրաքաղաքի տրանսպորտային աշխատանքները կարգավորելու հրատապ անհրաժեշտությունից նախատեսվում էր արագընթաց տրամվայի (իր 4 կայարաններով և 4 կմ ուղեգծով) շահագործման հանձնել 1978 թ.: Այդ նպատակի համար N 160 շինմոնտաժային վարչությունը կատարելու էր 5 մլն ռուբլու աշխատանք կամ մոտ 2 անգամ ավելի, քան 1973թ., իսկ 1975թ. պետք է իրացվեր 8 մլն. ռուբլի:

Արդյո՞ք բոլոր պայմանները ստեղծվել էին այս կարևոր կառույցում նախատեսված աշխատանքները կատարելու համար, պետք է ասել ոչ: Չնայած N 160 շինմոնտաժային վարչության կոլեկտիվի աշխատանքը արժանի էր ամեն դրվատանքի, բայց եղած բանվորական անձնակազմը անկարող էր իրականացնել առաջադրված մեծ ծրագիրը: Հաշվարկները ցույց են տալիս, որ 1974թ. աշխատանքները կատարելու համար կոլեկտիվի անդամների թիվը պետք է կրկնապատկվեր: Հաշվի առնելով բանվորական ուժի, անհրաժեշտ տեխնիկական բազայի աստիճանական ապահովումը, 1974թ. առաջադրանքների հիմնական ծանրությունը թողնվել էր 3-րդ և 4-րդ եռամսյակներին: Այսպես, եթե առաջին եռամսյակին պետք է իրականացվեր 800 հազ. ռուբլու շինմոնտաժային աշխատանքներ, ապա 4-րդ եռամսյակին շինարարական աշխատանքների ծավալը նախատեսված էր 1 մլն. 800 հազ. ռուբլի: Մինչդեռ, 1974թ. հունվար մարտ ամիսներին ոչինչ չէր արվել բանվորական ուժի հավաքագրման համար: Պարզ էր, որ վարչությանն անհրաժեշտ էր ապահովել համապատասխան բնակարանային ֆոնդով որակյալ հորատողներ հրավիրելու համար: Չնայած այն բանին, որ հանրապետության Նախարարների խորհրդի որոշմամբ նախատեսված էր 1973-75թթ. շինարարներին ապահովել պահանջվող բնակելի տարածությամբ, սակայն 1973թ. հատկացված բնակելի ֆոնդերը չափազանց անբավարար էին:

Լուծված չէր նաև կառույցն անհրաժեշտ քանակությամբ ինքնաթափ մեքենաներով ապահովելու հարցը: 1974թ. պետք է կատարվեր 350 հազ. տոննա շինանյութերի և հողի տեղափոխման աշխատանքներ, սակայն հանապետության ավտոտրանսպորտային նախարարության կողմից պլանավորված մեքենաներով հնարավոր էր կատարել միայն 100 հազ. տոննա փոխադրման աշխատանքներ: Անհրաժեշտ էր վարչությանն ապահովել պահանջվող քանակությամբ ինքնաթափ մեքենաներով, որպեսզի եղած մեքենաների հետ իրականացվեն տեղափոխումներ կամ էլ այդ պարտականությունները լիովին դնել ավտոտրանսպորտային նախարարության վրա:

Ոչ բոլոր տեղամասերում էին ստեղծվել աշխատանքային նորմալ պայմաններ: Այսպես «Հանրապետության հրապարակ» և «Երիտասարդական» կայարանների տեղամասերում չէին ստեղծվել ժամանակավոր այնպիսի կառույցներ, ինչպիսիք էին բաղնիքը, ցեմենտի և ավազի պահեստները, մեխանիկական արտադրամասը և այլն, որոնք խիստ անհրաժեշտ էին: Առանձին տեղամասերում ձգվում էր շինարարական հրապարակներում գտնվող բնակելի տների իրացումը: Երթադիրորդի գործկոմը դեռ 1972թ. հոկտեմբերին համապատասխան շրջանային խորհուրդներին պարտավորեցրել էր մեկ շաբաթվա ընթացքում լուծել իրացման հարցը: Այդ պատճառով, 1974թ. ապրիլի դրությամբ «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասում, հնարավոր չէր շինհրապարակը ցանկապատել, որը առաջ էր բերում դժվարություններ՝ անվտանգ աշխատանքներ ապահովելու տեսակետից: «Երիտասարդական» կայարանի տեղամասում անհրաժեշտ էր իրացնել երկու հարկանի բնակելի շենքը, որը նույնպես դեռ տեղում էր: Ստորգետնյա արագընթաց տրամվայի շինարարության իրականացման համար նախատեսվել էր ստեղծել շինարարական հզոր բազա 150 ինքնաթափ մեքենաների համար հավաքակայանով, երկաթբետոնե կոնստրուկցիաների գործարանով, նորոգման արհեստանոցներով, պահեստային տնտեսություններով և այլն: Այդ աշխատանքներն սկսվել էին: Բայց պլանավորվել էր 1974թ. իրականացնել միայն 200 հազ. ռուբլու աշխատանքներ, այն դեպքում, երբ հզոր համալիրի համար պետք է կատարվեր մոտ 10 մլն. ռուբլու շինարարություն:

Շինարարական աշխատանքների ծավալների ընդլայնումը պայ-

մանավորված էր նաև մի շարք այլ հարցերով, որոնք չէին լուծվել: Օրինակ սեղմված օդի մատակարարման համար ամեն մի տեղամասում տեղադրվել էին կոմպրեսորներ, որոնց հզորությունները չէին բավարարում աշխատանքի ծավալի հետագա ընդլայնմանը: Այդ նպատակով նախատեսվել էր կառուցել կենտրոնական կոմպրեսորային կայան, որի շինարարությունը հանձնարարվել էր «Երևանշին» գլխավոր վարչությանը, Երթադիրորդի գործկոմի որոշմամբ կայանի շինարարությունը պետք է ավարտվեր դեռ 1973թ. նոյեմբերի 25-ին: Սակայն «Սարշալ Բաղրամյան» տեղամասի մոտ գտնվող այդ օբյեկտի կառուցման վիճակը լավ չէր: Կոմպրեսորների տեղադրումը հեշտ խնդիր չէր: Այդ գործը մոնտաժային կազմակերպությունների մեղքով մի քանի անգամ հետաձգվել էր, ուստի N 160 շինմոնտաժային վարչությունն ստիպված ինքը ձեռնամուխ եղավ կոմպրեսորների վերջնական մոնտաժմանը, որը հնարավոր էր ավարտել միայն շինարարական աշխատանքներից հետո, երբ պատրաստ կլիներ մասնաշենքը: Մինչդեռ 1974թ. ապրիլին արդեն սեղմված օդի պակասը խիստ զգացնել էր տալիս տեղամասում: Մեկ այլ դժվարության մասին ևս: Կառույցի առանձին տեղամասեր ապահովված չէին անհրաժեշտ քանակի էլեկտրաէներգիայով: Վարչության աշխատողները «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասում ավարտել էին 2 հազ. կվտ հզորությամբ պահեստային ենթակայանի շինարարությունը: Վթարի դեպքում կարող էր դադարել ջրմուղի պոմպերի էլեկտրասնուցումը և կարճ ժամանակում ստորգետնյա շինարարությունը կլցվեր ջրով, դա կարող էր մեծ վնասներ պատճառել, իսկ ջրի հեռացումը հետագայում օրեր կպահանջեր: Պահեստային ենթակայանը, որի գործարկումը ձգձգվում էր, հենց այդպիսի արտակարգ դեպքերը կանխելու համար էր նախատեսված: Բավական է ասել, որ էլեկտրաէներգիայի ընդհատումների, էլեկտրասնուցման խափանման դեպքում կդադարեր ջրամղիչ պոմպի էլեկտրասնուցումը, միայն մեկ ժամում ստորգետնյա ջրերի մակարդակը կբարձրանար շուրջ 9մ, դրանով իսկ կտրվեր հազարավոր ռուբլիների վնաս, աշխատանքները վերականգնելու համար կպահանջվեր 2-3 ամիս:

Մեկ այլ տեղեկության մասին ևս: Մեկ մետր հորատանցում կատարել նշանակում էր հանել 30 խ.մ ապար: Անհրաժեշտ է նաև նշել, որ, օրինակ, «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Հանրապետության

հրապարակ» կայարանը ստորգետնյա հատվածի շինարարության ողջ ժամանակահատվածում ամենուրեք զգացվում էին նոր բարդություններ: Ամբողջ ուղեգծով խիստ փոփոխվում էր երկրաբանական կառուցվածքը: Լեռնաերկրաբանական և հիդրոերկրաբանական պայմանները ծանր էին: 3 կմ վրա 5 տեսակի շերտեր էին հանդիպում շինարարները, 7-8 մետր խորությունից սկսվում էին ջրատար շերտերը: Իսկ դա նշանակում էր. անընդհատ պատրաստ լինել անակնկալների, անընդհատ փոխել աշխատանքի ձևը, արագությունը: Բավական է ասել, որ «Երիտասարդական», «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասերում ժամում 5000 խ.մ ջուր էր դուրս մղվում երկրի երես: Պետք էր պոմպերով դուրս մղել ջուրը, զգույշ լինել հողային շերտերի հետ, չխաբվել բազալտի ամրությամբ: Հաճախ մեր տղաներն առաջ էին քայլում սանտիմետր առ սանտիմետր յուրաքանչյուր նվաճված ուղին դարձնելով հուսալի առաստաղ գնացքի և կայուն հիմք առանձին տեղում 7-8 մետր բարձրության վրա գտնվող շենքերի համար: Ահա թե ինչու ամրությունն ապահովելու համար մի շարք տեխնոլոգիաների (ցեմենտ բետոնով ամրացում, բենտոնիտով «սրսկում» և այլն) իրականացումից հետո թունելների և կայարանների վերջնահատման համար կիրառվում էին թուջե վահանակներ ամբողջ սալիկներ, հավաքովի և միացյալ երկաթբետոն: Ահա այսպիսի, Միությունում դեռ նմանը չհանդիպած մետրոշինարարության պայմաններում, մեր հորատողները կամաց-կամաց մեծ փորձ ու հմտություն էին ձեռք բերում և աստիճանաբար արդյունավետ օգնում իրենց աշխատանքային ընկերներին: Այսպես, «Բարեկամություն» տեղամասում «ռեկորդակիր» եղավ Ռ.Հարությունյանի գլխավորած բրիգադը, նրանք մեկ ամսվա ընթացքում անցահատեցին 32 խմ, որոշ ժամանակ հետո Յ.Չատինյանի բրիգադը գերազանցեց նրանց հասնելով 36 խ.մ, Ն.Հակոբյանի բրիգադը 51 խ.մ և այսպես անընդհատ նոր հաջողություններ էին ձեռք բերվում, սակայն մեծ դժվարություններով, առանց չափազանցության, երբեմն անձնագոհ աշխատանքով:

Անկախ անընդհատ աճող երկրաբանական բարդություններից առաջացած դժվարություններից, կառույցն իրականացնող N160 շինմոնտաժային վարչության կոլեկտիվը որոշակի հաջողություններ էր ձեռք բերում ստորգետնյա արագընթաց տրամվայի շինարարության աշխատանքներում: Ընթերցողին փաստացի թվերով շատ չծանրաբեռ-

նելու համար հակիրճ բերենք հետագա 2, 3 տարիների աշխատանքները բնորոշող մի քանի թվեր: 1975թ. ծանր և պատասխանատու տարի էր շինարարների համար: Վարչությունը տարեկան հանձնարարությունը կատարեց գլխավոր կապալառուի գծով 10 տոկոսով, իսկ սեփական ուժերով՝ 95 տոկոսով: Գրեթե նույն պատկերը կրկնվեց 1976թ.: Շինմոնտաժային աշխատանքների պլանը՝ գլխավոր կապալարուի գծով, կատարվեց 104,2 տոկոսով, սակայն սեփական ուժերով այն ծախսողվեց, պլանը կատարվեց 96,7 տոկոսով:

Նպատակ չունենալով շինարարների կողմից թույլ տված թերություններն ու բացթողումներն անտեսել՝ տարեց տարի աճող հանձնարարությունների և դրա դիմաց հնարավորությունների փոքրաթիվ տեղաշարժից պարզ երևում է, որ արագընթացի շինարարության գործին լծված մարդիկ, ամբողջությամբ վերցրած վատ չէին աշխատում, երբեմն նույնիսկ անհնարինը դարձնում հնարավոր, նպատակներին հասնելու համար: Երբեք հնարավոր չէ մոռանալ 1977թ. հունվարի 14-ը: Դեռ ամիսներ առաջ բնության մատուցած անակնկալներից ելնելով (ամիսներ շարունակ հիդրոերկրաբանական պայմանները թույլ չէին տալիս կազմակերպել նորմալ աշխատանք) ասվում էր, թե ժամանակին չի կատարվի երկու թունելների «Երիտասարդական» և «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասերի միջև ընկած հատվածի միացումը: Մինչդեռ նախատեսված ժամանակից 15 օր շուտ՝ հունվարի 14-ին, բրիգադավարներ Չատինյանի և Հակոբյանի մարդիկ կատարեցին նշված հատվածների միացումը: Նույն դժվարին պայմաններում փետրվարի 26-ին տեղի ունեցավ 2-րդ միացումը՝ «Բարեկամություն» և «Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասերի միջև և այլն:

Արագընթաց ստորգետնյա տրամվայի շինարարության շուրջ 5 տարիների աշխատանքի վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ ոչ միայն ֆինանսական մեծ միջոցներ էին պահանջվում, այլ բավականին թվով որակյալ կադրեր (1977թ. առաջին կիսամյակի տվյալներով լրացուցիչ պահանջվում էր 220 հորատող բանվոր): Ամենից առաջ արագընթացի շինարարությունը անհրաժեշտ էր հայտարարել ժողովրդական հարվածային կառույց (ըստ Միությունում ընդունված կարգի, նման կառույցներին մեծ հնարավորություն էր տրվում) և կոչ անել երիտասարդներին, կոմերիտականներին՝ իրենց ակտիվ մասնակցությամբ օգնելու շինա-

րարներին կառույցը ժամանակին շահագործման հանձնելու գործում: Արագընթացի շինարարների լավագույն աշխատանքը պետք էր լուսաբանել մամուլի, ռադիոյի և հեռուստատեսության միջոցով: Մայրաքաղաքի բնակչության համար կենսական նշանակություն ունեցող այս կառույցի համար պետք էր բացել կանաչ ճանապարհ առանց արգելքների և խոչընդոտների: Արդյոք մայրաքաղաքում, հանրապետությունում հնարավո՞ր էր ստեղծել նման պայմաններ՝ թեկուզ այս ոչ շատ մեծ պահանջներն իրականացնելու համար:

Ինչպես ընթերցողը նկատեց, բարձրացվեցին հարցեր, որոնց լուծումը մեծ մասամբ պայմանավորված էր հանրապետության, հատկապես Երևանի կազմակերպությունների գործնական աշխատանքներով: Ոչ մի խոսք չասվեց հանրապետությունից դուրս կազմակերպությունների կողմից ցույց տրվող օգնությունների մասին, առանց որի անգամ մեկ քայլ, մեկ մետր հորատանցման աշխատանք կատարել հնարավոր չէր: Նպատակահարմար չգտնվեց դրսից եկող մեծ ու փոքր օգնությունների մասին խոսել: Մինչդեռ, պարզության համար անհրաժեշտ է արտահայտել որոշ կարծիքներ:

Արագընթաց տրանսպորտի շինարարությանը քիչ թե շատ մոտիկ կանգնած մարդիկ լավ գիտեն, որ դա հեշտ գործ չէր: Միայն հանրապետության շինարարների, գործարանների ուժերով անհնարին էր ստանալ անհրաժեշտ քանակի թուջե և պողպատի հազարավոր միատիպ կամ տարբեր տեսակի հարմարանքներ, շինարարական և մոնտաժային աշխատանքների իրականացման համար մեքենասարքավորումներ, կատարել բանվորական բարդ ու հմուտ յուրօրինակ գործողություններ պահանջող աշխատանքներ: Առանց միութենական խիստ մասնագիտացված շինարարական կազմակերպությունների հետ միասնական ուժերի հնարավոր չէր Երևանի այս շինարարությունը կատարել և ավարտել, ինչպես նախատեսված էր, 1978թ.: Վերջապես կառույցը, ինչպես որոշման մեջ գրված էր, «արագընթաց տրամվայ» էր, բայց ոչ մետրո: Գործի հետ առընչվող մարդիկ գիտեին, որ մինչև Երևանում մետրոյի շինարարության մասին միութենական կառավարության կողմից որոշման կայացումը, այդ 4 կմ երկարությունը, արագընթացի շինարարությանն անցումը, երկար ու ծիգ տարիներ կտևեին: Այնպես, որ ըստ պատշաճի և մեծ երախտագիտության զգացումով լցվելով ոչ թե

մետրոյի, այլ նրա առաջնեկը հանդիսացող արագընթաց էլեկտրատրանսպորտի շինարարությունն սկսելու համար ջանքեր գործադրողի կամ գործադրողների նկատմամբ, ասենք, որ 1972թ. Երևանում մետրոյի շինարարության հիմնադրման տարի չէր, այլ «արագընթաց տրամվայի»:

Որպեսզի ընթերցողին պարզ լինի և համոզեցուցիչ վերը նշված եզրակացությունները, բերենք ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի 1975թ. նոյեմբերի 11-ի N 628 որոշումում (որը վերաբերվում է ստերգետնյա արագընթաց տրամվայի շինարարությանը) արձանագրված որոշ փաստեր, այնուհետև այն հակիրճ վերլուծենք:

Այս պաշտոնական փաստաթղթում նշվում էր, որ 1972-75թթ որոշ աշխատանքներ են կատարվել Երևան քաղաքի ստորգետնյա արագընթաց տրամվայի շինարարության ուղղությամբ: Ամբողջությամբ ավարտվել են շինարարության նախապատրաստական աշխատանքները և ընթացքային և կայարանային թունելներում իրականացվում են հորատանցման աշխատանքները: Միաժամանակ նշվում է, որ շինարարական աշխատանքների ռիթմը շատ ցածր է: Պատրաստի 12 փորված քաճակատներից միայն 7-ում են իրականացվում աշխատանքներ, որի հետևանքով ամսական 250-300 գծամետր հորատանցման դիմաց կատարվում է 160-180 գծամետր: Աշխատանքները դանդաղ տեմպերով են ընթանում նաև կայարանային թունելներում: Եվ այս բոլորը հիմնականում բացատրվում էր նրանով, որ անբավարար է կատարվում թուջե վահանակների մատակարարումը. պլանավորված 28 հազ. տոննա թուջե վահանակների փոխարեն 3 տարիների ընթացքում ստացվել է ընդամենը 5 հազ. տոննա:

Ստեղծված վիճակից ելնելով կառավարությունը որոշում ընդունեց Երևան քաղաքի արագընթաց ստորգետնյա տրամվայի շինարարությունն ավարտել «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Հանրապետության հրապարակ» կայարանը 1980թ. (մինչ այդ որոշված էր 1978թ.) այդ նպատակի համար նախագծային արժեքի 50,9 մլն ռուբլու աշխատանքներից (որից առ 1-ը հունվարի 1975թ. ծախսվել էր 17.7 մլն ռուբլի) 1976-80 թթ. նախատեսվեց իրացնել 33.2 մլն ռուբլի (1976թ. 6.8 մլն, 77-79թթ. 8-ական մլն ռուբլի, իսկ 1980թ.՝ 2 մլն 400 հազ. ռուբլի): Ըստ որոշման, ընթացքային թունելներում անցահատման աշխատանքներն

ավարտվելու էին 1978թ.: Ծրագրվել էր 1976թ. 1-ին եռամսյակում ավարտել «Բարեկամություն», «Մարշալ Բաղրամյան» հրապարակ, «Բարեկամություն» տեղամասերում, կայարաններում շինարարության համար բնակարանների իրացման աշխատանքները և այլն:

Ուշադրություն դարձնենք այն թվի վրա, որ 72-75 թթ. ընթացքում թունելագործները շուրջ 6 անգամ պակաս թուջե վահանակներ են ստացել, հետևաբար հիմնական որոշիչ աշխատանքը 6 անգամ հետ էր մնում:

Եթե հաշվի առնենք, որ վերջնական արդյունքում այս պրոցեսը թունելաշինության մեջ ամենահիմնականն է, ապա առանց որևէ չափազանցության կարելի է ասել, որ եթե նույնիսկ պլաններն ինչ-որ այլ շինությունների կառուցման շնորհիվ կատարվեին, ամբողջությամբ վերցրած գործը ետ էր մնալու շուրջ 6 անգամ: Հետևաբար թեկուզ միայն առանց այս հարցի արմատական լուծման, հաջողության մասին խոսելը բացարձակապես անհիմաստ էր: Եվ պատահական չէր, որ 12 փորվածքներից միայն 7-ում էին աշխատանքներ իրականացվում: Օրական հորատանցումը կատարվում էր մի քանի անգամ պակաս և խոսվում էր աշխատանքների ամբողջական դադարի մասին: Ինչ խոսք, թունելագործները ձեռքերը ծալած չէին նստում, դիմում էին ամեն միջոցի՝ վիճակը կարգավորելու համար: Բավական է ասել, որ Երևանից բեռնատար մեքենաներ էին ուղարկվում Դնեպրոպետրովսկ, Լենինգրադ՝ թուջե վահանակների փոքր դետալները բերելու համար: Ավելին, թուջե վահանակներով վագոնների բեռնավորմանն օգնելու համար Երևանից գործուղվում են «Հայթունելշինի» տասնյակ աշխատողներ, սակայն տեղաշարժը զրեթե անտեսանելի էր: Միության ձեռնարկությունների միջոցով առաջին հերթին պետք էր լուծել թուջե վահանակների մատակարարման հարցը: Այն ամբողջությամբ չլուծվեց նաև 76-77թթ.: Պարզ էր, որ նախատեսված 78թ. անցահատման աշխատանքների ամբողջական ավարտը նման պայմաններում ցնորք էր և հետևաբար հնարավոր չէր նույնիսկ այս 4 կմ երկարության ստորգետնյա արագընթացի շահագործումը: Բացի թուջե վահանակներից, անհրաժեշտ էր միութենական երկու հարյուրից անցնող ձեռնարկություններից ձեռք բերել սարքավորումներ, սարքեր, դետալներ, բանվորական ուժի պակասը լրացնել փորձառու բանվորներով՝ միութենական մետրոպոլիտեններից և այլ

կազմակերպություններից, աշխատատեղերն ապահովել փոքր մեքենայացման սարքերով, գործիքներով: Չլուծված հարցերը բազմաթիվ ու բազմապիսի էին:

Միակ ելքը՝ մոբիլիզացնել Միության տարածքում աշխատող մետրոշինարարներին, մատակարարման հարցերի կարգավորմանը զուգահեռ, շինարարության ավարտի՝ վերջին տարիներին տարբեր քաղաքների մետրոշինարարներին ուղարկել Երևան աշխատանքներին օգնելու համար: Մինչդեռ նման ընդունված կարգ կար միայն մետրոշինարարության մեջ: Պետք էր միութենական կառավարությանը դիմել արագընթաց տրամվայի շինարարությունը մետրոշինարարություն դարձնելու համար: Չ՞է որ հորհրդային Միությունում կային 16 խոշոր քաղաքներ, ինչպիսիք էին Ալմա-Աթան, Պերմը, Չելյաբինսկը, Գորկին, Նովոսիբիրսկը, Կույբիչևը, Սվերդլովսկը, Դնեպրոպետրովսկը, Ռիզան, որոնց ազգաբնակչության քանակը մեկ միլիոնից ավելի էր, սակայն հիշյալ քաղաքները չունեին մետրոպոլիտեններ: Մինչդեռ, այս քաղաքների կողքին, 1 մլն ազգաբնակչություն չունենալով՝ ցանկանում էինք Երևանում մետրո կառուցել, տեղյակ լինելով, որ ինչպես արտասահմանում, այնպես էլ հորհրդային Միությունում ընդունված էր մետրոշինարարություն ձեռնարկել, ոչ պակաս 1 մլն ազգաբնակչություն ունեցող քաղաքներում: Այս սահմանափակումները բացառում էին Երևանում մետրո կառուցելու պաշտոնական թույլտվություն ստանալու հարցը: Ասենք թե 1980թ. կառուցվեր 4 կմ երկարության ստորգետնյա արագընթաց տրամվայը: Կթեթևանա՞ր քաղաքի կենտրոնով անցնող մի հատվածի տրանսպորտային ծանրաբեռնվածությունը ու դրանով ամեն ինչ կավարտվե՞ր: Մինչդեռ այդպիսի գուցե և ոչ պակաս ծանրաբեռնված փողոցների թիվը քիչ չէր: Եվ ամենահիմնականն այն էր, որ ցրված Երևանին «կապել» էր պետք: Իսկ քաղաքը տարեցտարի ընդլայնվում էր: 70-ական թվականների երկրորդ կեսից Երևանում շահագործման էր հանձնվելու միջինը 450 հազար ք.մ բնակտարածություն: Բերենք միայն քաղաքի մի հատվածի կառուցման և վերակառուցման շնորհիվ ազգաբնակչության աճին՝ վերաբերվող թվեր: Ըստ Երևանի հատակագծի, միայն Նոր Նորքի բնակելի թաղամասում, նրա զանգվածների կառուցման ամբողջական ավարտից հետո, բնակվելու էին 180 հազ. Նոր Ավանում՝ 135 հազ., իսկ Քանաքեռում՝ 50 հազ. բնակիչ: Մեծ թափով

մայրաքաղաքն իր զարգացումն էր ապրելու նաև մյուս ուղղություններով: Այս բոլորին համընթաց առաջ էր գալու ազգաբնակչության տրանսպորտային նորմալ սպասարկման պրոբլեմը: Հետևաբար ապագան ևս թելադրում էր Երևանում սկսել մետրոպոլիտենի շինարարությունը՝ իր բոլոր կանոններին համապատասխան: Մինչդեռ այդ «կանոնները» մեր օգտին չէին, հիշենք 1 մլն ազգաբնակչության առկայության պարտադիր օրենքը: Իսկ երկրաբանական «ճեղքվածքները», մակերևույթների բարձրությունների արագ փոփոխումը նույնիսկ մի քանի տասնյակ մետր հեռավորությունների վրա մայրաքաղաքի հարավային բանվորական թաղամասի և ասենք Նոր Նորք թաղամասի մակերևույթների բարձրության տարբերությունը շուրջ 450 մ և այլն: Այս բոլորը հուշում էին քաղաքաշինարարներին, նախագծողներին, զիտնականներին, որ պետք է փոխել այս ուղղությամբ աշխարհում ստեղծված «դրվածքը», անհրաժեշտ է ճեղքել մասնագետների մեջ կարծրացած հոգեբանական այն պատենշը, որ մետրո կառուցելու համար բոլոր տեղերում, աշխարհի բոլոր ծայրերում կա «ստանդարտ» կայուն դրվածք՝ մեկ մլն և ավելի ազգաբնակչություն: Ինչպես նշվել է, «Երևաննախագիծ» ինստիտուտը ձեռնամուխ էր եղել Երևան քաղաքի ուղևորատրանսպորտի բոլոր տեսակների զարգացման կոմպլեքսային սխեմա կազմելու աշխատանքներին: Արագընթաց տրամվայի շինարարությունը մետրոպոլիտենի վերածելու համար Մոսկվայում հիմնավորելու նպատակով լրացուցիչ փաստարկներ էին անհրաժեշտ:

... «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի տնօրեն Վլադիմիր Դանդուրովին իր մոտ է հրավիրում ՀԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար Կարեն Դեմիրճյանը (այդ մասին ճարտարապետն է անծամբ ինձ պատմել): Նրանց գրույցը երկար է տևում: Քարտուղարն իր կարծիքն է արտահայտում այդ պատենշը վերացնելու, մետրոյի շինարարության կարգի սահմանման արմատական փոփոխության մասին: Նախագծային ինստիտուտի տնօրենին համեմատություններով ապացուցում էր, որ իրոք մայրաքաղաքում մետրոպոլիտեն կառուցելու համար նորովի և ճիշտ, կյանքից բխող մոտեցում է անհրաժեշտ, առանձնահատուկ երևույթները պետք է համեմատվեն աշխարհի շատ քաղաքներում եղած մետրոների կառույցների հետ:

Ծնվում են մտքեր, առաջ են գալիս հարցի լուծման տարբեր մոտե-

ցումներ: Պետք էր նախագծողների ուժերով ապացուցել, որ Երևանում մետրոպոլիտենի կառուցումը ազգաբնակչության թվաքանակով թեև չի համապատասխանում «համաշխարհային ստանդարտին», բայց այստեղ ստորգետնյա տրանսպորտի կարիքն ավելի շատ է և կառուցումը անհրաժեշտ, քան 1 մլն և ավելի ազգաբնակչություն ունեցող քաղաքներում:

...Ի հակակշիռ եղած սկզբունքի, «Հայպետտրանսնախագիծ» և «Երևաննախագիծ» ինստիտուտների նախագծողները տալիս են մետրոպոլիտենի կառուցման անհրաժեշտության նոր սահմանում: Դրանից ելնելով այնպիսի քաղաքներում ինչպիսիք են Թբիլիսին, Բաքուն, Երևանը, Միջին Ասիայի մի քանի քաղաքները և այլն, մետրոպոլիտենի շինարարության անհրաժեշտությունը և կարևորությունը, որպես պարտադիր օրենք, ոչ թե պետք է բխի ազգաբնակչության թվաքանակից, այլ հաշվի պետք է առնվեն տեղի ռելիեֆը, նեղ ու խորը հովիտներն ու կիրճերը, բազմազան լանդշաֆտները, պատմական արժեք ներկայացնող կառույցների պահպանումը, կլիմայական պայմանները, նույնիսկ տեղի բնակիչների սովորույթները, ազգային առանձնահատկությունները: Երևանի բարդ ռելիեֆի կտրտվածությունը և ձևի բազմազանությունը, գունարած քաղաքում գետնի մակերևույթների արագ փոփոխությունը՝ մինչև 500 մետր, բացարձակորեն այլ էր և բոլորովին անհամեմատելի այլ քաղաքների հետ: Խորհրդային Միությունում և նրա սահմաններից դուրս, ուր կառուցվել էր մետրո, չկար Երևանի հետ համեմատելի մի քաղաք, որտեղ ռելիեֆն այդքան բարդ լիներ և քաղաքային տրանսպորտի տրամվայի, տրոլեյբուսի, ավտոբուսի շահագործման համար այդքան անբարենպաստ բնական պայմաններ: Մի շարք մայրուղիներում փողոցների թեքությունն պնցնում է վեց, իսկ որոշ տեղերում նույնիսկ 9-10 աստիճանից: Առանձին ճանապարհների թեք վայրէջքներում կառուցվել են մեքենաները «որսալու» կետեր, որոնք սովորաբար ընդունված են կիրառել երկաթուղային տրանսպորտի համար:

Եղան նաև այլ հիմնավորումներ, որոնցով ևս պարզաբանվեց Երևանում մետրոպոլիտենի կառուցման անհրաժեշտությունը: Այսպես՝ մայրաքաղաքի այնպիսի շրջաններում, ինչպիսիք են՝ Նորքի բնակելի գանգվածը, Ավանը, Շահումյանի շրջանը, որոնք տեղավորված են

տարբեր սարահարթերի վրա կամ կտրված են կենտրոնից բնական արգելքներով, ինչպիսին Զրազդանի ծորն է, բարդանում է տրանսպորտային նորմալ սպասարկումը: Մեկ այլ հանգամանք ևս, հին Երևանի պատմական կառույցները իրենց դասավորությամբ հնարավորություն չեն տալիս ստեղծել ժամանակակից վերգետնյա տրանսպորտային ցանց: Տրանսպորտի նորմալ աշխատանքի ապահովման վրա իրենց ազդեցությունն են թողնում կլիմայական պայմանները: Երևանին բնորոշ է շոգ ամառը, հաճախ նաև ցուրտ ձմեռը և այս պայմաններում մայրաքաղաքի շատ շրջաններում ծովի մակերևույթից 1000 մ. բարձր լինելը, մայրուղիների թեքությունները, աղեղնաձև ծուռ փողոցները դժվարացնում են վերգետնյա տրանսպորտի նորմալ աշխատանքները, տրանսպորտի տեխնիկական սպասարկումը: Մեքենաներն աշխատելով գերբեռնված, մթնոլորտի բարձր ջերմաստիճանի տակ, անթույլատրելի քանակով օգտագործված գազ են արտանետում օդ՝ վտանգ պատճառելով շրջակա միջավայրին:

Այս բոլորը խորությամբ ուսումնասիրելուց հետո «Հայպետտրանսնախագիծ», «Երևաննախագիծ» ինստիտուտների նախագծողները, ինժեներները հանգեցին մի շարք հիմնավոր եզրակացությունների: Պահանջվեց կատարել որոշակի ուղղումներ «բնակչության տեղաշարժի» և «գնացքների միջին հեռավորության» հաշվարկային մեծությունները որոշելիս: Ազգաբնակչության ուղևորահոսքը և գնացքների միջին հեռավորությունը որոշելիս, ՀՍՍՀ պետպլանի հաշվողական կենտրոնը, «Երևաննախագիծ» և «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտների մասնագետները եկան հետևյալ եզրակացության: Մոսկվայի մետրոպոլիտենում ուղևորների փոխադրման գնացքների միջին հեռավորությունը կազմում է 8 կմ, իսկ հաշվարկները ցույց տվեցին, որ Երևանում այն կազմում է 4 կմ: Միաժամանակ Երևանի ազգաբնակչության ուղևորահոսքը բարձր է միութենական միջինից: Հաստատվեց, որ Երևանում ռելիեֆի բարդ պայմաններում քաղաքի հին կառույցները, բնակլիմայական պայմանները և այլն թելադրում են աշխատեցնել մեծ քանակությամբ գնացքներ, կարճ հեռավորությունների վրա: Այս բոլորը հնարավորություն տվեց ապացուցել, որ ընդունված հաշվարկային չափի մեջ պետք է փոփոխություն մտցնել և մետրոպոլիտենի ուղևորահոսքի 1 կմ գծի վրա սպասելիք բեռնվածությունը Երևանի համար կլինի 10-12 մլն.

ուղևոր մեկ տարում, միության քաղաքների համար ընդունված 6-8 մլն, մարդու դիմաց:

Մեր մասնագետների, գիտնականների հաշվարկները համոզիչ էին և հուսադրող, որ բոլոր ատյաններում կապացուցվի իրական վիճակը, հետևաբար Երևանում կլինի մետրոպոլիտեն...

Այս փաստաթղթերից բացի «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվն ի մի բերեց ապագայում մի քանի տարիների ընթացքում մետրոպոլիտենի համար կատարվելիք աշխատանքները: Ամբողջությամբ ավարտվեցին Երևանի ապագա մետրոպոլիտենի առաջին հերթի տեխնիկական նախագծերը, որով նախատեսվեց «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Գարեգին Նժդեհ հրապարակ» կայարանը 10,5 կմ երկարություն: Պատրաստ էին այն փաստաթղթերը, որոնք անհրաժեշտ էին հանրապետության ղեկավարությանը վերգետնյա մետրոպոլիտենում հետ առնչվող, մայրաքաղաքի համար կենսական նշանակություն ունեցող հարցը լուծելու համար:

Ինչպես ասվել է, երջանիկ պատահականությամբ խորհրդային շրջանում էին գտնվում «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտը և «Հայթունելչին» վարչությունը: Պարզ է, նրանց ղեկավարներն անեմօրյա կապի մեջ էին հանրապետության ղեկավարության հետ, յուրաքանչյուր նորություն իրենք ավելի շուտ էին տեղեկանում: Նրանց հետ հաճախակի շփվելով, տեղեկանում էինք, որ ՀԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար Կարեն Դեմիրճյանը և հանրապետության նախարարների խորհրդի նախագահ Ֆադեյ Սարգսյանը հաճախակի մեկնում են Մոսկվա, համապատասխան նախարարություններում և գերատեսչություններում, խոսում, հիմնավորում էին Երևանի մետրոպոլիտենի կառուցման անհրաժեշտության հարցը, լինում էին նաև ԽՍՀՄ Կենտկոմի և ԽՍՀՄ կառավարության ղեկավարների մոտ: Այս գործի բարեհաջող ավարտը արդեն տեսանելի էր և ահա թե ինչու: Հայաստանում սկզբնական շրջանում քչերը գիտեին Կարեն Դեմիրճյանի և ԽՍՀՄ Նախարարների խորհրդի նախագահ Ալեքսեյ Նիկոլայի Կոսիգինի առաջին հանդիպման մասին: Միության կառավարության ղեկավարի այն ծանրակշիռ կարծիքը, որ Հայաստանի կոմունիստական կուսակցության առաջին քարտուղարը ոչ միայն խելացի մասնագետ է, այլ նաև տաղանդավոր ղեկավար է: Մեկ-երկու տարվա ընթացքում ԽՍՀՄ Կենտկոմում

բարձրացավ Կարեն Դեմիրճյանի վարկանիշը և նրա արած ծանրակշիռ և արժեքավոր առաջարկություններն ու հիմնավորումները, բարձարացված հարցերը հավանության էին արժանանում: Հետևաբար Երևանում մետրոպոլիտենի շինարարության անհրաժեշտության մասին քննարկումները և հիմնավորումները չէին կարող իրենց դրական արդյունքը չունենալ: Այդպես էին մտածում շատերը և չսխալվեցին: Դեկավար անհատի հեղինակությունը միշտ իր որոշիչ դերն է կատարել: Եվ ամիսներ շարունակ այս ուղղությամբ տարվող աշխատանքը պետք է իր պտուղները տար:

Ահա թե իր հիշողություններում ինչ է գրում Ֆադեյ Սարգսյանը.

«Նախարարների խորհրդում աշխատելու առաջին իսկ օրերից սկսած հարկ եղավ Կ.Ս. Դեմիրճյանի հետ միասին զբաղվել մետրոպոլիտենի շինարարության հարցերով: Այդ ժամանակ մեկ միլիոնից պակաս բնակչություն կար Երևանում, և մետրոպոլիտենի շինարարություն չէր թույլատրվում: Մեզ հարկ եղավ շատ անգամ լինելու Ա.Ն. Կոսիգինի մոտ, պետպլանում, տարբեր նախարարություններում...»¹:

Եվ ահա մաքառման արդյունքը: Երևանի արագընթաց տրամվայի շինարարությունը մետրոշինարարության վերափոխու անհրաժեշտությունը պարզելու նպատակով 1977թ. օգոստոսին կազմակերպվեց ԽՍՀՄ պետպլանի և պետշինի էքսպերտային հանձնաժողով, որի մեջ ներգրավվեցին ԽՍՀՄ մետրոպոլիտենի հեղինակավոր մասնագետներ: Ուսումնասիրելով էքսպերտին ներկայացված հիմնավոր նյութերը և տեղում ծանոթանալով քաղաքի կենտրոնական տեղամասի ստորգետնյա խորը գծերի շինարարության ընթացքին, հանձնաժողովը եկավ այն եզրակացության, որ Երևանի կենտրոնական մասում խորը թունելների շինարարությանը հատկացված կապիտալ ներդրումների արդյունավետ օգտագործման և դեպի հարավային արդյունաբերական շրջանը աշխատավորների մասսայական տեղափոխումների պրոբլեմի շուտափույտ լուծման համար անհրաժեշտ է արագընթաց տրամվայի կառուցման շարունակությունը մետրոպոլիտենի տեսքով:

Արագընթաց տրամվայի համեմատությամբ մետրոպոլիտենը օգտվում է արագության և շահագործման բարձր բնութագրով, ինչպես նաև

1. Ֆադեյ Սարսյան «Կյանքի դասերը» (ՀՀ «Գիտության հրատարակչություն», Երևան 2000թ. էջ 84)

թողունակության նշանակալից պաշարով, որոնք թույլ կտային հուսալիորեն ու հարմարավետության բարձր մակարդակով ապահովել ուղևորների անհրաժեշտ տեղափոխությունները նաև հեռանկարում 2000թ հետո: Երևանում մետրոպոլիտենի շինարարությունը, բացի վերը նշված հիմնավորումներից, ունի մի շարք այլ առավելություններ ստորգետնյա արագընթաց տրամվայի համեմատությամբ: Ուղևորների համօրյակային վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ արագընթաց տրամվայի տարբերակով ուղևորների տեղափոխումը մեկ ուղղությամբ «պիկ», ժամերին հասնում է 16-18 հազ. ուղևորի, որը բավականին ցածր է սպասվող աճից 25-30 հազ. ուղևորից: Այդ պատճառով մի քանի տարի հետո լիովին կսպառվեր արագընթաց տրամվայի փոխադրաունակությունը և անհրաժեշտություն կառաջանար այդ գիծը վերասարքավորել մետրոպոլիտենի, որի համար կպահանջվեին նշանակալի լրացուցիչ կապիտալ ներդրումներ:

ԷԶԵՐ ԵՐԵՎԱՆԻ ՄԵՏՐՈՅԻ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ

ԿՅԱՆՔԻՑ

ՄԵՏՐՈՊՈԼԻՏԵՆԻ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

Վերջապես ծնունդ առավ հանրապետության մայրաքաղաքի մետրոպոլիտենի շինարարության իրականացման համար պատմական կարևորագույն նշանակություն ունեցող մի փաստաթուղթ: 1977թ. հոկտեմբերի 6-ին ԽՍՀՄ կառավարությունը որոշում ընդունեց Երևանում սկսել մետրոպոլիտենի շինարարությունը: Մայրաքաղաքի մետրոպոլիտենի շինարարությունն իրականացնող կազմակերպության պատվիրատուի ֆունկցիան դրվեց ԽՍՀՄ ճանապարհային շինարարության նախարարության «Գլավմետրոպոլիտենի» վրա, իսկ մետրոպոլիտենի շինարարության գլխավոր կապալառու ճանաչվեց ԽՍՀՄ տրանսպորտի շինարարության նախարարության «Գլխթունելմետրոշինի» «Չայթունելշինը»: Այսպիսով սկսվում էր Չայաստանի Չանրապետության մայրաքաղաք Երևանի ազգաբնակչության, տրանսպորտային սպասարկման համար մի նոր դարաշրջան, որն իր որոշիչ խոսքն էր ասելու քաղաքի գլխավոր հատակագծի ձևավորման, նրա սոցիալ տնտեսական նորովի զարգացման գործին:

Երկար ու ծիզ ամիսներ պահանջվեցին այս հիմնավոր փաստաթուղթը ստանալու համար: Այդ վճռորոշ փաթեթն ստեղծվեց հանրապետության նախագծային, շինարարական, տրանսպորտային և մի շարք այլ հիմնարկ-ծեռնարկությունների կոլեկտիվների լարված և քրտնաջան աշխատանքի շնորհիվ: Սակայն ստեղծված փաստաթղթերը հիմք ծառայեցին, և միութենական կառավարության կողմից վերջնական որոշումը ընդունելուց հետո պետք էր ստեղծել նաև գործարկման հիմնարար ծրագրերը՝ յուրաքանչյուր օղակի, հատվածի համար, ապա կայացնել համալիր շինարարության ավարտին համապատասխան ստույգ որոշումը: Ահա թե ինչու, միութենական կառավարության որոշումից հետո բազմաթիվ կազմակերպություններ և հիմնականում կառուցող «Չայթունելշինի» ինժեներատեխնիկական ամձնակազմը, «Երևան-նախագիծ» և «Չայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտների կոլեկտիվները Չայաստանի կոմկուսի և կառավարության հանձնարարությամբ

բժախնդրորեն սկսեցին ուսումնասիրել մետրոպոլիտենի շինարարության իրականացման հետ կապված բոլոր խնդիրները, Երևանի ստորգետնյա աշխատանքների յուրահատկությունները, ինչպես նաև մետրոպոլիտենի կառուցման հետ կապված հանրապետության (նաև հանրապետությունից դուրս) բոլոր կազմակերպությունների հնարավորությունները: Այս բոլորն իմի բերելով, հիմնավոր փաստաթուղթ ստեղծվեց մայրաքաղաքի մետրոպոլիտենի շինարարության առաջին հերթի համալիր աշխատանքների իրականացման և ավարտի մասին: Սրանք հիմք հանդիսացան հետագայում ՉԿԿ Կենտկոմի և ՉՍՄՆ Նախարարների խորհրդի համատեղ որոշումը կայացնելու համար:

Որպես ականատես չեմ կարող չխոսել «Չայթունելշին» և «Չայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտների կոլեկտիվների սրտացավ և բարեխիղճ մոտեցումների մասին:

Գլխավոր մասնագետներից շատերը, բաժնի վարիչները, ճարտարապետները, նախագծող և կառուցող կազմակերպությունների ղեկավարները, տաժանակիր աշխատանք կատարեցին շինարարության ողջ ընթացքում նախագծողների և շինարարների փոխհամաձայնեցված գործողությունների ժամկետները ճշգրտելու և դրանք ժամանակին կատարելու համար, երբեմն աշխատելով նույնիսկ օրը 20 ժամ, և այսպես շուրջ երեք ամիս, մինչև Չայաստանի կուսակցությունը և կառավարությունը համատեղ որոշում ընդունեցին Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության իրականացման մասին: (Անհրաժեշտությունից ելնելով հաճախ, հարկ է եղել նույն տեմպով աշխատանքները շարունակել նաև հետագա տարիներին): Բազմաթիվ անգամ այդ օրերին, շրջկոմի առաջին քարտուղար Պավել Սաֆյանի հետ եղել ենք «Չայթունելշին» վարչությունում, ինչպես նաև «Չայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտում: Անքուն գիշերներ անցկացնողի հայացքով, աշխատողները մեծ ոգևորությամբ ասում էին, որ լարված աշխատանքներ են կատարվում նաև հանրապետության կառավարության շատ բաժիններում, պետպլանում, նյութատեխնիկական մատակարարման կառույցներում, այլ կազմակերպություններում և հատկապես Երևանի մաթեմատիկական մեքենաների գիտահետազոտական ինստիտուտում: Բոլոր աշխատանքների կողողինացման պարտականությունը իր վրա էր վերցրել Երևանի մետրոպոլիտենի տնօրինությունը: Այս բոլոր գործողությունները

րը ղեկավարում էր հանրապետության ճանապարհների շինարարության և շահագործման նախկին նախարար Զրանտ Արամի Գայրապետյանը, որն իր աշխատանքային անսպառ եռանդով Գայաստանի ճանապարհաշինարարության մեջ մեծ հետք է թողել և արդեն մեկ տարուց ավելի էր, ինչ առաջ էր քաշվել և ղեկավարում էր հանրապետությունում իրականացվող շինարարական բոլոր կազմակերպությունների աշխատանքները՝ արդեն որպես ԳՍՍԶ Նախարարների խորհրդի նախագահի տեղակալ:

Եվ ահա ծնվեց Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության իրականացման առաջին փաստաթուղթը: 1978թ. հունվարի 24-ին ընդունվեց ԶԿԿ Կենտկոմի և ԳՍՍԶ Նախարարների խորհրդի համատեղ որոշումը «Երևան քաղաքի մետրոպոլիտենի շինարարության իրականացման միջոցառումների մասին»: Իրոք, այն դարձավ մայրաքաղաքի հետագա վերակառուցման, Երևանի ազգաբնակչության տրանսպորտային սպասարկման խոշոր հիմնարար փաստաթղթերից մեկը, որն իրավամբ կարելի է համարել պատմական: Սխալված չենք լինի, եթե ասենք, որ ինչպիսի բարձրորակ և գիտակ մասնագետ էլ լինելու իր խստապահանջ մասնագիտական մոտեցմամբ, կարողավ այս գործնական փաստաթուղթը, չէր կարող գտնել մի հարց, որի կարիքը զգացվեր և այն շոշափված չլիներ ապագա մետրոպոլիտենի շինարարության նորմալ աշխատանքն ապահովելու համար: Խորը և բազմակողմանի ուսումնասիրությունները, ընդունված գործնական և մանրակրկիտ որոշումը հանրապետությունում տիրող բարձր կատարողական կարգապահությունն ու, ամենակարևորը ժողովրդի մեջ առաջացրած հայրենասիրական մեծ ալիքը հուսադրում էին, որ Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունը կիրականացվի նշված ժամկետներում: Այդ որոշումը բոլորիս հավատ էր ներշնչում, որ մետրոպոլիտենի շինարարությունը կդառնա իրոք համաժողովրդական կառույց և դրանով իսկ կլուծվի ամենանեղ հարցերից մեկը՝ կառույցը կապահովվի անհրաժեշտ բանվորական ուժով ու Երևանում մետրոպի շինարարության ավարտը կիրականացվի նախատեսված ժամկետում (Ճիշտ է, նրա թողարկումը տեղի ունեցավ ծրագրվածից երկու ամիս ուշ, սակայն այն իր օբյեկտիվ պատճառներն ուներ, ստորև հնարավորին չափ այդ կհիմնավորվի):

Նախ, որոշվեց Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի, առաջին

հատվածի շահագործումն իրականացնել 1980թ. վերջերին: Պարզ էր, որ նրա գործարկման հիմնական ծանրությունն ընկնելու էր «Յայթունելի» վարչության, «Յայպետրանսնախագիծ» ինստիտուտի և որպես բոլոր կազմակերպությունների աշխատանքները կոորդինացնող, սպասարկող կազմակերպություն մետրոպոլիտենի շինարարության տնօրինության վրա: Զենց այս երեք կազմակերպություններին հանձնարարվեց համատեղ խորությամբ ուսումնասիրել մետրոպոլիտենի շինարարությանը մասնակցող բոլոր կազմակերպությունների առաջարկություններն ու հնարավորություններն այն հաշվով, որպեսզի նրանց ուժերն ավելի արդյունավետ օգտագործվի, համալիրի թողարկումն ապահովվի 1980թ և լրացուցիչ առաջարկությունները կառավարությանը ներկայացվեն մինչև 1978թ առաջին եռամսյակը: Նրանց կողմից տրված նյութերի քննարկումից և հավանության արժանանալուց հետո կայացվելիք որոշումը պետք է ելակետային լիներ մետրո կառուցող և դրա հետ առնչվող բոլոր կազմակերպությունների համար: Նրանց հիմնական պարտականություններից էր նաև 1978-1980թթ մետրոպի շինարարության ողջ ընթացքի համար շինմոնտաժային աշխատանքների օրացույցային գրաֆիկ կազմելը: Այս կարևոր հանձնարարության կատարմանը մեծապես օգնեց Երևանի մաթեմատիկական մեքենաների գիտահետազոտական ինստիտուտի կոլեկտիվը, որի ուժերով մշակվեց աշխատանքների իրականացման ցանցային գրաֆիկը ըստ տարիների, ամիսների, օրերի, որը մետրոպի շինարարության ողջ ժամանակահատվածում հանդիսացավ աշխատանքների հսկողության կարգավորման իսկական բարոմետր:

Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքների հաջող ընթացքը մեծապես պայմանավորված էր նաև Երքաղկոմի և Երքաղխորհրդի գործկոմի կողմից մետրոշինարարների հոգսերի լուծման գործում ճկուն և արագ քաղաքականության իրականացմամբ, լուրջ ուշադրություն դարձնել կառուցվող կայարանների համար պայմաններ ստեղծելու հարցին: Այդ նպատակին հասնելու համար առաջնահերթ խնդիր էր ստեղծել նախագծով նախատեսված շինհրապարակներ, նախապես իրացնել այդ տարածքներում եղած բնակելի շենքերը, տեղի բնակիչներին ապահովելով նոր բնակարաններով, և մյուս կառույցները: Բանվորական ուժի պակասը զգացվում էր բոլոր տեղամասերում,

մինչդեռ կարծ ժամանակահատվածում նրանց թիվը պետք էր կրկնապատկել, եռապատկել: Բանվորական ուժի հավաքագրման նպատակով որոշվեց մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատողներին առաջին հերթին ապահովել կոոպերատիվ բնակարաններով: Բացի այդ, 1978թ. հենց առաջին կիսամյակից, կենտրոնացված կարգով, մետրոշինարարների համար բնակելի շենք կառուցելու նպատակով քաղաքում համապատասխան տեղ հատկացվեց: Այս հարցի հետ միասին մետրոպոլիտենի շինարարության հաջող ավարտն ապահովելու համար որոշմամբ բոլոր ուղղություններով բազմաթիվ ու բազմապիսի խնդիրներ էին իրականացվում երթադիտորի գործկոմի կողմից:

Գործի հաջողությունը մեծապես պայմանավորված էր «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվի բարեխիղճ աշխատանքով: Արդեն միութենական կառավարության որոշմամբ՝ հնարավորություն ստեղծվեց մետրոպոլիտենի շինարարության ծրագրման համար լայն թևեր բացել Երևանի տարբեր ծայրամասերում աշխատանքներ ծավալելու համար: Ահա թե ինչու Հայաստանի կուսակցության և կառավարության վերոհիշյալ որոշմամբ՝ նախագծային կազմակերպության առաջնահերթ խնդիրը համարվեց մայրաքաղաքի հարավային արդյունաբերական շրջան ձգվող մետրոպոլիտենի նոր գծի տեխնիկական նախագծի մշակումը, որը մինչև 1978թ վերջը պետք է ավարտվեր և ներկայացվեր կառավարության հաստատմանը: Միաժամանակ նպատակահարմար գտնվեց ինստիտուտի կողմից կատարել շինարարության բոլոր հանգույցների, սարքերի մանրագծին ծախսերի հիմնավորված հաշվարկ: Պարտավորեցվեց նաև մինչև 1978թ առաջին եռամսյակի վերջը տալ «Հանրապետության հրապարակ» կայարանից մինչև «Հոկտեմբերյան» («Ձորավար Անդրանիկ») կայարանն ընկած հատվածի ընթացքային թունելների բանվորական գծագրերը: Ինչ խոսք, կոլեկտիվը, և իր ծանրաբեռնվածության, և իր առանձնահատկություններից ելնելով, ի վիճակի չէր իրականացնել ամեն տեսակի նախագծային աշխատանքներ: Ահա թե ինչու հանձնարարվեց «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվին «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի հետ պայմանագրային սկզբունքներով, մինչև 1978թ. սեպտեմբերն իրականացնել քաղաքի «Հանրապետության հրապարակ», «Հայլեկտրագործարան» («Գարեգին Նժդեհի հրապարակ») երթուղու վերգետն-

յա և ստորգետնյա կոնուսիկացիաների տեղափոխման, ինչպես նաև այդ տեղամասերում քաղաքային արտաքին ցանցերի նախագծային աշխատանքները: Այս կազմակերպությունների կողմից կապի տան, մետրոպոլիտենի վարչական շենքի նախագծային աշխատանքները ժամանակին ավարտելու նպատակով Երթադիտորի գործկոմին հանձնարարվեց մեկ ամսվա ընթացքում որոշել շինարարության իրականացման համար տեղ հատկացնելու հարցը:

Նախագծային այս երկու կազմակերպությունների առաջնահերթ խնդիրներից էր նաև կարծ ժամկետում, մինչև 1978թ սեպտեմբերի 1-ը, տալ վերգետնյա և ստորգետնյա մետրոյի կայարանների, ինչպես նաև նրանց նախասրահների աշխատանքների նախագծային, նախահաշվային փաստաթղթերը: Նախատեսվեց կայարանների նախագծման համար հայտարարել մրցույթ: Ժամանակակից ճարտարապետական նվաճումներին համապատասխան նախագծեր իրականացնելու, նրանցում հայկական ժողովրդական ստեղծագործությունները լայնորեն օգտագործելու հաճար առաջարկվեց Հայաստանի ճարտարապետների, նկարիչների միություններին լայնածավալ ու ակտիվ մասնակցություն ունենալ, ճարտարապետական բարձր ճաշակի նախագծումներով մասնակցել մրցույթին:

Նախատեսվեց հանրապետության արդյունաբերության շինարարության նախարարության կողմից մի շարք շինարարական կազմակերպությունների հետ համատեղ 1979թ ավարտել և շահագործման հանձնել «Հայթունելչին» վարչության արտադրական բազան, ենթակապալառու կազմակերպության սկզբունքով կատարել դեպոյի շինարարությունը, կապի տունը, մետրոպոլիտենի ադմինիստրատիվ շենքը և, որ ամենակարևորներից էր, մետրոյի շինարարության ամենամեղ տեղերից մեկը վերացնելու նպատակով՝ 1979թ. կազմակերպել երկաթբետոնյա կոնստրուկցիաների արտադրությունը 10 հազ. խ.մ տարեկան թողարկման հզորությամբ:

Ինչպես հանրապետության, այնպես էլ միութենական հարյուրավոր կազմակերպություններից մետրոպոլիտենի համար նախատեսված ամեն տեսակի հումքի, նյութերի, սարքավորումների մատակարարման և դրանք ժամանակին, առանց պարպուրդի մետրոշինարարներին հասցնելու գործում մեծ էր ԽՍՀՄ հաղորդակցության ճանապարհների

երևանի երկաթուղային բաժանմունքի դերը: Ահա թե ինչու այս ուղղությանը ևս անխափան աշխատանք պահովելու համար բաժանմունքին կոնկրետ հանձնարարություններ տրվեցին: (Ասեմք նաև, որ բաժանմունքի պետ, հմուտ կազմակերպիչ ու ղեկավար Համբարձում Ղանդիլյանի անձնական հետևողական աշխատանքի շնորհիվ տարիների ընթացքում չարձանագրվեց մետրոշինարարներին հասցեագրված բեռը ժամանակին տեղ չհասցնելու կամ ձախողելու և ոչ մի դեպք: Այն մատակարարողի կողմից բեռնվելուց հետո գտնվում էր մեր երկաթուղայինների ամենօրյա հսկողության տակ):

Մետրոշինարարներին անխափան էլեկտրաէներգիա մատակարարելու, հեռախոսային և ռադիոկապով ապահովելու, շինարարությանն անհրաժեշտ ավտոմեքենաներ տրամադրելու, աշխատանքային շուրջօրյա բուժսպասարկում ապահովելու, մայրաքաղաքից և հանրապետությունից դուրս հատուկ մասնագետներին երևան հրավիրելու և նրանց բնակարաններով ապահովելու, մետրոպոլիտենի աշխատանքներին նյութատեխնիկական անխափան մատակարարում իրականացնելու և այլ հարցերի ուղղությամբ կառավարության որոշմամբ հանձնարարություններ տրվեցին հանրապետության տարբեր նախարարություններին և գերատեսչություններին: Հանձնարարվեց ՀԱՄԽ-ին մետրոյի շինարարների հանգստի և բուժման կազմակերպման, ինչպես նաև աշխատողների երեխաներին պիոներական ճամբարներ ուղարկելու, նրանց հանգստի կազմակերպման համար տրամադրել լրացուցիչ սանատորա-կուրորտային ուղեգրեր: ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի հաշվեկշիռի Աշտարակի պիոներ պալատը պետք է տրվեր «Հայթունելշին» վարչությանը և այլն: Հանձնարարությունները շատ էին, կոնկրետ ըստ ամիսների, օրերի, սակայն ընթերցողին շատ չժանրաբեռնելու համար կանգ առնեմք ևս մեկ-երկու հարցի վրա:

Մետրոպոլիտենի շինարարությունը մի քանի հատուկ մասնագիտությամբ բանվորական կադրերով ապահովելու համար հանձնարարվեց հանրապետության պրոֆեսիոնալ տեխնիկական կրթության պետական կոմիտեին երեք ամսվա ընթացքում վերանայել իրենց համակարգում մասնագետների պատրաստման ցանկը և մետրոպոլիտենին անհրաժեշտ մասնագետների, բանվորների պատրաստման գործը ապահովելու համար առաջարկություններ ներկայացնել կառավարու-

թյանը: Եվ երկրորդ՝ հանձնարարվեց հանրապետության բարձրագույն և միջնակարգ մասնագիտության կրթության նախարարությանը արագ կերպով ձեռնամուխ լինել մետրոպոլիտենին հատուկ բարձրագույն կրթությամբ մասնագետներ պատրաստելու խնդրին: Այդ նպատակով առաջարկվեց 1977-78 թթ. ուս. տարում երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտի շինարարական ֆակուլտետի հիդրոտեխնիկայի և ճանապարհային շինարարության մասնագիտությունների երրորդ կուրսի ուսանողներին վերապրոֆիլավորել «Կամուրջներ, թունելներ և մետրոպոլիտեն» մասնագիտության: Բացի այդ, նպատակահարմար գտնվեց միութենական բարձրագույն միջնակարգ մասնագիտության կրթության նախարարության կողմից Հայաստանի համար տրված տեղերի դիմաց հանրապետությունից դուրս բարձրագույն ուսումնական հաստատություններում արտամրցութային կարգով ընդունել մետրոպոլիտենի շինարարությանը վերաբերող հատուկ մասնագիտությամբ սովորել ցանկացող երիտասարդներին: Նաև խնդրվեց Միության բարձրագույն և միջնակարգ մասնագիտության կրթության նախարարությանը 1979թ. տարբեր բուհեր ավարտած «Մետրոպոլիտենի շինարարություն և շահագործում» մասնագիտությամբ ավարտածներին ըստ ցանկության գործուղել երևան մետրոշինարարությունում աշխատանքի անցնելու համար:

Անհրաժեշտ էր ընդմիջտ լուծել մետրոպոլիտենի շինարարության ամենանեղ տեղը թուջե վահանակների քանակի ապահովումը, ինչպես նաև հանրապետությունում գտնվող միութենական նախարարությունների ենթակա ձեռնարկությունների միջոցով սկսել դրանց փոխարինող երկաթբետոնյա կոնստրուկցիաների թողարկումը: Ահա թե ինչու, ՀԿԿ Կենտկոմը և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհուրդը խնդրեցին ԽՍՀՄ հաստոցաշինության և գործիքաշինության նախարարությանը Չարենցավանի «Ցենտրալիտ» գործարանում և «Արմվոդինդուստրիա» արտադրական միավորումում սկսած 1978թ. առաջին ամիսներից, պլանավորել երևանի մետրոյի շինարարության համար թուջե վահանակների արտադրությունը տարեկան համապատասխանաբար 1000 և 200 տոննա թողարկմամբ: Խնդրվեց ԽՍՀՄ էներգետիկայի և էլեկտրոֆիկացիայի նախարարությանը երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության համար «Հայէներգոշին» վարչության ձեռնարկությունում, սկսած

1978թ., կազմակերպել տարեկան 5-10 հազ. խ.մ երկաթբետոնյա կոնստրուկցիաների թողարկումը:

Անհրաժեշտ էր կտրուկ շրջադարձ կատարել աշխատողներին բնակարանով բավարարելու ուղղությամբ: Այդ նպատակով խնդրվեց ԽՍՀՄ տրանսպորտային շինարարության նախարարությանը հատկացնել կապիտալ ներդրումներ Երևանում բնակելի շենք կառուցելու համար և այլն:

1978 թվականին հանրապետության կառավարությունն անդրադարձել է վերոհիշյալ որոշման կատարման հարցերին, հատկապես բազմաթիվ կարգադրություններ են եղել մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքները խոչընդոտող հանգամանքները վերացնելու, գործնական օգնություն ցույց տալու համար: Սակայն կցանկանայինք հակիրճ խոսել համատեղ ընդունված մեկ այլ որոշման մասին:

1978 թ. դեկտեմբերի 12-ին հրապարակվեց 344 Կենտկոմի և ՀՍՄՆ Նախարարների խորհրդի համատեղ որոշումը, մետրոպոլիտենը անհրաժեշտ թվով բանվորական ուժով ապահովելու մասին: Հանձնարարվեց կուսակցության քաղկոմներին, շրջկոմներին և քաղաքային ու շրջանային խորհուրդների գործադիր կոմիտեներին կազմակերպել և Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությանը տրամադրել բանվորներ, որակյալ մասնագետներ: Նախատեսվեց, սկսած 1978թ. վերջին ամսից բանվորական ուժով օգնել մետրոպոլիտենի շինարարներին.

1978թ. դեկտեմբերին հանրապետության 10 քաղաքներից և շրջաններից գործուղել 165 մարդ, 1980թ. հունվարին 14 քաղաքներից 295 մարդ, 1980թ. փետրվարին 17 քաղաքներից և շրջաններից 345 մարդ, 1980թ. մարտին 14 քաղաքներից և շրջաններից 310 մարդ և 1980թ. ապրիլին 6 քաղաքներից և շրջաններից 145 մարդ: Ամբողջությամբ վերցրած 29 քաղաքներից և շրջաններից նախատեսվեց գործուղել 1260 բանվոր, որոնցից Երևանի շրջաններին բաժին էր ընկնում 650 մարդ:

Հայաստանի կոմունիստական կուսակցության և կառավարության համատեղ ընդունած 1978թ. հունվարի 24-ի և նույն թվականի դեկտեմբերի 12-ի որոշումները շրջադարձային եղան մետրոպոլիտենի շինարարության գործունեության արմատական տեղաշարժերի համար:

Նպատակ չհետապնդելով թեկուզ հակիրճ կանգ առնել քաղաքնե-

րի, շրջանների և կուսակցության քաղկոմների, շրջկոմների և մասնավորապես Երևանի կուսակցության քաղկոմի և շրջկոմների մետրոպոլիտենի աշխատանքների բարելավմանը նպաստող գործողություններին ասենք, որ Երևանի կուսքաղկոմը հատուկ ուշադրություն էր դարձնում Հայաստանի կուսկենտկոմի և կառավարության որոշումների կատարման ապահովմանը: Մասնավորապես հայկոմկուսի և կառավարության վերը նշված երկու որոշումները քննարկվեցին Երքաղկոմի և շրջկոմների բյուրոներում, կատարվեցին կոնկրետ և գործնական քայլեր, որոնք մեծապես նպաստեցին մետրոշինարարների աշխատանքների բարելավմանը (մասնավորապես նշված ժամանակում մետրո ուղարկվեցին 650 բանվորներ): Անհրաժեշտ է նշել, որ մետրոպոլիտենի շինարարության ողջ ընացքում Երքաղկոմում և շրջկոմներում բազմիցս քննարկվել են այս կարևոր կառույցին վերաբերող հարցեր և ցույց է տրվել կոնկրետ օգնություն: Միաժամանակ Երևանի կուսշրջկոմները Երքաղկոմի կողմից առաջադրած շինարարությանը վերաբերող բոլոր խնդիրների իրականացումը համարել են առաջնային և գործնական միջոցների են դիմել դրանք անվերապահորեն կատարելու համար: Այլ կերպ ասած համաժողովրդական այս մեծ կառույցը գտնվել է մայրաքաղաքի կուսակցական կազմակերպությունների օգնության և հսկողության տակ: Բերենք մասնակի օրինակ: Խորհրդային շրջանը որպես երկու կարևորագույն մետրոյի նախագծող և կառուցող կազմակերպությունների «նստատեղերի», յուրաքանչյուր ամիս հետևողական աշխատանք է տարել մետրոշինարարներին գործնական օգնություն կազմակերպելու ուղղությամբ: Երքաղկոմի շինարարության և քաղաքային տնտեսության բաժնի հետ ամենօրյա կապի շնորհիվ հարցեր են բարձրացվել գործին անհրաժեշտ ընթացք տալու համար: Եղել են դեպքեր, երբ անհրաժեշտությունից ելնելով շրջանի ղեկավարությունը դիմել է Երքաղկոմին «Հայթունելչինի» և «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի առջև ծառայած խնդիրները լուծելու համար, և դրանք անհետևանք չեն մնացել, երբեմն էլ դարձել են Երքաղկոմի բյուրոյի քննարկման առարկա, հարցերին տրվել սպառիչ պատասխաններ:

Մինչև միութենական կառավարության 1977թ. հոկտեմբերի 6-ին

ընդունած որոշումը, Երևանի ստորգետնյա էլեկտրատրանսպորտը, ինչպես ասվեց վերևում, պետք է կառուցվեր Կիևյան, Քոչարի փողոցների և Մարշալ Բաղդամյան պողոտայի հատման կետից մինչև քաղաքի կենտրոն՝ Չանրապետության հրապարակ՝ չորս կայարաններով: Ելնելով 344 Կենտկոմի և ՅՍՍՀ Նախարարների խորհրդի 1978թ. հունվարի 24-ի որոշման պահանջներից՝ «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կողմից պատրաստեց բարդ տեխնիկական նախագիծ, արագընթաց տրամվայի համեմատ մետրոպոլիտենի գծերի երկարությունը շուրջ 2,5 անգամ ավելացնելու համար: Ինստիտուտի մասնագիտական 10 բաժինները կատարեցին երկրաբանական և տեղագծագրման աշխատանքներ, նախագծվեցին ուղեգծեր, շինարարական կոնստրուկցիաներ, գնացքների երթևեկության ավտոմատ կառավարման սխեման, էլեկտրամատակարարման, օդափոխության և դրենաժային հարմարանքներ, կամուրջներ, ուղեվարեր և այլն:

Ինստիտուտում սկսեցին մշակել մետրոյի Չանրապետության հրապարակից դեպի քաղաքի արդյունաբերական հարավային շրջանը գնացող հատվածի տեխնիկական գծագիրը: Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի երկարությունը նախատեսվեց 10,5 կմ:

Երևանում մետրոպոլիտենի առաջնահերթ գծի նախագծով նախատեսվեց 9 կայարան՝ «Բարեկամություն», «Սարալանջային» /«Մարշալ Բաղդամյան»/, «Ուսանողական» /«Երիտասարդական»/, «Լենինի հրապարակ» /«Չանրապետության հրապարակ»/, «Հոկտեմբերյան» /«Զորավար Անդրանիկ»/, «Սասունցի Դավիթ», «Գործարանային», «Շենգավիթ», «Սպանդարյան հրապարակ» /«Գարեգին Նժդեհի հրապարակ»/: Այսպիսով, մետրոպոլիտենի ուղեգիծը սկսվելու էր Մարշալ Բաղդամյան պողոտայի, Քոչարի ու Կիևյան փողոցների անկյունից և հատելով ամբողջ քաղաքը՝ ավարտվելու էր էլեկտրամեքենաշինական գործարանի շրջանում: Կիրովի /Կորյունի/, Աբովյան փողոցների, Չանրապետության հրապարակի, Նոր հանրախանութի շենքի տակով մինչև արաղաճ կոմբինատ անցնելու էր թունելով, որից հետո երկաթուղային կայարանի մոտով դեպի կաբելի գործարան բացօթյա ուղերթով, այնուհետև Նորից թունելներով՝ դեպի էլեկտրամեքենաշինական գործարան: Այսպիսով՝ երկնագույն ճեպընթացների մայրուղին քաղաքի հյուսիսային բնակելի շրջանները միացնելու էր հարավային մասի արդյունաբե-

րական ձեռնարկությունների կենտրոնացված գոտու հետ: Մայրաքաղաքում ստորգետնյա արագընթաց տրամվայի համար արդեն ստեղծված կառույցների թագայի վրա հնարավորություն էր ստեղծվում շահագործման համար անհնարին թվացող 4 կմ հատվածը կարճ ժամանակում հասցնել 7,6 կմ / առաջին հերթի առաջին հատվածը «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Սասունցի Դավիթ» կայարանը / և շահագործել 1980թ., իսկ հաջորդ տարիներին ամբողջությամբ գործարկել մետրոյի առաջին գիծը՝ 10,5 կմ և Երևանում կառուցել ժամանակակից մետրոպոլիտեն իր բոլոր հարմարություններով և հետագա զարգացման հեռանկարներով: Այսպիսով լուծվում էր սոցիալական նշանակության մի հարց ևս մայրաքաղաքի բնակիչների տրանսպորտային փոխադրումների պրոբլեմը: Ի դեպ, հաշվարկները ցույց էին տալիս, որ վերգետնյա տրանսպորտային միջոցներով Կոմիտաս փողոցի սկզբնամասից մինչև վերջին «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանը ծախսվում էր մոտ մեկ ժամ, իսկ մետրոպոլիտենով՝ միայն 16 րոպե:

Այս յուրօրինակ շինության Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի տեխնիկական նախագծերի սկզբունքային բոլոր հարցերը լուծելուց հետո 1978թ. առաջին կեսի ավարտի շեմին, «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կողմից ձեռնամուխ եղավ նրանց բանվորական գծագրերի աշխատանքներին կատարելով յուրօրինակ հանգույցների և տեղամասերի հաշվարկները: /Ի դեպ, 1979թ. մայիսի դրությամբ, բանվորական գծագրերի մեծ մասը տրվել էր շինարարներին հնարավորություն տալով իրականացնել լայնածավալ աշխատանքներ/:

Ինչպես վերը նշվեց, մետրոպոլիտենի նախագծման աշխատանքներն իրականացվում էին «Հայպետտրանսնախագիծ» և «Երևաննախագիծ» ինստիտուտներում առաջատար ճարտարապետները ևս աշխատում էին համագործակցված. մշակում էին ներգետնյա նախասրահների և կայարանների ճարտարապետական ձևավորման աշխատանքները:

Ինչու՞մ են նրանց համագործակցությունը:

Վերցնենք ուղևորին ծանոթ մետրոպոլիտենի մի մասը՝ ստորգետնյա կայարանը, շարժասանդուղքը, արտաքին նախասրահը: Այսպես «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կոնստրուկտորները նախատեսում էին սենյակների, տարածքների տեղերը, որտեղ պետք է լինեին

մեքենայական պարկը, շարժասանդուղքները, տարբեր սարքավորումները, նախագծում էին կայարանային և շարժասանդուղքների թունելները, որոնց շինարարությունը նախատեսվում էր իրականացնել Լեռնային եղանակով: Ինչ վերաբերում է կայարանների և նախասրահների արտաքին տեսքին, ապա դրանք ծնվում էին «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի ճարտարապետների մտահղացմամբ: Մետրոպոլիտենի առաջին հերթին գործարկվող թունելների կոնստրուկտիվ լուծումները և դրանց շինարարության իրականացման ծները նախագծվում և իրականացվում էին հաշվի առնելով տեղանքի երկրաբանական և հիդրոերկրաբանական պայմանները: Այդտեղից էլ նրանց բազմազանությունը՝ եռակամար կողմնային պատերով մոնոլիտ բետոնի կատարմամբ, եռակամար շրջանաձև հավաքովի տարբերակով, միակամար սաղր ներդրմամբ:

Ընթացքային թունելները նախատեսվեցին մի քանի կոնստրուկտիվ լուծումներով՝ մոնոլիտ, հավաքովի երկաթբետոնով և թուջե վահանակներով: Մի շարք կոնկրետ խնդիրների լուծման ժամանակ շատ արդյունավետ եղավ ուժերի համախմբումը:

Յուրաքանչյուր կայարանի կառամատույցի տակ նախատեսվեց ծառայողական սենյակների համալիրի տեղադրումը, տեխնոլոգիական սարքավորումներով հեռակառավարման և այլ կարևոր ավտոմատ միջոցների կենտրոնացումը, կապը յուրաքանչյուր կայարանում, նախատեսվեց քարշող ենթակայաններ, օդափոխիչ սարքեր և այլն: /Ի դեպ, օդափոխիչ սարքերի միջոցով յուրաքանչյուր կայարանի համար մեկ ժամում տրվում է 400 հազ. խոր. մետր օդ/:

Ամփոփելով «Չայպետրանսնախագիծ» ինստիտուտի կողմից 1978թ. կատարված աշխատանքների հակիրճ նկարագրությունը ասենք, որ այդ կարճ ժամանակահատվածում կոլեկտիվը կատարեց իր առջև դրված բոլոր խնդիրները: Հսկայածավալ այս աշխատանքներն ամիսներ շարունակ, «Չայպետրանսնախագիծ» ինստիտուտի տնօրեն Վլադիմիր Կոնստանդինի Դանդուրովի գլխավորությամբ կատարում էին ինստիտուտի աշխատողները՝ Արկադի Կուրիսկոն, Ջոն Հարությունովը, Կիմ Ստեփանյանը, Վազգեն Խաչատրյանը, Վիլեն Հարությունյանը, Մարգարիտա Օգանեզովան, Կարլոս Աթոյանը, Մամիկոն Ասատրյանը, Վալերի Դանդուրովը, Ժերմոն Պետրոսյանը, Ալբերտ Կան-

դարյանը, Էդուարդ Բայանդարովը, Ռուզաննա Էքսուզդյանը, Լևոն Տիգրանյանը, Ժաննա Ռուշյանը, Գեորգի Բունիաթովը, Ալբերտ Փափազյանը, Կարլոս Աթոնը, Ռոմիկ Գեղամյանը և շատ ուրիշներ: Մետրոպոլիտենի նախագծման աշխատանքներին ակտիվ մասնակցություն ունեցան «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվի շատ անդամներ: Նախագծային աշխատանքներին մեծ թափով ձեռնամուխ եղան Երևան քաղաքի գլխավոր ճարտարապետ Ջիմ Թորոսյանը և «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի աշխատակիցներ Ֆենիքս Դարբինյանը, Ստեփան Քյուրքչյանը, Վանիկ Չիտեչյանը, Հենրիկ Կրիշյանը, Բաղդասար Արզումանյանը, Էդուարդ Ստեպանովը, Սկրտիչ Մինասյանը, Հենրիկ Ղուկասյանը, Լևոն Գևորգյանը, Արեգ Իսրաելյանը, Սարգիս Ներսեսյանը, Սպարտակ Կնդեղցյանը, Ալբերտ Ջուրաբյանը, Ռոբերտ Թադևոսյանը, Սուրեն Բուրխաջյանը, Ռոմեո Ջուլիակյանը, Ֆելիքս Մարկոսյանը, Ալբերտ Միրզոյանը, Կարլեն Հովհաննիսյանը և շատ ուրիշներ:

ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի 1978թ. հունվարի 24-ի որոշման կատարման ուղղությամբ մետրոպոլիտենի տնօրինությունը գործնական քայլեր ձեռնարկեց: Արագընթաց տրամվայի շինարարությունը մետրոպոլիտենի կառուցման վերափոխելը հնարավորություն տվեց ըստ նոր հաստիքային ցուցակի կոլեկտիվը համալրել փորձառու և որակյալ կադրերով: Տնօրեն Իվան Պապիկը աշխատողների առաջնահերթ խնդիրը համարեց մետրոպոլիտենում աշխատող բոլոր կազմակերպությունների նկատմամբ ամենօրյա հսկողության սահմանելը, ցանցային գրաֆիկի անվերապահ կատարումը, որը սրբորեն իրականացվեց Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի շահագործման ողջ ժամանակաշրջանում բաժինների կողմից խստագույն հսկողության իրականացման ճանապարհով:

Մետրոպոլիտենի տնօրինությունը Միության հաղորդակցության ուղիների նախարարությունում, ըստ նախագծային կազմակերպությունների կողմից ներկայացված նախագծերի, պաշտպանեց մետրոպոլիտենի համար պատվիրվող սարքավորումների իրական քանակը: Հանրապետության պետական բոլոր մատակարարող կազմակերպություններին ֆոնդեր իջեցրեց և համապատասխան պայմանագրեր կն-

քեց, ժամանակացույց կազմեց և հետևեց դրանց կատարմանը: Սկսվեցին լուրջ նախապատրաստական աշխատանքներ տարվել սարքավորումների ստացման, դրանց տեղափոխման և պահեստավորման ուղղությամբ: Այս աշխատանքների կազմակերպիչը մատակարարման գծով տնօրենի տեղակալ Վոլոդյա Ղազարյանն էր, միաժամանակ այս գործում մեծ լուսնա ներդրեց սպասարկման ողջ անձնակազմը: Հետևողական աշխատանքներ կատարվեցին շինարարից փաստացի կատարված աշխատանքների ծավալների ընդունման և վճարման համար: Այս աշխատանքները ղեկավարում էր բազմափորձ թունելագործ, տնօրինության գլխավոր ինժեներ Սերգեյ Բադալովը: Հեշտ չէր հանրապետության և Միության ավելի քան 240 կազմակերպությունների գործունեության օպերատիվ կապի ապահովումը /որոնց միջոցով ստացվում էին ավելի քան 1000 անուն նյութեր, սարքավորումներ, դետալներ և այլն/, լուծել մետրոպոլիտենի շինարարության մեջ ընդգրկված 35 շինարարական կազմակերպությունների հոգսերը: Այս հարցում իր դրական, որոշիչ դերը կատարեց հետևյալ հանգամանքը:

Կարեն Դեմիրճյանն իր մոտ է հրավիրում Իվան Պապիևին՝ զրուցելու գործերի և հիմնական հոգսի մասին: Միության տարբեր ծայրերում սփռված շուրջ երկու և կես հարյուրի հասնող հիմնարկ ձեռնարկությունների հետ անմիջական կապի ապահովման անհրաժեշտության մասին զեկույցը լսելուց հետո համապատասխան գերատեսչությունների միջոցով արագ լուծում է այդ հարցը: Երեք օր հետո մետրոպոլիտենի տնօրենի առանձնասենյակում անց է կացվում, և սկսում է գործել օպերատիվ կապը՝ «ԲԿ»-ն «Մետրո-Պապիև» նշանաբանով: / Ի դեպ, նման կապից օգտվում էին միայն ՀԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղարը, ՀՍՄԳ Գերագույն խորհրդի նախագահը, կառավարության նախագահը և հանրապետության մի քանի կարևոր ոլորտների ղեկավար աշխատողներ/: Համապատասխան նշանաբանը հաղորդելուց հետո ոչ ավելի, քան մի քանի րոպեի ընթացքում ապահովվում էր կապը Խորհրդային Միության ցանկացած ծայրամասում գտնվող կազմակերպության հետ: Պարզ է նման հեռախոսային զանգի «գորության» արդյունքը:

1979-1980թթ. ժամանակահատվածում մետրոպոլիտենի շինարարության տնօրինությունը հետևողականորեն գործնական քայլեր էր

ձեռնարկում Միության և հանրապետության տարբեր վայրերից առաքվող սարքավորումների ստացման, տեղափոխման և պահեստավորման ուղղությամբ: Մոնտաժող կազմակերպություններին հանձնելուց հետո տնօրինության բաժինները խստորեն հետևում էին դրանց ժամանակին և որակով գործարկմանը: Նախապատրաստվեցին ու համապատասխան հրահանգներով ձևակերպվեցին օբյեկտների հանձնման բանվորական և պետական հանձնաժողովների կազմը, և կազմակերպվեցին դրանց աշխատանքները:

ԽՍՀՄ ճանապարհային հաղորդակցության նախարար Իվան Պավլովսկու հրամանով 1980թ. փետրվարին ստեղծվեց Երևանի մետրոպոլիտենի վարչություն /հաստիքային ցուցակով 23 մարդ/: Մետրոպոլիտենի գլխավոր ինժեներ, մետրոպոլիտենի պետի ժամանակավոր պաշտոնակատար նշանակվեց Մարլեն Գրիգորի Հարությունովը, գնացքների անվտանգ երթևեկության գլխավոր վերստուգիչ՝ Վլադիմիր Գեորգիի Ստեպանովը, «Կապի և ազդանշանների» ծառայության պետ Արմենակ Պարույրի Ջորյանը /1981թ. հոկտեմբերից մետրոպոլիտենի պետի տեղակալ/, «Շարժակազմի» ծառայության պետ /մինևույն ժամանակ կադրերի բաժնի պետ/ Բաբկեն Հմայակի Պողոսյանը, «Գծերի և թունելների կառույցների» ծառայության պետ Ջուրաբ Ղազարի Ունչյանը, «Էլեկտրաենթակայանների և ցանցերի» ծառայության պետ Վալերի Վլադիմիրի Դանդուրովը, «Էլեկտրամեխանիկական ծառայության» պետ Լեոնիդ Ալեքսանդրի Սավչենկոն:

Յուրաքանչյուր ծառայությունում ընդունվեցին 2-3 աշխատող, որոնք զբաղվում էին ծառայությունների կազմակերպումով, իրականացնում սարքավորումների մոնտաժման աշխատանքների հսկողությունը:

1980թ. հուլիսին ստեղծվեց միջանկյալ հաստիքացուցակ /200 մարդ./, որի նպատակն էր շահագործման հիմնական աշխատողների հավաքագրումը: Քանի որ մետրոպոլիտենի «Կապի շենքը» և «Ինժեներական մասնաշենքը» գտնվում էին շինարարության ընթացքում, մետրոպոլիտենի վարչությունը և ծառայությունները տեղավորվեցին N 2 կառավարական տան երկրորդ հարկում:

Հեռու չէր այն օրը, երբ երկնագույն ճեպընթացը կսլանար Երևանի ստորգետնյա մայրուղիներով, հետևաբար մեկ կարևոր գործ ևս պետք

է կազմակերպվեր: Դա մետրոպոլիտենի վարչության աշխատակազմի ստեղծումն էր, որոնց շնորհիվ պետք է ապահովվեր գնացքների անվտանգ երթևեկությունը, սպասարկման բոլոր ձևերը առաջին իսկ օրից դրվեր անհրաժեշտ բարձրության վրա, ձևավորվեր որոշակի «բնավորություն»: ազգաբնակչությանը հաճելի ծառայություններ մատուցելու համար: »

ԽՍՀՄ ճանապարհային հաղորդակցության նախարարության Երևանի մետրոպոլիտենի վարչության իրավունքների և պարտականությունների անթերի կատարման գործում մեծ էր բաժինների, ծառայությունների կողմից մետրոպոլիտենի հետագա կադրերի ընտրության, նրանց համապատասխան մասնագիտությունների ուսուցման, փորձնական աշխատանքի կազմակերպման ուղղությամբ տարվող հետևողական ծրագրավորված աշխատանքի նշանակությունը: Այս հարցում փորձված ղեկավարի հենարանը եղավ կադրերի հարցով առաջին պատասխանատուն Բաբկեն Պողոսյանը, որն իր սրտացավությամբ, հետևողականությամբ, համապատասխան ծառայությունների գծով մարդկանց ընտրության հարցում իրեն փայլուն դրսևորեց:

Չեչտ չէր բառացիորեն «0»-ից Չայաստանում մնանը չունեցող, մեծամասամբ բարդ մասնագիտությունների տեր կոլեկտիվի ստեղծումը: Մեր հանրապետությունում առաջին անգամ էր մետրոպոլիտեն հիմնվում, սակայն փորձի պակասը լուրջ խոչընդոտ չդարձավ: Միության մետրոպոլիտենի հարուստ փորձը և նրանց օգնությունը նպաստեցին հաղթահարել դժվարությունները, կարճ ժամկանամիջոցում ստեղծել բոլորովին նորատիպ կոլեկտիվ և, անհրաժեշտությունից ելնելով, նրա անդամների թիվը հասցվեց ավելի քան 1000-ի...

Ստորգետնյա մայրուղիներում միայն առաջին հերթը գործարկելուց հետո մետրոպոլիտենի տարբեր ծառայություններում աշխատելու էին երկու տասնյակից ավելի մասնագիտությունների տեր մարդիկ: Մետրոպոլիտենում հիմնական մասնագիտություններն էին էլեկտրագնացքի մեքենավարները, նրանց օգնականները, դեպոյի հերթապահները, օպերատորները, երթևեկության դիսպետչերները, թունելային կառուցվածքների և գծային տնտեսության, կապի և ազդանշանային ծառայությունները, ռադիոծառայության մասնագետները և այլն: Ինչպես տեսնում ենք, մետրոպոլիտենի գործարկումով Երևանը հարստանալու

էր տեխնիկական բարձր որակավորման նոր մասնագետների սովորականացումը:

Երևանյան մետրոպոլիտենի սպասարկման համար համապատասխան կադրեր պատրաստվում էին Թբիլիսիում և Երևանում: Մոտ 100 երիտասարդներ գործուղվեցին եղբայրական Վրաստանի մայրաքաղաքը: Նրանք Թբիլիսիի մետրոպոլիտենի վարչությանը կից տեխնիկական դպրոցում վրացի մասնագետների օգնությամբ տիրապետում էին էլեկտրագնացքների մեքենավարների, մեքենավարների օգնականների, շարժասանդուղների մեքենավարների մասնագիտություններին: Տեխնիկական դպրոցն ավարտելուց հետո շարժակազմի մեքենավարները և փականագործները գործուղվեցին Մոսկվա՝ մետրոպոլիտենում գործնական աշխատանքի փորձ ձեռք բերելու համար: Մեր սովորողները Թբիլիսիում շրջապատվել են ամենաջերմ ուշադրությամբ: Նրանց համար ստեղծվել էին թե ուսումնական, թե կենցաղային լավագույն պայմաններ: Բավական է ասել, որ Երևանից գործուղված բոլոր սովորողները 6 ամսից ավելի բնակվեցին հյուրանոցում: Մեր մայրաքաղաքի ստորգետնյա մայրուղիում երթևեկելու էին միայն նոր տիպի, տեխնիկայի վերջին խոսքով կառուցված էլեկտրագնացքներ, որոնք ունեին ինքնակառավարման և ռադիոռելեային ժամանակակից կատարելագործված հարմարանքներ, գեղագիտորեն ձևավորված ուղևորասրահներ, սպասարկող անձնակազմի համար հիանալի կահավորված խցիկներ: Եվ քանի որ Թբիլիսիի մետրոպոլիտենում չկային այդպիսի էլեկտրագնացքներ, Երևանի մետրոպոլիտենի ապագա մեքենավարներին ուսուցանելու համար, Մոսկվայից Թբիլիսի էր ուղարկվել նոր տիպի մեկ էլեկտրագնացք:

Միաժամանակ մետրոպոլիտենում աշխատելու համար Երևանի N19 պրոֆտեխնիկական ուսումնարանում կազմակերպվեցին մասնագիտական դասընթացներ՝ կայարանի հերթապահի, հսկիչների, ապարատավարների, էլեկտրամեխանիկների, էլեկտրամոնտյորների, վերանորոգող փականագործների, փականագործ-սանտեխնիկների և այլ մասնագիտություններով՝ վեց ամիս ժամկետով: Կազմակերպվեցին նաև կարճաժամկետ կուրսեր՝ մետրոպոլիտենը շահագործող անձնակազմի նախապատրաստման համար: Մասնակիցներն ապահովվեցին հանրակացարաններով, և տրվեց կրթաթոշակ: Դասընթացներն անց-

կացվում էին բարձրորակ մասնագետների, դասախոսների կողմից, նրանց մեջ ընդգրկվեցին նաև Երևանի երկաթուղային բաժանմունքի, մետրոպոլիտենի վարչության մեծ փորձություն և բարձր որակավորում ունեցող ինժեներներ:

Կարճ ժամանակամիջոցում 170 երիտասարդ տղաներ և աղջիկներ ուսումնարանն ավարտեցին և ստացան դժվարին և հետաքրքիր մասնագիտություն մետրոպոլիտենի շահագործման և վերանորոգման բարդ մասնագիտությունը: Նրանք դիպլոմային աշխատանքների պաշտպանությունից հետո ստացան օպերատոր-կոնստրուկտորների, կապի էլեկտրամեխանիկների, փականագործների և հերթապահների/դիսպետչերների/ որակավորում: Քննություններն հաջող անցկացնելուց հետո նրանք անցան արտադրական պրակտիկայի Միության տարբեր քաղաքներում գործող մետրոպոլիտեններում՝ Մոսկվայում, Կիևում, Խարկովում և Թբիլիսիում, որից հետո ուղեգիր ստացան Երևանի մետրոպոլիտենում աշխատելու համար:

Առաջ անցնելով ասեմբ, որ Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի շահագործման նախօրյակին վարչությունում աշխատում էին 1100 մարդ /հաստիքացուցակով 1234 մարդու դիմաց/: Մետրոպոլիտենի բացումից երկու շաբաթ առաջ բաց թողնվեցին զնացքներ՝ վազոնները և գծերը փորձարկելու նպատակով:

Երևանի ազգաբնակչության համար բացառիկ տոն էր մետրոպոլիտենի գործարկումը (ինչ խոսք, նրանից հետո ողջ ժամանակահատվածում, նաև այսօր): Իրենց բարձրության վրա գտնվեցին Թբիլիսիի մետրոպոլիտենի վարչությանը կից տեխնիկական դպրոցի և Երևանի N 19 տեխնիկական ուսումնարանի սաները, որոնք երախտիքի զգացումով են լցված ոչ միայն Երևանի մետրոպոլիտենի վարչության ուսուցման կազմակերպիչների, այլև ուսուցումն անցկացնող Թբիլիսիի տեխնիկական դպրոցի ողջ կոլեկտիվի և Երևանի N 19 տեխնիկական ուսումնարանի կոլեկտիվի նկատմամբ, համծին տնօրեն Յանլետ Պետրոսյանի: Նա ջանք ու եռանդ չխնայեց կոլեկտիվի ուժերն ու զիտելիքները նպատակամղելու Երևանի մետրոպոլիտենի համար որակյալ ու պատասխանատու աշխատողների ուսուցումը պատշաճ մակարդակով կազմակերպելու և որակյալ մասնագետներ պատրաստելու ուղղությամբ:

Արագընթաց տրամվայի կառուցման համար նախատեսված համեստ հնարավորությունները փաստորեն դժվար դրության մեջ էին դրել շինարարներին: Մայրաքաղաքի զարգացման շահերից և բնակչության տրանսպորտային սպասարկման պահանջներից բխող միութենական և հանրապետական կուսակցության և կառավարության ընդունած որոշումները մեծ խանդավառություն առաջացրին մետրոշինարարների «Չայթունելչինի» N 160 շինարարական և մոնտաժային վարչության կոլեկտիվի մոտ: Վիճակը բառացիորեն փոխվեց: Եթե առաջին հինգ տարիներին վարչության կոլեկտիվը կատարել էր 30 մլն. ռուբլու շինմոնտաժային աշխատանքներ, ապա միայն 1980թ. այն հասցվելու էր 60մլն. ռուբլու: Բացի այդ, մեծանալու և կայունանալու էր կառույցի նյութատեխնիկական բազան: Միայն 1978թ. վարչությունն ստանալու էր այնքան թուջե վահանակներ, որքան չէր ստացվել շինարարության առաջին օրից մինչև 1977թ. ներառյալ: Նոր որոշմամբ Երևանի ստորգետնյա պողպատե մայրուղիներում աշխատող շինարարների 600 մարդուց բաղկացած կոլեկտիվն աճելու էր կրկնակի անգամ: Երևանի մետրո կառուցողները երկրի մյուս քաղաքների մետրոպոլիտենների նման ունենալու էին իրենց կրծքանշանը, բանվորական լավ ավանդույթները, իրենց փառքն ու պատիվը: Շինարարների համար նախատեսված էր կառուցել առանձին բնակելի զանգված, նրանք իրենց արձակուրդների ընթացքում կարող էին ընտանիքի մեկ անդամի հետ անվճար ճանապարհորդել Միությունում, ինչպես ընդունված էր երկրի բոլոր մետրոշինարարների համար:

Մետրոպոլիտենի շինարարությունը ժամանակին ավարտելու համար, ինչպես ասվել է, Երևանի մաթեմատիկական մեքենաների գիտահետազոտական ինստիտուտի համապատասխան բաժինների և շինվարչության աշխատողների ուժերով ընդամենը մեկ ամսում ավարտվեց մետրոպոլիտենի աշխատանքների հստակ կազմակերպման ծրագրի ցանցային գրաֆիկի մշակումը: Դրա միջոցով պարզաբանվում էր գլխավոր և ենթակապալառու կազմակերպությունների միջև աշխատանքների փոխադարձ կապը: Ցանցային գրաֆիկը հավաստում էր եթե մետրոպոլիտենի շինարարության հետ առնչվող բոլոր կազմակեր-

պուբլունները ժամանակին կատարեն նախատեսված հանձնարարությունները, ապա մետրոյի առաջին հերթի շահագործումը կդառնա ռեալ, և կավարտվի 1980թ. վերջին: Գիշտ է, մետրոյի շինարարության աշխատանքներն ավարտվեցին մի փոքր ուշացումով, բայց կազմած ցանցային գրաֆիկը մեծապես օգնեց մետրոյի շինարարության բոլոր օղակների փոխգործողության ապահովմանը, աշխատանքներն էլ ավելի Գիշտ կազմակերպելուն:

...«Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Չանրապետության հրապարակը» մոտ 7կմ ստորգետնյա ուղուց 6,2 կմ-ը և լրացուցիչ 5 կմ օժանդակ հորատանցքերը բացված էին: Այսպիսով, «Բարեկամություն»-«Մարշալ Բաղրամյան»-«Երիտասարդական»-«Չանրապետության հրապարակ»-«Սասունցի Դավիթ» կայարանները համարվում էին առաջին հերթի առաջին տեղամասերը, որոնք պետք է շահագործման հանձնվեին 1980թ. վերջին և շինարարները լավ էին հասկանում, որ դրան կարելի է հասնել միայն յուրաքանչյուր օրվա, ժամվա լարված, արդյունավետ աշխատանքով:

1978թ. այս աշխատանքներին զուգահեռ սկսվեց «Սասունցի Դավիթ»- «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» ստորգետնյա մայրուղու շինարարությունը: Սա արդեն առաջին հերթի երկրորդ տեղամասն էր, որի ավարտով մետրոպոլիտենի ընդհանուր գծի երկարությունը հասնելու էր 10,5 կիլոմետրի: «Սպարտակ» մարզադաշտի մոտ սկսվել էին ուղղահայաց փորվածքի աշխատանքները:

1978թ. հիմնական խնդիրներից էր արագ կերպով սկսել մետրոպոլիտենի վերգետնյա կայարանների կառուցումը: Հորատանցման և մյուս աշխատանքներին զուգահեռ պետք է արագացվեր նաև ստորգետնյա կայարանների և նախասրահների շինարարությունները, որոնց ուղղությամբ տարվող աշխատանքներին տարվա սկզբից ևեթ մեծ թափ հաղորդվեցին: Ձերժինսկու անվան հաստոցաշինական գործարանի մոտից մինչև Թամանցիների փողոցը պողպատե մայրուղիներն անցնելու էին վերգետնյա տարածքով: Մի բան, որ բավականին կարագացներ շինարարությունը և այդ էր վկայում հատվածում սկսած աշխատանքների ընթացքը:

Անհրաժեշտ էր գործնական քայլեր ձեռնարկել բանվորական ուժի արդյունավետ օգտագործման, նյութական և բարոյական խրախուսման

միջոցների կիրառման ուղղությամբ, որի համար կոնկրետ և գործնական քայլեր ձեռնարկվեցին: Բավական է ասել, որ կուսակցության քաղկոմների, շրջկոմների կողմից գործնական միջոցառումների իրականացման շնորհիվ հանրապետության գործարաններից, շինարարական և այլ կազմակերպություններից երկու ամսվա ընթացքում մետրոպոլիտենի շինարարություն (ինչպես N 160 շինմոտաժային, այնպես էլ այլ շինարարական կազմակերպություններում աշխատելու համար) գործուղվեցին շուրջ 500 տարբեր մասնագիտությունների բարձրորակ բանվորներ:

Շինարարների համար 1978 թվականը լավ սկսվեց: Երկու և կես տարի պահանջվեց երկրաբանական բարդ պայմանների, ստորգետնյա առատորեն հոսող ջրերի հաղթահարման ճանապարհով անցնել 1400 մետր հատվածը, անցահատել «Մարշալ Բաղրամյան»-«Երիտասարդական» կայարանների միջև ընթացքային թունելը, որն իրականացվեց 1978թ. հունվարի 16-ին: Ռազմիկ Չարությունյանի ղեկավարած բրիգադը կատարեց վերջին պայթեցումը: Ավելի ճշգրիտ աշխատեցին «Չայթունելչինի» գլխավոր մարկշեյդեր Ի.Իվանովը, N160 շինմոտաժային վարչության գլխավոր մարկշեյդեր Ա.Կազարենկոն տեղամասի մարկշեյդեր Ա.Ջավգորդյանի գլխավորությամբ: «Երիտասարդական» տեղամասի հենց հորանի հիմնանցքի մոտ տեղի ունեցավ այս կարևոր աշխատանքի հաջող ավարտը նշելու արարողությունը, որտեղ հանդես եկան խորհրդային կուսըջկոմի առաջին քարտուղար Պավել Աաֆյանը, հորատող Անուշավան Մուրադյանը և «Չայթունելչին» վարչության պետ Լեոնիդ Չարությունովը: Մետրոշինարարության մեջ նման պահերը համարվում են աշխատանքային հաջողությունների գագաթնակետ և պատահական չէր, որ բոլորը ցնծության պահ էին ապրում: Ես էլ դարձա այդ երջանիկ պահի մասնակիցներից մեկը: Իսկ մի քանի օր հետո սկսվեց «Ջորավար Անդրանիկ» կայարանի նոր հորանի հորատանցման աշխատանքները:

Շինարարության վերելքի հիմնական լծակը ձեռք բերած հաջողությունների ժամանակին գնահատումը և արժեքավորումն էր, իսկ այս գործում առանձնահատուկ նշանակություն ուներ արդյունավետ աշխատանքի կարևոր շարժիչ ուժի՝ տնտեսաշարժային եղանակով աշխատանքի կազմակերպումը, որը բանվորի բարոյական և նյութական

խթանման ամենաառաջավոր ձևերից էր: Երկրի շինարարական պրակտիկայում գլոբիկայան մեթոդով տնտեսաշվարկային եղանակով աշխատելը, հիանալի քննություն էր բռնել: Այս եղանակով աշխատելը հաջողություններ էր բերում «Մարշալ Բադրամյան» և «Երիտասարդական» կայարանների տեղամասերում աշխատող շինարարներին: Այս երկու կայարանների միջև աշխատում էր հորատողների բրիգադը Ռազմիկ Չարությունյանի ղեկավարությամբ, որը առաջինը Երևանի մետրոշինարարության մեջ ներդրեց գլոբիկայան աշխատանքի մեթոդները, բրիգադը դարձավ ամենաառաջավորը հորատողների բրիգադների մեջ: Նրա օրինակը լայնորեն տարածվեց նաև մյուս շինարարական բրիգադներում:

Առաջինը «Մարշալ Բադրամյան» տեղամասում կիրառվեց կառամատուցային սյուների տեղադրման մեքենայացված մեթոդը: Բրիգադն սկզբնական շրջանում դժվարությունների հանդիպեց հատկապես առաջին սյուները տեղադրելիս: Այնուհետև վարժվեցին և ժամկետից երկու ամիս շուտ ավարտեցին բոլոր աշխատանքները: Նրանք մեծ հաջողությամբ ձեռնամուխ եղան միջին կայարանային թունելում հիդրոմեկուսացման աշխատանքներին, իսկ աջակողմյան թունելում լրիվ ավարտեցին հորատանցման, ամրակապման և բետոնապատման աշխատանքները: Փամբակ - Կիրովականի, Մեղրածորի և այլ թունելների շինարարությունում մեծ փորձ ձեռք բերած Ռազմիկ Չարությունյանի 25 հոգուց բաղկացած թունելագործների համերաշխ ընտանիքում արդեն մեծ համբավ ունեին բրիգադի անդամներ Երվանդ Բարսեղյանը, Արտակ Անդրեասյանը, Նորիկ Մանուկյանը, Սերգեյ Աղասյանը, Մերյուժա Պողոսյանը, Նելսոն Մանուկյանը և մյուսները: 1978թ. սկզբից բրիգադը զբաղվեց անցումային թունելների կառուցումով: 1050 մետր թունելանցումից և երկու թունելախորշերի միացումից հետո բրիգադը ձեռնամուխ եղավ կայարանային թունելների և էստակադայի կառուցման բարդ գործին: Այստեղ յուրաքանչյուր աշխատող տիրապետում էր մի քանի մասնագիտությունների հորատողի, բետոնագործի, բարձիչ մեքենավարի, ստորգետնյա էլեկտրաքարշի մեքենավարի, մոնտաժողի և այլ մասնագիտությունների: Նրանց /ինչպես նաև մյուս առաջավորների/ աշխատանքները միշտ բարձր են գնահատվել: Այս փոքր, համերաշխ ընտանիքն արդյունավետ էր օգտագործում ժամանակը, խնա-

յուն շինանյութերը, աշխատանքները կատարում որակով և ժամանակին: Բավական է ասել, որ միայն 1978 թ. առաջադրանքները ժամկետից շուտ կատարելու և շինանյութերի զգալի խնայողության համար բրիգադը պարգևատրվեց 9 հազ. ռուբլի հավելյալ աշխատավարձով:

Հաճախակի ապարների կտրվածքի կտրուկ փոփոխությունից, հատկապես բազալտի թույլ շերտերից՝ տեղի էին ունենում ստորգետնյա կուտակված ջրերի առատ հոսք: Նման պայմաններում աշխատելն ավելի դժվար էր, քանի որ հորատման ընթացքում փլվածքներ էին առաջանում: Որպեսզի առաջանցումն ապահովվեր, մետրոշինարարները կատարում էին ամրակապման կրկնակի, եռակի ծավալի աշխատանքներ: Լինում էին նաև փլուզման դեպքեր: Դա առանձնապես առկա էր աջընթացքային թունելախորշում, որտեղ աշխատում էր Ռազմիկ Չարությունյանի ղեկավարած բրիգադը: Ընդհանրապես մետրոշինարարությունում վտանգավոր փլուզման հետ կապված դեպքեր շատ են եղել, որպեսզի հորատողների հերոսական աշխատանքը թեկուզ չնչին չափով պատկերացնեք, նշենք միայն մի դեպք:

Վառ առավոտ էր: Ռազմիկ Չարությունյանի բրիգադի 23 անդամները 24 ժամ անընդհատ պայքարում էին ապարների դեմ: Դեպքն անպասելի էր: «Հանրապետության հրապարակի» այդ ընթացքային թունելախորշում Վ. Մաթևոսյանը նոր էր ավարտում պայթեցման աշխատանքները և հորատող էս. Սարգսյանը նոր էր հերթափոխի մուրճը սեղմում բազալտի շերտին, երբ հանկարծակի ահարկու ծայն լսվեց: Փորձառու հորատողն անմիջապես իրեն նետեց էլեկտրի (մոնտաժող սարք) մետաղե հարթակի վրա և հենց այդ պահին մոտ 3-4 մետր տրամագծով նստվածք առաջացավ: Տղաները նկատում են, որ հենց իրենց գլխավերևում ծագար է գոյացել, որտեղից դանդաղորեն շարժվում է հողի շերտը՝ ջրի և բազալտի մանր կտորներին միախառնված: Բրիգադավար Ռ. Չարությունյանը, զգալով վտանգը, անմիջապես կռահում է, որ պետք է բրիգադի մյուս օղակներին ևս շտապ այս տեղամաս տեղափոխվել:

Գիշերվա ժամը 2-ին բրիգադի 23 անդամները արդեն թունելախորշում էին: Հորատողներ Վիտյա Լազյանը, Սերգեյ Պողոսյանը, Ավդո Ավդոյանը, Ավլասիմով եղբայրները և մյուսները 24 ժամ մնում են թունելախորշում: Ի վերջո, նրանք կանխում են վտանգավոր փլուզումը՝ հատ-

վածի ամրակապումն ավարտելով հաջողությամբ: Ահա այսպիսի ճանապարհով, նույնիսկ իրենց կյանքը վտանգելով՝ հորատողները կարողանում են նախ իրենց ընկերների կյանքը փրկել և ապա առաջ անցնել մետր առ մետր մետրոն ժամանակին գործարկելու համար:

Եվ պատահական չէր, որ Ռազմիկ Յարությունյանին ողջ կուլեկտիվն ընտրեց ՅՍՍՀ Գերագույն խորհրդի պատգամավոր, իսկ բրիգադի անդամներից Արշակ Անդրեասյանին՝ Երքաղխորհրդի պատգամավոր, Վիտյա Լազյանին՝ Խորհրդային շրջխորհրդի պատգամավոր:

Այդ ժամանակաշրջանում մետրոյի բոլոր տեղամասերում ճանաչում և մեծ հարգանք ուներ նաև Ալեքսեյ Կրիվոշապովը, նրա օրինակը ուսանելի էր երիտասարդների համար: Նա այստեղ էր եկել որպես փորձված վարպետ՝ հաղթահարած լինելով Աբական-Տայշետ ուղեգծի լեռնային հատվածները, Պուշկինի և Մեղրածորի թունելների հարյուրավոր դժվարին մետրերը: Արդեն լայնորեն տարածվել էր նաև ինտերնացիոնալ /ցավոք, այս բառն այսօր քիչ է օգտագործվում/ բրիգադի անդամների անունները՝ ուս-ուսի աշխատում էին ռուս Պյոտր Սերգեևը, հույն Ալեքսանդր Մագդալյանովը, հայ Վիտյա Լազյանը: Ձեռք բերած հաջողությունների համար այս տեղամասի բանվորները և ինժեներատեխնիկական աշխատողները 1978թ. առաջին եռամսյակին պարգևատրվեցին 20 հազար 700 ռուբլով: Նրանց լավագույն փորձը տարածվեց մյուս տեղամասերում:

Մետրոշինարարության աշխատանքների որակի ապահովման նկատմամբ առանձնահատուկ պահանջներ էր ներկայացվում: Միայն և միայն գերազանց աշխատանք էր պահանջվում՝ անխտիր բոլոր գործողությունների համար և հսկողությունն էլ միանգամայն տեղին էր ու ծայր աստիճան խիստ: Գործող որակի հանձնաժողովն ավելի բժախնդրորեն և միանգամայն տեղին էր պահանջում բարձրորակ աշխատանքի ապահովումը, առանց նրանց եզրակացության, աշխատավարձ չէր գրվում: Կոնկրետ քայլեր արվեցին նաև շինարարության մեջ բոլոր տեսակի մեխանիզմները լայնորեն օգտագործելու համար, որը մեծապես նպաստեց ձեռքի աշխատանքների կրճատմանը: Նախկինում մոնոլիտ բետոնի փոխարեն, որի ժամանակ առանց բախի հնարավոր չէր աշխատել, սկսեցին ինդուստրիալ եղանակով երկաթբետոնե ամբողջական մեծ հատվածներ տեղակայել: Դրանք ստացվում էին Բաքվից և ոչ մի

համեմատություն նախկին եղանակով աշխատանքի հետ: Տարբեր գործարաններից ստացվում էին երկաթբետոնե մոնոլիտ կոնստրուկցիաներ, որոնց շնորհիվ աշխատանքի բնույթը կատարելապես փոխվեց: Ինչ խոսք, այս բոլորի միջոցով աշխատանքներում կատարվեց արագ տեղաշարժ, սակայն գործերի մեծ ծավալն ավելին էր պահանջում, անհրաժեշտություն էր զգացվում լուծել նաև շինարարության հետ կապված մի շարք կարևոր հարցեր, պահանջվում էր օպերատիվ միջամտություն... Օր-օրի տարբեր աշխատանքների կոորդինացման պահանջը զգացվում էր: Պատահական չէր, որ 1978թ. հունվարին կայացած 344 Խորհրդային կուշշրջկոմի պլենումում N160 շին.մոնտա-ժային վարչության պետ Ժորժ Ավանեսյանն իր հիմնավոր և կոնկրետ առաջարկություններն արեց: Գրեթե բառացիորեն ասաց հետևյալը. «Մեր շինվարչությունը գտնվում է Խորհրդային շրջանում: Ճիշտ է, մենք գործնական օգնություն և օժանդակություն ենք ստանում շրջանի ղեկավարությունից, նաև շրջանի շատ կազմակերպություններից, բայց և այնպես, ժամանակն է շրջանում ստեղծել մի շտաբ, որպեսզի ամիսը մեկ անգամ այնտեղ ամփոփվեն մետրոշինարարությունում կատարված աշխատանքները և միջոցառումներ ձեռնարկվեն շրջանի և քաղաքի հիմնարկ-ձեռնարկությունների և նախագծային կազմակերպությունների հետ կապված դժվարությունները հաղթահարելու համար»: Ահա գանգը տեղին էր:

Շրջանում սխտեմատիկաբար ուսումնասիրվում էր գործերի վիճակը, ամիսը մեկ անգամ հրավիրվում էր ընդլայնված խորհրդակցություն, ամփոփվում էին մետրոշինարարների կատարած աշխատանքները, ձգտում մեծ ծավալով աճող աշխատանքների դժվարությունների հաղթահարմանը նպաստել գործնական քայլերով: Ինչ խոսք, ձեռնարկած միջոցառումները ճիշտ էին, իրենց դրական հետքը թողնում էին, բոլորս այդ նկատում էինք, բայց աշխատանքների լայնամասշտաբ ծավալը, խորը մասնագիտական ուղղվածությունը պահանջում էին հանրապետական մասշտաբով ամենօրյա և հետևողական միջամտություն: Մայրաքաղաքի մետրոշինարարության ընթացքը թելադրեց, որ հանրապետությունում ստեղծվի մի օղակ, որի շնորհիվ ապահովվի կազմակերպությունների աշխատանքների կոորդինացումը, ամենօրյա օգնությունն ու ղեկավարությունը երևանի մետրոյի աշխատանքներին:

Ստեղծվեց 344 Կենտկոմի և 3003 Նախարարների խորհրդի շտաբ, որն իր որոշիչ դերն ունեցավ մետրոյի շինարարության ողջ ընթացքում /այդ մասին կխոսվի ստորև/:

1978թ., հատկապես փետրվար-մարտ ամիսներից, լայնածավալ շխատանքներ սկսվեցին բոլոր տեղամասերում, աշխատատեղերում: 1978թ. պլանավորված էր իրականացնել 7 մլն. ռուբլու շինմոնտաժային աշխատանքներ: Դա անշուշտ քիչ էր և կառավարության որոշմամբ հանձնարարվեց լրացուցիչ կատարել ևս 1 մլն. 200 հազ. ռուբլու աշխատանք: Շարունակվեցին «Մարշալ Բաղրամյան» և «Երիտասարդական» կայարանների միջև ձգվող թունելի աշխատանքները, բայց հիմնականում զգալի տեղաշարժեր նկատվեցին «Բարեկամություն», «Մարշալ Բաղրամյան», «Երիտասարդական», «Հանրապետության հրապարակ» կայարանների կառույցներում: Աշխատանքներ տարվեցին նաև օժանդակ կառույցներում ուր պետք էր իրականացվեին մոնտաժային աշխատանքներ: Սակայն դա լուրջ և դժվարին գործ էր: Նախ պետք էր լիովին ավարտել սարքավորումների մոնտաժումը և հետո նոր սկսել երեսպատման աշխատանքները: Կայարանների շինարարական աշխատանքները շարունակվեցին հաջորդ տարիներին:

* * *

3003 Նախարարների խորհուրդը 1978թ. նոյեմբերի 28-ին լսեց «Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության ընթացքի մասին» հարցը: Իրոք, գործերը վատ չէին ընթանում: Ինչքան էլ, ինչպես նշվեց, լրացուցիչ լարված պլան իջեցվեց N 160 շինմոնտաժային վարչությանը, այն ոչ միայն կատարվեց, այլև գերակատարվեց: Փաստորեն տարվա սկզբին 7 մլն. ռուբլու. շինմոնտաժային աշխատանքների դիմաց կատարվեց 8 մլն. 300 հազ. ռուբլու աշխատանք: Կառավարությունում քննարկումն օգնեց հաջորդ 1979թ. համար լրացուցիչ միջոցառումների իրականացմանը: Նպատակ չունենալով թեկուզ մակերեսորեն անդրադառնալ այդ որոշման մեջ արծարծված հարցերին, որոնց լուծման շնորհիվ 1979թ. բարելավվեցին աշխատանքները, ցանկանում ենք խոսել միայն մեկ կարևոր հարցի մասին:

Հայաստանի կառավարության որոշմամբ Երբաղխորհրդի գործկոմի վրա դրվեց մետրոպոլիտենի համար իրականացվող վերգետնյա և

ստորգետնյա կոնունիկացիաների կառուցման գլխավոր պատվիրատուի պարտականությունները և հանձնարարվեց մինչև 1979թ. առաջին կիսամյակը իրականացնել որոշմամբ նախատեսված բոլոր աշխատանքները: Երբաղխորհրդի գործկոմի նախագահ Սուրադ Հովհաննեսի Սուրադյանը մեծ սրտացավություն էր ցուցաբերում մետրոպոլիտենի շինարարությանը վերաբերող յուրաքանչյուր հարցի նկատմամբ և այս բոլորի հետ մեկտեղ նրա խստապահանջ և հետևողական աշխատանքի շնորհիվ կատարվում էին գործկոմին տված բոլոր հանձնարարությունները: Օրինակ, որոշման համաձայն, 10 օրվա ընթացքում ավարտվեցին, մետրոպոլիտենի պահանջներին համապատասխան, Տյուլենիցի փողոցի ինչպես վերակառուցման, այնպես էլ ստորգետնյա ողջ կոնունիկացիաների տեղափոխման աշխատանքները: 1978թ. դեկտեմբերին լուծվեց N 8 օղափոխիչ հորանի համար տեղամասի իրացման հարցը հնարավորություն տալով նախատեսված ժամանակին սկսել կառույցի աշխատանքները: Քաղխորհրդի գործկոմի համապատասխան ծառայությունների առաջարկով մետրոշինարարներին հատկացվեց հողատարածություն երկու բնակելի հանրակացարանների շինարարության իրականացման համար: Ինչպես նախատեսված էր, մինչև 1979թ. հուլիսի 1-ը Երևանի Մանվածքային, Չեթածառի կոմբինատների, Ծխախոտի ֆաբրիկայի տարածքներում և նրանց հարող մասերում իրականացվեցին մետրոպոլիտենի շինարարության համար անհրաժեշտ աշխատանքներ հնարավորություն տալով ըստ նախատեսված գրաֆիկի կատարել նաև մյուս գործողությունները: Այստեղ պետք է հիշատակել նաև քաղգործկոմի նախագահի առաջին տեղակալ Յուրի Լևոնի Ջավադյանին (նրան ենթակա տրեստներն ու վարչություններն էին զբաղվում մետրոյի հետ կապված հարցերով), որն իր գործնական հատկություններով և բարձր պատասխանատվությամբ միշտ իր բարձրության վրա էր գտնվում:

Մետրոպոլիտենի շինարարության իրականացման մասին կուսակցության և կառավարության որոշումից հետո հետևողական լուրջ միջոցներ ձեռնարկվեցին տեղամասերում կադրերի համալրման, որակավորման բարձրացման, նրանց հետ տարվող աշխատանքի ուղղությամբ: Առաջին իսկ օրից միութենական տարբեր քաղաքներից գործուղվեցին բարձրորակ մասնագետներ, ելնելով մետրոյի շինարարու-

թյան կարիքներից նրանց գործուղումը Երևան շարունակվեց մինչև 1988թ. /այս առիթով երբեմն կշեշտվեն նրանց Երևան գալու փաստերը/: Սակայն այստեղ ուզում ենք նշել հիմնական շինարարի N 160 շինմոնտաժային վարչության կողմից կարճ ժամանակահատվածում 1978թ. ընթացքում կադրերի համալրման ուղղությամբ տարվող աշխատանքները:

Առ 1-ը հունվարի 1979 թ. N 160 շինմոնտաժային վարչությունում աշխատում էին 924 մարդ, որոնցից 780-ը, բանվորներ էին, ինժեներներ 95-ը, ծառայողներ 25-ը: 1978թ. կատարված գործնական քայլերի շնորհիվ 1977թ. համեմատ հատկապես բանվորների թիվը կրկնապատկվեց /ցավոք, հոսունությունը նույնպես մեծ էր, հեշտ չէր ընդերքում աշխատելը/: Ընդունված աշխատողներից 241-ը աշխատանքի էին անցել իրենց դիմումների համաձայն, իսկ 119-ը ըստ հասարակական կոչի, կոմերիտական ուղեգրերով: Բանվորական որակյալ կադրերով ապահովվելու համար բավականին լուրջ միջոցառում ձեռնարկվեց: «Հայթուներչինի» և N 160 շինմոնտաժային վարչության ջանքերով ստեղծվեց ուսումնական կենտրոն – կոմբինատ, ուր նորեկները 3-4 ամսվա ընթացքում ստանում էին նախընտրած մասնագիտությունը:

Նախատեսված էր 1978թ. կոմբինատում պատրաստել 200 պրոֆեսիոնալ կադրեր: Պատրաստեցին 225-ը, որոնցից 37-ը սովորեցին երկրորդ մասնագիտությունը, իսկ դա մետրոյի շինարարությունում մեծ նշանակություն ունեն:

Ասվեց, որ մետրոշինարարությունում բանվորական ուժի հոսունությունը մեծ էր, համեմատած նույնիսկ շինարարական այլ կազմակերպությունների, արտադրության հատկապես քիմիական ծանր արտադրամասերի հետ և դա բնական էր /պատահական չէ, որ նման կառույցներում աշխատանքային տևողությունը 6 ժամ էր և նրանց տրվում էր ծրի սնունդ/: Ահա թե ինչու աշխատողների հոսունության կրճատման ուղղությամբ անհրաժեշտ էր ձեռնարկել կոնկրետ և գործնական քայլեր: Որքան էլ կարճ ժամանակ էր անցել մետրոպոլիտենի շինարարության մասին հանրահայտ որոշումից, շինվարչության ղեկավարության, կուսակցական, արհմիութենական կազմակերպությունների ձեռնարկած միջոցառումները դրվատանքի էին արժանի: Եվ այսպես, միայն

մեկ տարվա ընթացքում (այն էլ ոչ ամբողջ տարվա) 1978 թ., իրականացվեցին մի շարք միջոցառումներ աշխատավորների բնակարանային և կենցաղային պայմանների բարելավման ուղղությամբ: Օրինակ, 46 ընտանիքներ ստացան ընտանեկան հանրակացարաններ, 15-ը ապահովվեցին հանրակացարանով, 7 ընտանիքների հատկացվեցին նոր բնակարաններ, 174 անուրի աշխատակիցների տեղավորեցին հանրակացարանում: /Իհարկե, դեռ հերթի սպասողներ կային, նրանց թիվը հասնում էր 130-ի/: Կտրուկ շրջադարձ կատարվեց տեղամասերում, N 160 շինվարչության բոլոր տեղամասերում արդեն գործող բուֆետների, բաղնիքների, գրադարանների հետ մեկտեղ ստեղծված «Կարմիր անկյունները» կահավորվեցին նոր հեռուստացույցով, ստացվում էին թերթեր և ամսագրեր: Որոշակի աշխատանք տարվեց կանանց աշխատանքային պայմանների բարելավման ուղղությամբ: Շինվարչությունում աշխատում էին 167 կին, որոնցից 120-ը բանվորներ էին, 17-ը ինժեներներ, տեխնիկներ, 18-ը ծառայող և այլն: Ներգետնյա աշխատանքներին ընդգրկված էին 33-ը, որոնք հիմնականում զբաղվում էին թեթև աշխատանքով: Նրանց համար անհրաժեշտ պայմանների ստեղծմանն առաջնահերթ ուշադրություն դարձվեց, նախատեսված բոլոր միջոցառումներն իրականացվեցին:

Հոգ տարվեց աշխատողների հանգստի կազմակերպման, բուժման ուղղությամբ: 1978թ. աշխատողներից 16-ը գնացին բուժման առողջարաններում, հանգստյան տներում եղան 18-ը, տուրիստական ուղեգրերով հանրապետությունից դուրս գնաց 8 մարդ, պանսիոնատներում հանգստացել են 12-ը և այլն: Ի դեպ, որպես ակնառու, պետք է ասեն, որ վարչության բոլոր տեղամասերում տարվա բոլոր ամիսներին և հատկապես ամռանը, հատուկ առանձնացված «Հայտարարությունների համար» տախտակի վրա փակցվում էր ցուցակ, ուր նշվում էր հանգստյան տների և պանսիոնատների տեղերը, քանակը, ուղեգրերի արժեքի 20 տոկոսը մուծում էին մետրոշինարարները, մյուս մասը շինկոմը: Հանրապետության Համխի կողմից այս առումով մետրոշինարարների համար կանաչ ճանապարհ էր բացվել: Նրանց հարցով անմիջապես զբաղվում ու բացառիկ մեծ օգնություն և սրտացավ մոտեցում

էր ցուցաբերում՝ հանրապետության արհեստակցական միության նախագահ Լևոն Գուրզեմի Սահակյանը:

Կադրերի հետ առնչվող աշխատանքը, նրանց տրվող անհրաժեշտ գնահատականը նույնպես գտնվում էր շինվարչության ղեկավարության ուշադրության կենտրոնում: Խոսենք փաստերով.

Ներգետնյա փականագործ – մոնտաժող Ֆ.Աբրահամյանի աշխատանքային մեծ փորձը, խորը գիտելիքները հուշեցին վարչության ղեկավարությանը նրան առաջ քաշել և նշանակել գլխավոր էներգետիկի պաշտոնին, չնայած, նա բարձրագույն կրթություն չուներ: Հորատող բանվոր Ա. Մանուչարյանի աշխատանքային փորձը և կազմակերպչական ունակությունը հաշվի առնելով, նրան հրամանագրեցին որպես հերթափոխի ինժեներ, հորատող բանվոր Գ.Հակոբյանը հրամանագրվեց արտադրական պլանային բաժնում որպես տնտեսագետ, Ե.Ղազարյանը՝ որպես վարչության ֆ պետի տեղակալ, Ն. Բարսեղյանը՝ որպես գլխավոր հաշվապահ: Կին կադրերից 8-ը ևս առաջ քաշվեցին, որոնցից Պ. Զավգորդզակյան հերթափոխի մարկշեյդերից հրամանագրվեց որպես տեղամասի մարկշեյդեր և այլն: (Առաջ քաշված կադրերն ունեին բարձրագույն և միջին մասնագիտական կրթություն): Ուսումնական հաստատություններում սովորելու համար միանգամայն բարենպաստ մթնոլորտի մասին են խոսում հետևյալ տվյալները: 1978 թ. շինվարչության աշխատողներից 4-ը ընդունվեցին բուհ, երեքը՝ տեխնիկում, բուհերում շարունակում էին սովորել 11 մարդ, տեխնիկումներում՝ 7-ը, իսկ երեկոյան դպրոցներում՝ 8-ը:

Կադրերի հետ տարվող աշխատանքի, նրանց առաջ քաշման, ուսումը շարունակելու հարցում մեծ սրտացավությամբ էր վերաբերվում վարչության պետ Ժորժ Ավանեսյանը և եթե որևէ դեպքում նա իր բնավորությանը հակառակ մերժում էր մարդկանց /հիարկե, ելնելով օրենքի պահանջներից/, ապա երիտասարդների ուսման հարցում օգնելու, նրանց ճիշտ գնահատականի արժանացնելու հարցում, ինչպես շրջապատի մարդիկ էին տեսնում ու ասում, նրա նմանը չկար: Այս բոլորն իր դրական կնիքն էր թողնում գործի առաջընթացին: Նա հայրական մոտեցում էր ցույց տալիս նաև Միության տարբեր քաղաքներից արտադրական պրակտիկայի եկած բուհի ուսանողների նկատմամբ: Եվ պատա-

հական չէ, որ 1978թ. Լենինգրադից, Մոսկվայից, Մինսկից արտադրական պրակտիկայի եկած բուհերի 29 ուսանողներից 24-ը աշխատեցին Երևանի մետրոպոլիտենի բանվորական տեղամասերում և վարձատրվեցին ըստ արժանվույն:

Բանվորական կոլեկտիվում սնված ու մեծացած մարդն ուրիշ է, նա շինարար է նաև իր վերաբերմունքով, հոգով ...

Դեռ չէր լրացել մեկ տարի ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի 1978թ. հունվարի 24-ի որոշումից, սակայն կարճ ժամանակում մետրոպոլիտենի շինարարությունում լուրջ քայլեր կատարվեցին, ձեռքբերումները մեծ էին: /Ի դեպ, ՀԿԿ Կենտկոմի բյուրոն 1978թ. հունվարի 10-ին մանրագնին քննարկել, հավանություն էր տվել մետրոպոլիտենի շինարարությանը վերաբերող ողջ ծրագրին, որից հետո միայն կառավարության հետ հունվարի 24-ին կայացրել համատեղ որոշում./: 1979թ. անելիքներն ավելի շատ էին, իսկ 1980թ. անհամեմատ ավելի շատ, քան անցած երկու տարիները միասին վերցրած: Սակայն դեռ պարզելու շատ խնդիրներ կային, որոնք պայմանավորված էին միութենական կառավարության գործնական քայլերով: Բանն այն էր, որ անհրաժեշտ էր կտրուկ հստակեցնել միութենական համապատասխան վերին օղակների դերը Երևանի մետրոպոլիտենում նրանց կողմից նախատեսվող աշխատանքների ծավալների ուղղությամբ և, որ ամենակարևորն էր, ելնելով 1978թ. աշխատանքների ծավալների նախնական տվյալներից՝ առաջարկություններ ներկայացնել միութենական կառավարությանը ըստ տարիների մայրաքաղաքի մետրոպի շինարարությունը ֆինանսավորելու համար:

Մետրոպոլիտենի տնօրինության, «Հայթունելչինի», «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի և գործի հետ առնչվող այլ կազմակերպությունների մասնագետները, ելնելով 1978թ. աշխատանքների ծավալների հավանական տվյալներից, 1978թ. վերջերին կազմեցին ծանրակշիռ փաստաթուղթ՝ հետագա գործունեության առաջարկներով, ՀԿԿ Կենտկոմում և Հայաստանի կառավարությունում մանրագնին քննարկելուց հետո ներկայացվեցին ճանապարհային հաղորդակցության և տրանսպորտային շինարարության միութենական նախարարություն-

ներին, որից հետո հանրապետության կառավարությունը միութենական նախարարությունների առաջարկները ներկայացրեց ԽՍՀՄ պետպլանին:

ԽՍՀՄ նախարարների խորհուրդը 1979թ. մարտի 2-ին N 431 կարգադրությամբ Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունը մտցրեց միութենական կառավարության նոր սկսվող 1979թ. կապիտալ շինարարության տիտղոսացուցակի մեջ: Այս փաստաթուղթը ևս մեծ կարևորություն ուներ. դրանով ամբողջությամբ հաստատվեց Երևանում կառուցվող մետրոպոլիտենի շինարարության առաջին հերթի ողջ ընթացքը: Ելնելով ընձեռված հնարավորություններից, 1979թ. մարտի 29-ին ՀՍՄՆ նախարարների խորհուրդը կայացրեց N 163 կարգադրությանը, որով նախատեսվեց «Քարեկամություն» կայարանից մինչև «Քարեգին Տժդեհի հրապարակ» կայարանի առաջին հերթի շինարարության (11,5 կմ երկարությամբ), 9,9 կմ-ը շահագործման հանձնել 1980թ., որի առաջին հերթի առաջին տեղամասն էր լինելու «Քարեկամություն» կայարանից մինչև «Սասունցի Դավիթ» կայարան հատվածը, իսկ 1981թվականին հաջորդ 1,6 կմ-ը /մինչև «Քարեգին Տժդեհի հրապարակ»:

Այդ նպատակով նախատեսվեց հիմնական ֆոնդերի արժեքը՝ 86,4 մլն. ռուբլի /1980թ. ներդրվելու էր 78,2 մլն. ռուբլի, իսկ 1981թ.՝ 8,2 մլն. ռուբլի/: Նախատեսվեց իրականացնել 88,2 մլն. ռուբլու կապիտալ ներդրումներ՝ 1979թ. 14,8 մլն. ռուբլու, 1980թ.՝ 24 մլն. ռուբլու և 1981թ.՝ 8,2 մլն. ռուբլու, այդ թվում՝ շինմոնտաժային աշխատանքների ծավալը՝ 76 մլն. ռուբլի և այլն /տես աղյուսակ 2/:

Ի դեպ, կուսակցական, կառավարական օրգանների կողմից ընդունված որոշումները շատ կոնկրետ էին՝ ձգտելով խուսափել շատ որոշումներ ընդունելուց, և դա արդյունք էր հարցերի խորը ուսումնասիրության, հարցերին տրվում էին արմատական լուծումներ: Կառավարությունում առանձնահատուկ ուշադրություն էր դարձվում կարգադրությունների կատարմանը, որոնց անհրաժեշտությունը ցայտուն նկատվում է մետրոպոլիտենի շինարարությանը վերաբերող փաստաթղթերում, դրանք եղել են շատ հստակ և իրականացվել են կարճ ժամկետում, առանց խախտումների:

Բերենք միայն մեկ օրինակ. 1979թ. հոկտեմբերի 2-ին մետրոպոլի-

տենի տնօրինության պետ Ի. Պապիկը գրություն է հղում ՀՍՄՆ նախարարների խորհրդի նախագահ Ֆ. Սարգսյանին, տեղեկացնելով, որ

Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի գործարկման համար նախատեսված ծախսերը ըստ տարիների

Աղյուսակ – 2

	Նախագծային- նախահաշվային փաստաթղթերով նախատեսված ծախսերը	Ըստ տարիների կատարվելիք աշխատանքների համար նախատեսված ծախսերը		
		1979թ	1980թ.	1981թ
Գծի երկարությունը /կմ/	11,5	—	9,9	1,6
Հիմնական ֆոնդեր /մլն ռուբ./	86,4	—	78,2	8,2
Կապ. ներդրումների ծավալը /մլն ռուբ./ այդ թվում՝	88,2	14,8	24,0	8,2
Շինմոնտաժային աշխատանքներ /մլն ռուբ./	76	11,4	20	6,1
Անավարտ շինարարություն /մլն. ռուբ./	—	56	1,8	—

Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունում սկսվում են մոնտաժային աշխատանքները: Հանրապետությունից դուրս գտնվող կազմակերպություններից օրական ստացվում էին մեծ քանակությամբ սարքավորումներ: Որպեսզի ժամանակին մոնտաժողներին տրվեն սարքավորումները և չծախողվեն դրանց ժամանակին տեղադրումը, խիստ անհ-

րածելու էր զգացվում ավելացնել կոմպլեկտավորման բաժնի աշխատողների քանակը: Երկու օր հետո, Ֆ. Սարգսյանի կարգադրությամբ, երեք ամիս ժամանակով բարձրորակ մասնագետներ գործուղվեցին հանրապետության Կոմունալ-կենցաղային նախարարությունից և ՀՍՍՀ էներգետիկայի և էլեկտրաֆիկացիայի գլխավոր վարչությունից՝ մետրոպոլիտենի տնօրինության տրամադրության տակ: Նման դեպքերի շատ հանդիպեցինք հանրապետության Պետական արխիվում՝ մետրոպոլիտենի տնօրինությանը վերաբերող ՀՅՆՊԿՊԱ N 1165 ֆոնդի փաստաթղթերն ուսումնասիրելիս:

...«Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտում 1979թ. տարվա առաջին իսկ օրից /ինչպես միշտ/ լայն թափով ընթանում էին մետրոպոլիտենի համար նախատեսված նախագծային աշխատանքները: Այն ավելի լարված բնույթ կրեց կառավարության 1979թ. մարտի 29-ի կարգադրությունից հետո: Ուսումնասիրությունները ցույց տվեցին, որ բառացիորեն նախատեսված ժամկետներում կատարվեցին ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի 1978թ. նոյեմբերի 28-ի N 730 որոշմամբ նախատեսված բոլոր հանձնարարությունները: Լայնածավալ աշխատանքներ կատարվեցին թունելներում գծերի տեղադրման, ջրմուղի գծի անցկացման, լուսավորության ապահովման, ուժային և ցածր լարման կաբելների, կոնստրուկցիաների, բանվորական գծագրերին բնորոշ փաստաթղթերի ստեղծման ուղղությամբ: Բերենք մի քանի օրինակ: Ընթացքային թունելներում լուսավորության գծի անցկացման համար բանվորական գծագրերով 1979թ. փետրվարին ապահովվեցին «Բարեկամություն»- «Մարշալ Բաղրամյան» աջընթացքային թունելի համապատասխան մասնագետներին, «Ուսանողական»-«Հանրապետության հրապարակ» ծախս ընթացքային թունելի շինարարներին մարտին, «Հանրապետության հրապարակ» - «Զորավար Անդրանիկ» ծախս ընթացքային թունելի շինարարներին ապրիլին, քարշային իջեցման ենթակայանի համար հովանոցի ներքին կոնստրուկցիաների, էլեկտրատեխնիկական, սանտեխնիկական կարգավորման, կաբելների և օդափոխության սարքերի տեղակայման բանվորական գծագրերը տրվեցին «Ուսանողական» կայարանի աշխատողներին 1979թ. հունվարին, «Հանրապետության հրապարակ» և «Մարշալ Բաղրամյան» կայարանի աշխատանքների իրականացման համար 1979թ. մայիս ամսին և այլն: Իհարկե, երբեմն եղել

են նախագծողների կողմից գծագրերը կամ համապատասխան փաստաթղթերը ժամանակին չհանձնելու դեպքեր, որոնք արծարծվել են նաև կառավարության կողմից արձանագրված որոշումներում: Սակայն երևույթը բառացիորեն չի ազդել շինարարության ընթացքի վրա, ժամկետների շեղումը եղել են մեկ կամ երկու ամիս: Հիշատակենք նաև, որ երբեմն էլ ընդունված որոշումները եղել են շատ «սեղմ», ելնելով նրանից, որ ինստիտուտի աշխատողները կհասցնեն դրանք կատարել, դառնալով շինարարական գործողությունների համար «արագացուցիչ»: Չմոռանանք մի հանգամանք. եթե «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կողմից իրականացված և «ժամանակին չհասցրած», ասենք, նախագծային աշխատանքները նույնիսկ մեծ խստությամբ նորմավորենք, ապա կհանգենք մի եզրակացության, որ նրանք կատարվել են կրկնակի անգամ շուտ:

Պարզ է, որ շինարարական նոր գործընթացների, նյութերի, լեռնային հորատանցող տեխնիկայի յուրացման համար պահանջվում էր նաև ինժեներատեխնիկական աշխատողների ընտրության և բանվորական կադրերի մասնագիտական պատրաստման կոմպլեքս միջոցառումների պլան: Այլ քաղաքների մետրոպոլիտեններից ինժեներատեխնիկական անձնակազմ և բանվորներ աշխատանքի հրավիրելու ժամանակին կիրառվող համակարգն իրեն արդարացրեց: Սակայն աշխատանքների ծավալի կտրուկ աճն ստիպեց նոր ձևով մոտենալ այս հարցի լուծմանը: Վերցվեց հորատանցողների և ինժեներական աշխատողների աճի ապահովման անշեղ կուրս: Այդ կապակցությամբ ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի որոշմամբ Երևանի Պոլիտեխնիկական ինստիտուտի լեռնամետալուրգիական ֆակուլտետում բացվեց «Ստորգետնյա կառույցների շինարարություն» մասնագիտություն: Կարճ ժամանակ էր անցել, սակայն արդեն Երևանի մետրոպոլիտենում հաջողությամբ աշխատում էին մետրոշինարարության խնդիրներին վերաբերվող թեմաներով դիպլոմային աշխատանքներ պաշտպանած Երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտի շրջանավարտներ Համլետ Սիմոնյանը, Ռաֆիկ Հայրապետյանը, Ֆելիքս Պետրոսյանը և ուրիշներ:

Հայաստանի կոմերիտիությունն այս շինարարությունը հայտարարեց հարվածային կառույց և ստանձնեց դրա շեֆությունը: Մետրոշինարարները մեծ հույսով սպասում էին, որ այդ նախաձեռնությունը

նույնքան լավ շարունակություն կունենա և նրանք արժանի համալրում կստանան: Քաղաքի կուսընթացները, Երթադկոմի որոշման համաձայն սիստեմատիկաբար զբաղվում էին մետրոպոլիտենին բանվորական ուժով ապահովելու գործով: «Հայթունելիում» ստեղծված ուսումնական կոմբինատը առաջնահերթ ուշադրություն էր դարձնում բազմապրոֆիլ կադրերի պատրաստման խնդրին:

Այս ամբողջ հավաքական ուժն իր նպատակին ծառայեց: Ամիսների ընթացքում աստիճանաբար շինարարությունը համալրվեց նոր կադրերով, որակյալ տարբեր օպերացիաներ կատարելու ունակ բանվորների թիվն աստիճանաբար մեծացավ: Համախմբված և հետևողական աշխատանքն իր արդյունքը տվեց՝ տարեվերջին մետրոշինարարների կոլեկտիվի անդամների թիվը կրկնապատկվեց:

Կարևորագույն խնդիրներից էր նաև բանվորների մասնագիտական որակավորման բարձրացումը: Այդ նպատակով 1978-1980թ. թ. 500⁺ մարդ մասնագիտական գիտելիքներ և փորձ ձեռք բերեցին Մոսկվայում, Լենինգրադում, Թբիլիսիում: Ծրագրված էր, որ սկզբնական շրջանում մեր տղաները փորձաշրջան անցկացնեն այդ քաղաքների մետրոներում, ապա նոր տեղափոխվեն Երևան:

Չեռնարկած միջոցառումները դրական ազդեցություն ունեցան տարեկան աշխատանքների ծավալների իրականացման գործում: 1979 թ. նախատեսված էր կատարել 11,4 մլն ռուբլու շինմոտաժային աշխատանքներ: Տարվա սկզբին եղած հնարավորություններն արդյունավետ օգտագործելու շնորհիվ որոշվեց այն հասցնել 15 մլն ռուբլու: Սակայն նոր կադրերով համալրումը, մի շարք կազմակերպչական—տեխնիկական միջոցառումների իրականացումը և ամենահիմնականը՝ 1980թ. վերջին մետրոյի գործարկումը պահանջում էր պլանը գերակատարել ոչ պակաս ևս 25 տոկոսով, որի իրականացման համար 1979թ. ընթացքում ստեղծվել էին գրեթե բոլոր նախապայմանները: Արդեն պատվիրվել և 1979թ. ամբողջությամբ ստացվել էր երկրի ավելի քան 200 գործարաններից 8 մլն ռուբլու արժողության 4000 անուն սարքավորումներ (նախատեսվածի 60 տոկոսը):

Առանձնահատուկ պետք է նշել Պողոսկ քաղաքի կաբելի արտադրական միավորման գլխավոր տնօրեն Գեորգի Գրիգորի Թովմասյանի անգնահատելի օգնությունը Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությա-

նը: Նա Երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտի շրջանավարտներից և Երթադկոմի առաջին քարտուղար Լեոնիդ Ներսեսյանի ուսանողական ընկերն էր: Եվ ահա այս մոտիկ հարաբերությունները իրենց մեծ գործը կատարեցին: Միավորման կողմից թողարկվող մետրոպոլիտենի համար անհրաժեշտ կաբելային իրերը Երևան էր փոխադրվում նախատեսված ժամկետից էլ շուտ: Անհրաժեշտությունից ելնելով երբեմն Գ.Թովմասյանը նույնիսկ մեկ օրվա ընթացքում հատուկ ինքնաթիռով մետրոշինարարներին հասցրել է անհրաժեշտ կաբելներ: Լ.Ներսեսյան-Գ.Թովմասյան ընկերական հարաբերությունները այնպիսին էին, որ քարտուղարն իր ընկերոջ ուժերն օգտագործում էր, որպես «արագացուցիչ»՝ Միության այլ գործարաններից կապի միջոցներ ժամանակին ստանալու գործում: Ավելին, Գ.Թովմասյանի մեծ հեղինակությունն ու գործնական կապերը օգտագործվեցին տարբեր քաղաքներից նրա օգնությամբ ժամանակին սարքավորումներ ստանալու համար: Երեք տարուց ավելի է, ինչ իր մահկանացուն կնքեց Գեորգի Թովմասյանը: Հպարտության մեծ զգացումունք ես ապրում հայ որդու հիշատակին նվիրված «Տնօրենի ճակատագիրը» գրքի յուրաքանչյուր տողն ընթերցելիս («Գլոբուս» հրատարակչություն, Մոսկվա 2002թ.): Ահա նրա նկատմամբ երախտիքի զգացումընթացումը ներշնչված մեկ նախադասություն. «Նրա անսպասելի մահը ցնցեց ողջ քաղաքը: Եվ եթե հնարավոր լիներ համեմատել այդ զարմանալի մարդու ընկերներին, գործարանի կոլեկտիվին, Պողոսկ և նրա սիրելի Հայաստանը երաժշտական ինչ-որ բարդ գործիքի հետ, ապա Գեորգի Գրիգորիչի մահը կտրեց նրա մեջի մի շատ կարևոր, մի գուցե և միակ խորհրդավոր լարը»:

...Աշխատանքները լավ էին ընթանում բոլոր տեղամասերում: Մայրաքաղաքում մետրոպոլիտեն ունենալու բուն գաղափարը ոգեշնչել, շինարարություն էր բերել բազմաթիվ հայրենասերների, որոնց կանքով շունչ ու մարմին էր առնում Երևանի այս հազվագյուտ կառույցը: Ինչպես ընդունված է ասել, լավերի մեջ կան լավագույնները և կցանկանալինք նշել նրանցից մի քանիսի անունները: Ընթերցողին հայտնի երիտասարդ շինարար Կարեն Ադամյանին, որպես լավ ինժեների և կազմակերպչի, վստահվել էր «Երիտասարդական» տեղամասը: Այստեղ 80-ի շեմին ավարտին էին մոտենում էլեկտրամոտաժային և սանհանգույցի շինարարական աշխատանքները: Չնայած հիդրոերկրաբանական

բազմաթիվ դժվարությունների, հորատողները հաստատուն քայլերով առաջ էին գնում «Հոկտեմբերյան» (Զորավար Անդրանիկ) կայարան տանող ընթացքային գետնուղիներով: «Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասի ղեկավարն էր արդեն մետրոյում մեծ հեղինակություն և համբավ վայելող, բանվորության սիրելի մարդկանցից մեկը Գագիկ Մարտիրոսյանը, և պատահական չէր, որ նրա մասին ասում էին, մարդկանց «հոգու գիտակ», նրա մոտ հիմնալի շատ աշխատողներ կային: Բարձր արտադրողականությամբ և աշխատանքի որակով աչքի էին ընկնում տեղամասի շատ աշխատողներ հատկապես հորատողներ Յրաչիկ Գոգանյանը, Վիկտոր Լազյանը, Ալեքսանդր Մանսուրյանը, Լևոն Սարգսյանը, որոնք իրենց աշխատանքային ընկերների հետ միասին մեկ ամիս շուտ կատարեցին 1979թ. պլանը: Ապարից ազատեցին կայարանային բոլոր երեք սրահները: Տեղափոխվեց ավելի քան 5 հազար խորանարդ մետր ապար: Տարեվերջին աջակողմյան սրահը հանձնվեց հարդարողներին: Դեպի «Բարեկամություն» կայարան տանող գետնուղիներում մոնտաժվեցին հազար գծամետր հիմնական երկաթգծեր: Մետրոշինի «Բարեկամություն» կայարանի Ռևիկ Ստեփանյանի ղեկավարած «Արփա-Սևանշին» տարբեր ազգություններից բաղկացած կոլեկտիվի ներկայացուցիչները՝ բրիգադիրներ Իվան Մարկինը և Սաշիկ Սահակյանը, հորատողներ Ալեքսանդր Գրիգորևը, Վախթանգ Գրիգորյանը, Էդիկ Բաբայանը և մյուսները, 1979թ. ընթացքում հաջողությամբ կատարեցին իրենց հանձնարարված գործը: Իսկ հորատողների՝ Վլադիմիր և Սաշա Զաքարյաններ, Ժորա Սահակյան և Վիկտոր Զալբայան, կոմպլեքս բրիգադը կուտակելով մեծ փորձ Սիբիրում, Միջին Ասիայում և Հայաստանում, հաջողությամբ կատարեց նաև տեղամասի ստորգետնյա սրահների շինությունների աշխատանքները:

...«Բարեկամություն» և «Զորավար Անդրանիկ» կայարանների միջև մեծ թափով ընթանում էին ստորգետնյա աշխատանքները: Ավարտվում էր թունելի հորատանցումը, սկսվում էր նախասրահների հարդարման աշխատանքները, սարքավորումների մոնտաժումը: Իսկ «Հայտրանսշին» առաջավոր բրիգադներն սկսել էին՝ հաջորդ աշխատանքների ցիկլը՝ մետրոպոլիտենի բացօթյա մայրուղու գծերի տեղադրումը, որոնք անցնում էին Երևանի երկաթուղային ճանապարհներից մինչև Լենինյան շրջանի արդյունաբերական ձեռնարկությունների

կենտրոնը:

Ցանկանում ենք վերհիշել մետրոշինի առաջավոր աշխուկության գործունեության մի փոքր ժամանակահատվածի աշխատանքի մասին ևս: Հուլիս ամսին Սևան փողոցը վեր էր ածվել շինարարական հրապարակի, իսկ սառցակոմբինատի պահեստներին զուգահեռ ձգվում էր մեծ փոսորակ, որտեղից Երևանի մետրոպոլիտենի ներգետնյա գիծը վեր էր բարձրանալու գետնի երես:

Սևանի և այլ փողոցների որոշ հատվածներում ճանապարհը մի քանի օրով փակվեց: Աշխուկ Էդվարդ Սահակյանը կազմակերպեց 24 ժամյա աշխատանք ճանապարհային երթևեկությունը արագ վերականգնելու համար: Նրա ղեկավարությամբ՝ ավարտվեցին Սևանի փողոցի ուղղությամբ 590 մետր երկարությամբ հենապատի բետոնապատման և մոնտաժային աշխատանքները, որից հետո սկսեց Երևանի կայարանի տակով անցնող 70 մետր երկարությամբ ստորգետնյա անցուղու հորատանցումը:

Լուծվել էր մետրոշինարարության ամենակարևոր խնդիրներից մեկը՝ լրացվել էր թուջե վահանակների պակասը: Մետրոպոլիտենի բոլոր տեղամասերում արագ կերպով տեղադրվում էին թուջե վահանակները: Բանն այն էր, որ տարվա սկզբից, հատկապես Ռուսաստանից, ստացվում էին նախորդ տարիներից «պարտք» մնացած թուջե վահանակները:

Երևանի մետրոպոլիտենի վերգետնյա կառույցներից մետրոպոլիտենի տնօրինության և նրանց կապի ծառայության 14 հարկանի ինքնատիպ և գեղեցիկ շենքի շինարարությունը մեծ թափ ընդունեց 1979թ.: Աշխատանքներն իրականացվում էին «Երքիմշին» տրեստի կողմից: Այստեղ տեղադրվելու էին ամենաբազմապիսի ապարատներ, ավտոմատիկա, հեռուստամեխանիկա, մետրոպոլիտենի կառավարման բոլոր լծակները, ուստի դրա ժամանակին գործարկումը կենսական պահանջ էր և այս շինարարությունը առնվեց ամենօրյա հսկողության տակ:

Մետրոպոլիտենի բարդ համալիրի կարևոր օբյեկտներից էր նրա վազոնային դեպոն, որը կառուցվում էր «Հայէլեկտրո» գործարանի մոտ: Դա լինելու էր մի խոշոր շինություն, որը զբաղեցնելու էր 24 հա տարածություն: Այստեղ կատարվելու էին շարժական կազմի բոլոր նո-

րոգումները, կոմպլեկտավորվելու էին գնացքները: Թունելի շինարարների համար մեծ օգնություն էր արտադրական երկու բազաների կառուցումը, որոնց աշխատանքներին ևս 79-ին առանձնահատուկ հսկողություն դարձցվեց: Բազաների նախագծային արժեքն անցնում էր 3 մլն. ռուբլուց: Դրանից մեկը Ադի հանքի մոտ է գտնվում, իսկ մյուսը հիմնականը, կառուցվում էր Սովետաշենի մոտ:

1979թ. առաջին իսկ օրից «Հայթունելչինում» ստեղծվեց նոր կազմակերպություն N 25 թունելային ջոկատը, որի աշխատանքների հիմնական պարտականությունը սկզբնական շրջանում «Հոկտեմբերյան» («Ձորավար Անդրանիկ») կայարանի շինարարությունն էր, հետագայում նրան հանձնարարվեց նոր տեղամասերի շինարարություն: Հարկ է նշել, որ կայարանի շինարարությունն ընթանում էր մեծ դժվարություններով: Ապարները միատեսակ չէին, թույլ ապարներում երբեմն փլուզում էր առաջանում: Շինարարներին խանգարում էր ջուրը, որը մյուս տեղամասերի համեմատ այստեղ գրեթե կրկնակի անգամ ավելի էր: Տեղ-տեղ մետրոշինարարները մեծ ուժ էին ծախսում ստորգետնյա ջրերը պոմպերով դուրս մղելու համար: Կոլեկտիվում իրենց լավ աշխատանքներով աչքի էին ընկնում մեխանիկները, փականագործները, եռակցողները՝ Հարություն Սարգսյանը, Թելման Մանուկյանը, Վարագդատ Պատրոսյանը, Օնիկ Սահակյանը: Հետաքրքիր է N 25 թունելային ջոկատի գլխավոր մեխանիկ Ալեքսանդր Հարությունյանի աշխատանքային ուղին: Նա երկար տարիներ որպես մեխանիկ ծառայել էր խոշոր ջերմանավում: Սակայն, հրապուրվելով ստորգետնյա աշխատանքներով, դարձավ Երևանի մետրոշինարար և կարճ ժամանակում մեծ հեղինակություն վաստակեց: N 25 թունելային ջոկատում 79-ի հոկտեմբերին շինարարությունում լարված աշխատանքներ էին կատարվում: Արդեն հնարավոր էր «Բարեկամություն»-«Հանրապետության հրապարակ» տեղամասերից ազատ անցնել «Ձորավար Անդրանիկ» կայարան միջկայարանային աջ թունելով: Թունելային ջոկատի ուժերով «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանում մոնտաժվում էր «ԿՄ-15» տիպի թուջե վահանակի տեղադրիչը:

80-ականի շենին մետրոյի բոլոր տեղամասերում աշխատանքները մեծ թափ էին ընդունել: «Բարեկամության» և «Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասերը միմյանց հետ կապող կայարանամեջ աջ թունելում տե-

ղադրվում էին հիմնական երկաթուղիները: Դրանց 950 մետր արդեն տեղադրվել և մոնտաժվել էր: Երկաթգծի տեղադրման համար կազմակերպվել էր հատուկ տեղամաս, ուր հիմնականում աշխատում էին երիտասարդները: Երկաթգծերը գետնի տակ էին իջեցվում «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասից: Այնուհետև ստեղծված հատուկ թեք փորվածքով վագոններով փոխադրվում էր տեղադրման վայրը: Կոճղերն ու մյուս անհրաժեշտ հարմարություններն իջեցվում էին «Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասում փորված հորանով: Այդ եղանակն առաջին անգամ կիրառվեց Խորհրդային Միության մետրոյի շինարարության մեջ: Այն մշակվեց «Հայթունելչինի» մասնագետների կողմից, հետագայում այդպիսի թեք փորվածք ստեղծվեց նաև «Երիտասարդական» տեղամասում: Հակիրճ կանգ առնենք այս տան, գործունեությանը:

«Լոռի» թեք մուտքի N 2 տեղամասի պետն էր Միխայիլ Պոժիդակը: Միջառասակ, լայնաթիկունք, բարեհամբույր տեսքով փորձված շինարարը Մոսկվայից կնոջ հետ տեղափոխվել էր Երևան: Նրա բարեխիղճ աշխատանքը երբեք չեն մոռանա Երևանյան ընկերները: Տեխնիկապես գրագետ և փորձված մասնագետը շատերի համար դարձավ իսկական ուսուցիչ և ավագ ընկեր: Մետրոշինարարության մեջ բանիմաց ինժեների համբավ ձեռք բերած և կարճ ժամանակաշրջանում մեծ բարձունքների հասած N 160 շինմոնտաժային վարչության ինժեներատեխնիկական աշխատողները երբեմն կոչիմենին Մ. Պոժիդակին այս կամ այն վիճելի հարցի պատասխանը ստանալու համար: Նա նաև լավ կազմակերպիչ էր, և այդ էր պատճառը, որ նրան տեղափոխել էին հետ մնացող «Լոռի» տեղամասը:

1979թ. ընթացքում մետրոպոլիտենի կայարանների միջև ընկած հատվածում մեծ աշխատանքներ կատարվեցին: Բավական է ասել, որ մոտ 5 կմ հատվածում մնում էր կատարել ընդամենը 500 գծամետր ընթացքային թունելների հորատանցում, տեղամասերում սկսվել էին միջին կայարանների հատվածներում շարժասանդուղքների, էլետրակայանների խորը ցեմենտացումը, զգվել էին 1 կմ երկարությամբ ռելսեր:

Մետրոպոլիտենի շինարարական տեղամասերում 1980թ. շենին մեծ աշխատանքներ էին տարվում կայարանային ստորգետնյա հատվածները հարդարողներին հանձնելու համար:

Մետրոպոլիտենի վերգետնյա կայարաններում սկսվել էր կայարանային շենքերի շինարարությունը:

1980թ. ամենադժվարին տեղամասը «Հանրապետության հրապարակ» - «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանների միջև ընկած հատվածն էր: Այստեղ աջ և ձախ ընթացային թունելախորշերում մնում էր դեռևս 250-ական գծամետր անցահատման գործ: Որպեսզի պատկերացում կազմվի, թե դա իրենից ինչ է ներկայացնում, ասենք նաև, որ հորատողներն աշխատանքային ծանր պայմանների պատճառով օրական առաջ էին անցնում ընդամենը մեկ մետր: Դա նշանակում էր, որ ամբողջ գործն ավարտելու համար հարկավոր էր 250 օր, իսկ նման տեմպերով աշխատելու դեպքում հարցականի տակ էր դրվում մետրոպոլիտենի առաջին հերթի գործարկվող հատվածի շահագործման ժամկետը: Մինչդեռ «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասը, Հրանտ Ֆարմանյանի գլխավորությամբ, վատ չէր աշխատում: 300 մարդուց բաղկացած կոլեկտիվը 1979թ. կատարեց ավելի քան 3,5 մլն. ռուբ. շինարարական աշխատանքներ, կարողացավ պահպանել սա հավանական տվյալները...

«Չայտրանսշին» տրեստին էր հանձնարարվել Երևանի երկաթուղային կայարանից մինչև Կալինինի փողոցի հատվածը զցել 1960 մետր երկարությամբ վերգետնյա գիծը: Այս գործին տրեստը ձեռնամուխ եղավ հիմնականում 1979թ. առաջին եռամսյակին: Արդեն 1980թ. շեմին տրեստը հասցրեց ավարտել վերգետնյա ուղեմասի երկարությամբ ճանապարհը, Ջրվեժի գետի հունում տեղադրվեց բետոնե խողովակ, Ալրաղաց գործարանի մոտ մետրոպոլիտենի գծի տեղադրման համար երկաթուղային գիծ տեղափոխվեց, Երևանի երկաթուղային կայարանի ճանապարհի հատվածի տակ սկսվեցին հորատանցման աշխատանքները ստորգետնյա անցման համար /1980թ. հունվարի 1-ի դրությամբ 65 մետրից հորատանցվել էր 15-ը/: Ամբողջությամբ վերցրած տրեստը 1979թ. պետք է կատարեր 300 հազ. ռուբ. շինմոնտաժային աշխատանք, փաստորեն կատարվեց 590,6 հազ. ռուբ. աշխատանք:

... 1979 թ. նոյեմբերին Երջաղկոմի բյուրոն քննարկեց ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի 1978 թ. հունվարի 24-ի որոշման կատարման ուղղությամբ տարվող աշխատանքների մասին հարցը: Նշվեց, որ շինմոնտաժային և նախագծային կազմակերպություններում,

հիմնարկ-ձեռնարկություններում որոշակի աշխատանքներ են կատարվել մետրոպոլիտենում 1978 թ. հունվարի 24-ի վերը նշված որոշման կատարման ուղղությամբ: Մետրոպոլիտենում կապիտալ ներդրումների պլանը 1978 թ. և 1979 թ. 10-ը ամիսներին կատարվել է 119,8, շինմոնտաժային աշխատանքներինը 121,8 տոկոսով: Սկսվել են «Բարեկամություն» և «Սարալանջային» («Մարշալ Բաղրամյան») տեղամասերում ընթացքային թունելների գծերի տեղադրման աշխատանքները, որոշակի գործ է կատարվել ինժեներատեխնիկական աշխատողներով և բանվորներով համալրելու ուղղությամբ, մետրոպոլիտենի շինարարների համար ստեղծվել են բնակարանային և կուլտուր-կենցաղային պայմաններ:

Միաժամանակ մանրակրկիտ նշվում են տեղ գտած թերությունները և բացթողումները, նշվում ուղիներ՝ դրանք վերացնելու համար: Այսպես, 1979 թ. նոյեմբերի 1-ի դրությամբ ընթացքային և կայարանային թունելներում 354 ք.մ ետ էր գրաֆիկից, չէին լուծվել մի քանի բնակելի շենքերի իրացման հարցը: Մի շարք կազմակերպությունների հասցեին քննադատական խոսք է ասվում այն բանի համար, որ անբավարար էին կատարվել տրված հանձնարարությունները: Ելնելով աշխատանքների հետագա առաջընթացից Երջաղկոմի բյուրոն իր որոշումով գործնական քայլեր ձեռնարկեց, որոնց իրականացման շնորհիվ տեղերում նկատվեց դրական տեղաշարժեր: Այսպես, մետրոպոլիտենի շինարարությունում կուսակցական ղեկավարության ուժեղացման, գործնական օգնություն կազմակերպելու համար, ելնելով Երջաղկոմի բյուրոյի որոշումից, ստեղծվեց քարտուղարների խորհուրդ, ուր ընդգրկվեցին մետրոպոլիտենի շինարարությունում աշխատող խոշոր տրեստների, շինվարչությունների կազմակերպությունների քարտուղարները: Նրա առաջնահերթ խնդիրը համարվեց ադմինիստրացիայի նկատմամբ վերահսկողության ֆունկցիայի իրականացումը և այդ ճանապարհով 1978 թ. ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի 1978 թ. հունվարի 24-ի որոշման անվերապահ կատարումը: Հարկ է նշել, որ խորհուրդն իր դրական գործը կատարեց:

Երջաղկոմի որոշումը քննարկվեցին մայրաքաղաքի բոլոր կուսչրջկոմներում, ըստ ընդունված կարգի, հսկողություն սահմանվեցին հանձնարարությունները կատարելու համար: Օրինակ, խորհրդային շրջկո-

մի հանձնարարությամբ սահմանված ժամկետում «Բազալտ» գործարանից, «Չայարդկապ», տեխնոլոգիական սարքավորումների արտադրական միավորումներից լրացուցիչ որակյալ մասնագետներ ուղարկվեցին մետրոպոլիտենի շինարարություն, շրջկոմի կողմից հսկողություն սահմանվեց «Չայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի նկատմամբ, մետրոպոլիտենի տեղամասերի շնարարության համար նախագծային, նախահաշվային փաստաթղթերը ժամանակին հանձնելու նպատակով: Եվ ամբողջությամբ վերցրած Երջաղկոմի, մայրաքաղաքի կուսշրջկոմների կողմից ձեռնարկած միջոցառումներն օգնեցին 1980 թ. մետրոպոլիտենի աշխատանքները հաջողությամբ սկսելու համար:

... Երևանի մետրոպի շինարարության խնդիրների իրականացման, նրա որակական ցուցանիշների ապահովման գործում անզնահատելի էր Երևանի մետրոպոլիտենի տնօրինության դերը, որը կատարում էր պատվիրատուի դժվարին և պատվավոր աշխատանքը: Կապիտալ շինարարությունն իրականացնող ձեռնարկությունների աշխատանքի արդյունքների հետազոտությունից և փոխկապակցվածությունից պարզվում էր, որ շինարարության կատարելագործման համար նշանակալից ռեզերվ էր թաքցված պատվիրատուի ծառայությունում: Կյանքի մեծ ճանապարհ անցած, կազմակերպչական յուրօրինակ տաղանդի տեր, տնօրինության ղեկավար Իվան Պապիևը ոչ միայն կարողացավ կատարել տնօրինության կադրերի ճիշտ ընտրություն, այլև հետևողականության և խստապահանջության շնորհիվ ապահովվեց ծառայությունների օղակների գործունեության արդյունավետությունը, որն ավելի ցայտուն արտահայտվեց մետրոպի շինարարության նախապատրաստական ամենակարևոր ժամանակահատվածում՝ 1979թ.: Մետրոպոլիտենի տնօրինության աշխատողները բժախնդրորեն զբաղվում էին պատվիրատուի և կապալառուի պայմանագրային հարաբերություններով, ապահովում շինարարությունը համապատասխան կազմակերպությունների կողմից կատարվող նախագծային - նախահաշվային փաստաթղթերով, իրականացնում նախագծային ինստիտուտներից ստացվող բանվորական գծագրերի և նախահաշիվների ստուգումը և հանձ-

նումը կապալառուին արտադրության համար, մատակարարում տեխնոլոգիական սարքավորումներ և հատուկ նյութեր, իրականացնում կատարված աշխատանքների ծավալի ընդունում և վերահսկում, աշխատանքների կատարման կազմակերպում՝ հատուկ ուշադրություն դարձնելով աշխատանքների որակին, ապահովում շինարարության ժամանակին ֆինանսավորումը կապիտալ ներդրումների ծավալներին համապատասխան, որոնք նախատեսված էին տիտղոսացուցակով: Ինչ խոսք, նրանց աշխատանքներում լինում էին նաև թերություններ և բացթողումներ, որոնք շտկվում էին: Եվ երբեք ի հայտ չէկավ մի փաստ, որ աշխատանքների նկատմամբ անպատասխանատու վերաբերմունքի պատճառով մետրոպիտենի արհեստագործները կանգնեին դժվար կացության առաջ:

Կազմակերպչական այս վճռական փուլում անձնուրաց աշխատանքով փայլեցին գլխավոր ինժեներ Սերգեյ Բաղալովը, արտադրատեխնիկական բաժնի պետ Գագիկ Ղափլանյանը, շինարարական աշխատանքների որակի հսկողության տեսուչներ Սլավիկ Մկրտումյանը, Յրանտ Բեզլարյանը, Գևորգ Պապիկյանը, Գեմադի Իսախանովը, Կամո Աթայանը և Չաբեթ Ամատունին:

Իրականացնելով այսպիսի բարձր տրանսպորտային կառույց, ինչպիսին մետրոպոլիտենն էր, չէր կարելի աշխատանքի որակին առաջնակարգ ուշադրություն չդարձնել: Այն պահանջները, որոնք պետք է բավարարեին շինարարական-մոնտաժային աշխատանքների որակը, որոշվում էին արդեն հաստատված շինարարական նորմաներով և կանոններով, իսկ մետրոպիտենի արհեստագործության մեջ այս կամ այն կառույցի երկարակետությունը որոշում էին հատուկ իրահանգներով և տեխնիկական պայմաններով: Շինարարական - մոնտաժային աշխատանքների որակի բարձրացման համար հսկայական նշանակություն ուներ աշխատանքի նոր ձևերի և մեթոդների կիրառումը, նյութական և բարոյական խրախուսումը: Տնօրինությունը հատուկ ուշադրություն էր դարձնում բարդ հիդրոերկրաբանական, գրունտային ջրերի մեծ հոսքի պայմաններում տարվող ստորգետնյա աշխատանքների որակին: Երևանի մետրոպի շինարարության տեխնիկական ստուգումը կատարվում էր շինարարության վարչության տնօրինության լեռնային գործի փորձած տեսուչների և «Չայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի հեղինակային խմբի կողմից: Յուրաքանչյուր շինարարական տեղամասում գործում

էին հեղինակային հսկման մատյաններ, որտեղ ամեն շաբաթ կառուցվող շինարարության դիտումից հետո նշումներ էին կատարվում աշխատանքի որակի վերաբերյալ: Այստեղ հատուկ նշանակություն ուներ բետոնացման և հիդրոնեկուսացման աշխատանքների հսկումը:

Անհրաժեշտ որակի ապահովումը պարտադիր օրենք էր և մոտեցումը միանգամայն խիստ: Հսկող աչքից ոչ մի բան չէր վրիպում: Բազմաթիվ օրինակներից բերենք միայն մեկը: Ստուգումներից մեկի ժամանակ պարզվեց, որ «Բարեկամություն» շինարարական տեղամասում բետոնային աշխատանքների որակը ցածր էր և միայն տնօրինության համառ պահանջներից և կառույցի տեխնիկական բաժնի միջամտությունից հետո վերանայվեցին ցեմենտի բաղադրությունը և դրա ծախսի նորման, որի հետևանքով բետոնի և հարդարման աշխատանքների որակը զգալիորեն բարձրացավ:

Հետագայում /հիմնականում 1980թ./ խիստ հսկողություն սահմանվեց ստորգետնյա կայարանների, նախասրահների, թեք շարժասանդուղիների, թունելների ճարտարապետական հարդարման աշխատանքների որակի ապահովման վրա: Այս աշխատանքների իրականացման, երևանի մետրոշինի արդյունավետության և որակի բարձրացման գործում իր բարձր գիտելիքների և անհրաժեշտ պահանջկոտության շնորհիվ իր դրական հետքը թողեց Երևանի մետրոպոլիտենի տնօրինության գլխավոր ինժեներ Սերգեյ Բաղալովը:

* * *

...1979թ. առաջին օրերից երևաց, որ Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունը շահագործման կհանձնվի նախատեսված ժամկետին: Բանն այն էր, որ ոչ միայն Միության յոթ քաղաքների մետրոպոլիտենների լավագույն մասնագետները գործուղվում և գալիս էին Երևանի մետրոշինարարներին օգնելու, այլև ցայտուն նկատվում էր Միության հանրապետությունների ամենագործուն աջակցությունը: Եվ ինչպես միշտ, առաջատար դերը պատկանում էր Ռուսաստանին, որոնցից մենք ստանում էինք էլեկտրագնացքներ, թուջե վահանակներ, ռելսեր, օդափոխիչ սարքավորումներ, շարժասանդուղիներ, քարշային ենթակայաններ և այլն: Էլեկտրասարքավորումները, թուջե վահանակներն ու խողովակները ստացվում էին Ուկրաինայից: Ուզբեկստանից ստանում

էինք մարմար, Վրաստանից էլեկտրասարքավորումներ, խողովակներ, փայտակոճ, Ադրբեջանից երկաթբետոնե թուջե վահանակներ և այլն:

ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի 1978թ. հունվարի 24-ի որոշումից դեռ մեկ տարի չէր անցել, սակայն մետրոպոլիտենի շինարարության և հանրապետության կազմակերպություններին ձեռնարկություններին տրված հանձնարարությունների արդյունքները ուրախացնում էին մեզ: Պետք է նշել, որ նրանք մեծ պատասխանատվությամբ էին վերաբերում տրված հանձնարարությունների կատարմանը: Բավարարվեց միայն մեկ օրինակով:

Շինարարության պրոցեսում օգտագործվում էին զգալի քանակությամբ թուջե վահանակներ: Չարենցավանի «Ցեմտրալիտին» հանձնարարվել էր թուջե վահանակների փականների արտադրությունը: Չեռնարկության կոլեկտիվը մեծ պատասխանատվությամբ վերաբերվեց այս պարտականությանը և կարճ ժամանակամիջոցում յուրացնելով այդ դետալների արտադրությունը մեկ տարվա ընթացքում շուրջ 1000 տոննա թուջե վահանակների փական առաքվեց Լենինգրադ, որի շնորհիվ հնարավորություն ընձեռվեց կոմպլեկտավորել մեծ քանակությամբ թուջե վահանակներ: Մետրոպոլիտենի շինարարության հաջողություններն արձանագրվեցին մեկ կարևոր փաստաթղթում:

1979թ. դեկտեմբերի 17-ին ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհուրդը համատեղ քննարկեց «Երևան քաղաքի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի գործարկումն ապահովելու միջոցառումների մասին» հարցը: Նշվեց, որ Երևանի մետրոշինարարները բավականին մեծ ծավալի աշխատանքներ կատարեցին, որով լուրջ նախադրյալներ ստեղծեցին առաջին հերթի կոմպլեքսի թողարկումը ժամանակին իրականացնելու համար: Այո, կատարվեցին սպասվածից ավելի աշխատանքներ: Երևանի մետրոյի շինարարությունն իրականացնող N 160 շինմուտաժային վարչությունը և, 1979թ. մարտից շինարարությանը ձեռնամուխ եղած N 25 թունելային ջոկատը, նրանց օգնող «Հայթունելշինի» մեխանիզացիայի վարչության, ավտոբազայի, N 23 և 8 թունելային ջոկատների և մի շարք ենթակապալառու կազմակերպությունների ակտիվ աշխատանքը տվեցին իրենց պտուղները: 1979թ. ընթացքում առուցվեցին 1264 մետր ընթացքային և 344 մետր կայարանային թունելներ, տարբեր նշանակությունների համար իրականացվեցին 2 կմ հորա-

տանցման աշխատանքներ, սկսվեցին հիմնական գծերի տեղադրումը, իրականացվեցին համատեղված քարշային ենթակայանների օդափոխիչ համակարգերի, տարբեր նպատակների համար ծառայող սարքավորումների մոնտաժման աշխատանքներ, ավարտման եզրին հասցվեց կարելային ցանցերի տեղադրումը, սկսվեց վերգետնյա նախասրահների շինարարությունը, խորը ներդրման կայարանների հարդարումը և այլն: Ամբողջությամբ վերցված մետրոպոլիտենի շինարարությունում շինմոնտաժային աշխատանքների տարեկան պլանը կատարվեց 123,9 տոկոսով:

Անկախ այս ամենից մետրոպոլիտենում շինարարական աշխատանքները դեռ բավականին շատ էին և 1980թ. շեմին Հայաստանի կուսակցության և կառավարության կողմից մետրոյի աշխատանքների ընթացքին անդրադառնալը միանգամայն տեղին էր ու կենսական անհրաժեշտություն գործնական մոտեցմամբ, հետագա անելիքների հստակ ծրագրերի շարադրմամբ, կատարման վերահսկողությամբ:

...Մետրոյի շինարարության գործում ձեռք բերած հաջողություններն անհնարին էին առանց վարչության բոլոր ծառայությունների կազմակերպված և նպատակային գործունեության: Նրանց ըստ արժանվույն գնահատելու համար հակիրճ կանգ առնենք հիմնականում երկու ծառայությունների գործունեության վրա:

Մետրոպոլիտենում շինարարական ծառայությունների աշխատանքներում հատկապես լուրջ բեկում կատարվեց 1979թ. և իր զարգացումն ապրեց 1980-ին: Առանց բացառության, բոլոր ստորաբաժանումներում մարդիկ աշխատում էին մեծ պատրաստակամությամբ, նվիրումով: Ցանկանում ենք հիմնականում խոսել ամենաորոշիչ օղակներից մեխանիկական ծառայության աշխատանքների մասին:

Իրոք, շինարարության առաջընթացը մեծապես պայմանավորված էր մեխանիկական ծառայությունների հստակ աշխատանքով: Ստորգետնյա անբարենպաստ աշխատանքային պայմանները հնարավորություն չէին տալիս տարբեր նպատակների համար նախատեսված մեքենաներն արդյունավետ օգտագործել, դրանք երբեմն օրվա ընթացքում մի քանի անգամ շարքից դուրս էին գալիս, հետևաբար այդ ծառայությունների հստակ աշխատանքով էր պայմանավորված մեքենաների ժամանակին վերանորոգումը, բանվորական ուժին պարապորդներից

գերծ պահելը: Մեխանիկական ծառայությունների ղեկավարներն էին «Բարեկամություն» տեղամասում Վոլոդյա Հովհաննիսյանը, «Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասում՝ Սաշիկ Ավանեսյանը, «Երիտասարդական» տեղամասում՝ Հովհաննես Պոնչոյանը, «Զորավար Անդրանիկ» տեղամասում՝ Ալեքսանդր Հարությունյանը: «Սասունցի Դավիթ» տեղամասում այդ պարտականությունները դրված էին «Երեքիմշինի» համապատասխան ծառայությունների վրա: Պետք է ասել, որ նշված տեղամասերի բոլոր գլխավոր մեխանիկները հմուտ և բարեխիղճ, իրենց գործը սիրող մարդիկ էին: Նրանք աշխատում էին առանց որևէ «հրահանգի», անսահման մեծ նվիրումով: Բացի հերթափոխություններում, առանց որևէ հրահանգի աշխատանքի հստակ կազմակերպումից, իրենց սուրբ պարտականությունն էին համարում բոլոր հերթափոխությունների աշխատանքներին մասնակցելը: Անհրաժեշտության դեպքում օգնություն էին խնդրում հարևան տեղամասի աշխատողներից, անձամբ օգնում վթարված մեխանիկման արագ նորոգելուն: Նրանց առաջին «շտապ օգնությունն» էր N 160 շինվարչության մեխանիկական արտադրամասը: Արտադրամասի պետ Գարուշ Պապյանը մեխանիկների ոգին էր: Նրա բարեխիղճ աշխատանքը մեծապես օգնեց հաղթահարելու դժվարությունները: Արտադրամասում աշխատում էին շուրջ 30 որակյալ բանվորներ: Գարուշ Պապյանը հատկապես 1979թ. վերջին և ողջ 1980թ. ընթացքում տեղամասում առաջացած վթարները վերացնելու, մեխանիկական մշակումներ, անհրաժեշտ գողման աշխատանքներ կատարելու համար սահմանեց շուրջօրյա հերթապահություն, դրանով իսկ հնարավորություն ընձեռվեց խափանված սարքերը, մեքենաներն արագ վերանորոգելու համար: Նա երկար ժամանակ պահանջող դետալների պատրաստման հսկողությունը վերցրեց իր ձեռքը: Նրա և արտադրամասի աշխատակիցների բարեխիղճ մոտեցումները մեծապես նպաստեցին մետրոպոլիտենի աշխատանքների կատարման ապահովմանը: Որպեսզի մեխանիկական ծառայությունների գործունեության մասին ընթերցողն ամբողջական պատկերացում կազմի, ասենք, որ նրանց պարտականության մեջ էր մտնում այնպիսի կարևորագույն աշխատանքների իրականացումը, ինչպիսիք էին շարժասանդուղքների, օդափոխիչ շարքերի, ուժային ենթակայանների, տրանսֆորմատորների, 25 մետր երկարությամբ ռելսերի, շպալների,

պատրաստի բետոնի, մետաղամեկուսացման թիթեղների ժամանակին աշխատատեղեր հասցնելը, մեքենաների և սարքավորումների մոնտաժային հրապարակ տեղափոխելը: Ինչպես երևաց, մետրոպոլիտենում ամենակարևոր և պատասխանատու գործին էին լծված մեխանիկական ծառայությունները: Եվ մետրոյի տեղամասերում շինարարության ամենակարևոր ժամանակահատվածում, բացահայտ նկատվում էր այս ծառայության բարեխիղճ աշխատանքը: Այստեղ մետրոպոլիտենի համար ստացված մեքենաների, սարքավորումների մոնտաժային հրապարակ հասցնելու գործում իր կազմակերպչական աշխատանքով, մտահոացումներով ուղղակի փայլեց N 160 շինմոնտաժային վարչության գլխավոր մեխանիկ Սուրեն Սեդրակյանը: Նա հասավ այն բանին, որ բոլոր տեղամասերի մեխանիկական ծառայությունները վերածվեցին մեկ ամբողջական ընտանիքի: Անկախ այն բանից, թե որ տեղամասի համար էին ստացվել սարքավորումները, մեխանիզմները, մեխանիկական ծառայության մասնագետների հավաքական ուժի միջոցով անմիջապես կազմակերպվում էր դրանց արագ տեղափոխումը մոնտաժային հրապարակ: Ահա թե ինչու մետրոպոլիտենի գործարկման նախապատրաստական կարևոր ժամանակահատվածում /հիմնականում 1979-1980-ական թթ./ չի արձանագրվել թեկուզ մեկ դեպք, երբ նախատեսված աշխատանքները չիրականացվեն այս ծառայության կողմից: Իր բարձրության վրա գտնվեց շինվարչության գլխավոր էներգետիկի՝ ծառայությունը՝ Ֆելիքս Սարգսյանի գլխավորությամբ, առանց որի հնարավոր չէր ամբողջությամբ իրականացնել մեխանիկների առջև դրված խնդիրները:

Ստորգետնյա ջրերից ձերբազատվելու գործում մեծ էին ջրերի «չեզոքացման» աշխատանքները: Ահա թե ինչու հիմնականում նաև այդ նպատակների համար «Հայթունելչինի» ենթակայության տակ ստեղծվեց մեխանիզացիայի վարչությունը: Նրա վրա դրվեց թունելներում մետրոպոլիտենի բոլոր հատվածներում մետաղների թիթեղներով զողման և այլ աշխատանքների իրականացման ճանապարհով ջրամեկուսացումը: Մետաղամեկուսացման աշխատանքների կազմակերպումն առաջին իսկ օրից հանձնարարվեց այդ վարչության պետ Ռաֆիկ Իգիթյանին: Նրան հետագայում կառավարության կողմից բարձր գնահատականի արժանացնելը միանգամայն տեղին էր: Տարիներ շարունակ

մետրոպոլիտենի մետաղամեկուսացման բոլոր աշխատանքները կատարվեցին ժամանակին և բարձր որակով:

Այժմ ծանոթանանք մետրոյի շինարարության առաջին քայլի հնարավորությունները «ստեղծողներից» մի քանիսի հետ, որոնք գրեթե առաջին իսկ օրից տարիներ շարունակ աշխատեցին սկզբնական շրջանում որպես N 8 թունելային ջրկաթի, այնուհետև N 160 շինմոնտաժային վարչության մարկշեյդերներից լավագույններից լավագույնների հետ. Ջինաիդա Անտոնեսյան, Ելենա Ակրիտովա, Կարինե Օգանովա, Գոհար Տանանյան: Բոլորն էլ, սկսած ստորգետնյա արագընթաց տրամվայի շինարարության սկսվելուց, մարկշեյդերային գործ էին անում. գործիքները ձեռքներին իջնում էին թունել, որոշում հորատանցման ճիշտ ուղղությունը: Նրանք եկել էին Միության տարբեր վայրերից՝ Ջինան՝ Սուխումից, Ելենան՝ Թբիլիսիից, Կարինեն՝ Ադստաֆայից, իսկ Գոհարը՝ Երևանից էր: Այո, նրանք շնորհակալ, պատասխանատու և անհրաժեշտ մեծ գործ կատարեցին: Որքան էլ տարօրինակ էր, բայց փաստ էր, մարկշեյդերի խիստ պակաս էր զգացվում:

Շինարարությունից հեռու կանգնած մարդու մտքով անգամ չի անցնի, որ մարկշեյդերներն այս «անհորիզոն» ընդերքում, բառացիորեն «կուրորեն» հորատանցողների՝ առջև բացում են գործելու հորիզոնը, որոշում ապագա թունելի միակ ճիշտ ուղղությունը: Ընդերքում որևէ նպատակի, թեկուզ մեկ սանտիմետր ճանապարհի գնալու ուղղություն տվողը, անվտանգ քայլի ապահովման հիմք դնողը մարկշեյդերն է: Այս աշխատանքը պահանջում է սանտիմետրի հարյուրերորդական, նույնիսկ հազարերորդական ճշտություն: Մարկշեյդերները սխալվելու իրավունք չունեն:

Հորատանցումն իրականացվում էր չորս հերթափոխում, բայց մարկշեյդերների պակասի պատճառով աղջիկներն ստիպված աշխատում էին երկու, երբեմն երեք հերթափոխ առանց տրտնջալու, զգացվում էր նրանց մեծ նվիրվածությունը սիրված գործին:

Իրոք, յուրաքանչյուր բնագավառում հաջողության առաջին ազդակն այն է, թե նրա ղեկավարումն ուն է հանձնարարվում, արդյո՞ք նա ի վիճակի է բացի իր գիտելիքներից, կազմակերպչական ունակություններից, աշխատողների նկատմամբ լինել հոգեհարազատ: Ուղղակի երջանկություն էր, որ այս կարևոր պատասխանատու գործն ղեկավարում

եր այնպիսի բանհմաց մարդ, ինչպիսին Իվան Ակիմի Իվանովն էր: Իր գործին նվիրված, բնածին տաղանդի տեր մարդու աշխատանքը, ինչպես երևաց նրա հետ մեր համատեղ աշխատանքի շուրջ քսան տարիներից, անհնարին էր, որ տեսանելի չլիներ նրան շրջապատող մարդկանց: Ինչպես ասվել է, Երևանի Խորհրդային շրջանի կազմավորման առաջին իսկ օրից N 8 թունելային ջրկառուցությանը ծանոթանալիս մեզանից յուրաքանչյուրը նկատում էր, թե Իվան Ակիմովիչը, որպես կուսկազմակերպության քարտուղար, ինչպիսի մեծ հեղինակություն էր վայելում կոլեկտիվի շրջանում և կարճ ժամանակից հետո նա եղավ նաև շրջանի ակտիվի կողմից սիրված անձնավորություններից մեկը: Նրա անցած ողջ բեղմնավոր կյանքը նվիրվել է շինարարական աշխատանքներին անձնացորդ ծառայելու գործին և պատահական չէր, որ մինչև Հայաստան գալը Միության «Գլխունելմետրոշինի» կողմից միշտ գործուղվել է թունելաշինության պատասխանատու վայրեր:

Տոմսկում ծնված և մեծացած, այնտեղ մասնագիտական կրթություն ստացած երիտասարդ մասնագետը գործուղվում է Բաքու, դառնում այնտեղի մետրոշինարարության առաջին մարկշեյդերներից մեկը: Աշխատելով թե՛ Սևաստոպոլում, թե՛ Կրասնոյարսկում, Նովոկուզնեցկում, թե՛ Տաշքենդում, իրեն միշտ դրսևորել է որպես գրագետ մասնագետ, իր գործը լավ հասկացող, բանհմաց կազմակերպիչ ու դաստիարակ և պատահական չէ, որ նրա բարեխիղճ աշխատանքը միշտ գնահատվել է կառավարական բարձր պարգևներով: Հայաստանում թունելաշինությանը մեծ զարկ տալու նպատակով 1967թ. միութենական «Գլխունելմետրոշինը» կազմակերպեց N 307 շինմոնտաժային գնացք /СМП 307/ շինարարական խոշոր կազմակերպությունը, որը հետագայում վերափոխվեց N 8 թունելային ջրկառուց., ապա N 160 շինմոնտաժային կազմակերպության, կարճ ժամանակից հետո՝ «Հայթունելին» վարչոճբյան: Եվ նշված բոլոր կազմակերպություններում առաջին իսկ օրից որպես գլխավոր մարկշեյդեր այս աշխատանքները ղեկավարել է Իվան Իվանովը և միշտ նկատվել է սրտացավ ու բարեխիղճ աշխատանքը: Պատահական չէ, որ ինչպես Հայաստանում, այնպես էլ Միության մետրոշինարարության ողջ ընտանիքում մեծ գոհունակությամբ ընդունեցին նրան Հայաստանի Հանրապետության վաստակավոր շինարարի բարձր կոչման արժանացնելու լուրը:

1980թ. Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության ծավալի մասին կուտակված փաստագրական հարուստ և արժեքավոր նյութերը հուշում են անտարբեր չանցնել նրանց կողքով, թեկուզ հակիրճ անդրադառնալ կատարված աշխատանքներին երբեմն առանց մեկնաբանությունների ու վերլուծության:

...1980թ. դարձավ մետրոշինարարների համար վճռական, գերլարված, միաժամանակ ամենապատվաբեր տարին: Առաջնահերթ խնդիրն էր անվերապահորեն կատարել մետրոշի շինարարության իրականացման գրաֆիկը: Դեռևս մնում էր անցահատել 1982 մետր թունել, տեղադրել ավելի, քան 11,3 կմ երկաթուղային գծեր /տես ամփոփագիրը/, ինչպես նաև մոնտաժել 4 համատեղված քարշային ենթակայաններ, անցկացնել ավտոմատ ազդանշանների համակարգը, կատարել կայարանների ճարտարապետական հարդարման աշխատանքներ և այլն: Միայն մետրոշի թողարկման առաջին հերթի ամփոփագրի մեջ նախատեսված հինգ աշխատանքների ծավալներից պարզ նկատվում է, որ 1980 թ. համար դեռ շատ ու շատ անելիքներ կային:

...«Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվը 1979թ. օգոստոսի 25-ին ավարտեց մետրոպոլիտենի համար նախատեսված տարեկան բոլոր աշխատանքները բանվորական գծագրերը, և սկսեց 1980թ. ծրագրված նախագծերի իրականացումը: Տարվա սկզբից կոլեկտիվը ձեռնամուխ եղավ «Գործարանային» կայարանից մինչև «Շենգավիթ» կայարանն ընկած հատվածի նախագծային աշխատանքների մշակմանը: Ինստիտուտի մասնագետները լուրջ միջոցներ ձեռնարկեցին նախագծերի կատարելագործման, նոր, առաջավոր կոնստրուկցիաների օգտագործման, առաջավոր տեխնոլոգիաների ներդրման, նախագծերի ինքնարժեքի իջեցման, մետաղների, ցեմենտի և անտառանյութերի խնայողաբար օգտագործման ուղղությամբ:

1980թ. ընթացքում «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կողմից նախագծերի և այլ փաստաթղթերը ժամանակին չապահովելու և ոչ մի դեպք չեղավ:

... Հայաստանում առաջին անգամ իրականացվում էր բարդ ինժե-

ներական կառույց մետրոպոլիտեն, հետևաբար փորձված մասնագետների մասնակցությունը մետրոյի շինարարությանը ոչ միայն անհրաժեշտ էր, այլև կենսական պահանջ էր թելուզ որակյալ, սակայն տեղի անփորձ մասնագետների համար: Ահա թե ինչու սկսած հիմնականում 1978թ. և հատկապես 1979թ., Ռուսաստանից, Բելոռուսիայից, Ուկրաինայից, Վրաստանից և այլ հանրապետություններից եկած մետրոպոլիտենի շինարարները և այլ մասնագետները մեծ թափ հաղորդեցին երևանի մետրոյի շինարարության առաջին հերթի գործարկման աշխատանքներին:

ԱՄՓՈՓՎԳԻՐ

Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի թողարկման համար աշխատանքների ծավալները «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Սասունցի Դավիթ» կայարանը

Աշխատանքների անվանումը	Աշխատանքները	Առ 1980թ. կատարված աշխատանքներ	Մնացորդ աշխատանքներ 1980թ. համար
Ընթացքային թունելներ	9723	8314	1409
Կայարանային թունելներ	1410	1137	273
Թունելներում գծերի տեղադրում	1076	61335	9431
Վերգետնյա ուղեմասուն գծերի տեղադրում	1900	—	1900
Հիդրոմեկուսացման աշխատանք.	9550	4655	4895

1980թ. հունվարին Երևան եկան բավականին մեծ թվով մետրոշինարարներ, որոնցից էին Լենինգրադից հանրահայտ հորատողների բրիգադավար, Սոցիալիստական աշխատանքի հերոս Սիխայիլ Գրիգորի Տիխոնովիչը, ԽՍՀՄ պետական մրցանակի դափնեկիր Դմիտրի Պավլովիչ Դորոֆեևը: Նրանք ձեռնամուխ եղան ամենածանր տեղամա-

սի ապագա «Ջորավար Անդրանիկ» կայարանի հորատանցման աշխատանքներին: Մինսկի մետրոպոլիտենից եկած հորատանցողներն սկսեցին «Ջորավար Անդրանիկ» կայարանում շարժասանդուղքի համար թեք հորանի հորատանցումը: «Մոսմետրոշինից» եկան հորատողների բրիգադներ, ճանաչված բրիգադավարներ, Սոցիալիստական աշխատանքի հերոսներ Ալեքսանդր Սերգեյի Սուխանովի և Իլյա Իվանի Շեպելևի գլխավորությամբ: Մոսկվացիները ձեռնամուխ եղան «Մարշալ Բաղդամյան» տեղամասի հորատանցման աշխատանքներին, իսկ Խարկովի հորատողներն սկսեցին ստորգետնյա հորատանցումը «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասում:

1980թ. հունվարի 6-ի տվյալներով, Երևանի մետրոշինարարների հետ կողք-կողքի աշխատում էին Միության հանրապետություններից և մարզերից եկած 240 որակյալ մասնագետներ:

Օգնության եկած մեր հյուրերին հայկական երախտիքի զգացումով աղ ու հացով դիմավորեցին և նույնպես էլ ճանապարհեցին:

«Գլխթունելմետրոշինի» ուղեգրով Լենինգրադի 70 մետրոշինարարներ եկան Երևան: Մեծ ջերմությամբ նրանց ընդունեցին «Հայթունելչինի» N 25 թունելային ջոկատի ընկերները, տեղավորեցին հարմարավետ հանրակացարաններում: Աշխատանքի գնալու համար հատկացվեց ավտոբուս, աշխատատեղերում ստեղծվեցին աշխատանքային և կենցաղային նորմալ պայմաններ և անհրաժեշտ վերաբերմունք: Կարճ ժամանակի ընթացքում նրանք ծանոթացան Երևանի տեսարժան վայրերին, գնացին Ծաղկածոր, եղան Հայիամերգում և այլն: Այսպիսի եղբայրական վերաբերմունքը, ինչպես լենինգրադցիներն էին ասում, ոգևորում էր նրանց, ներդնում էին բոլոր ուժերը, որպեսզի իրենց հանձնարարված 450 մետր հորատանցումը կատարեն մինչև տարվա առաջին կեսը: Եվ դա իրականություն դարձավ:

Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունն իրավամբ դարձավ խորհրդային ժողովուրդների բարեկամության, եղբայրության վառ արտահայտություն: Մեզ օգնողների սրտացավ մոտեցումը յուրաքանչյուր քայլում նկատելի էր: Նրանք աշխատում էին ամենադժվար և պատասխանատու տեղամասերում: Այսպես, Մոսկվայի Կալինինի շրջանի մետրոյի աշխատանքներն ավարտելուց հետո Երևան եկան «Ճանազդանչին» մոնտաժային բրիգադը: Կատարված աշխատանքների ծավալը

պատկերացնելու համար ասենք, որ նրանք պետք է գցեին 150 կմ ագ-դանշանային ուղեկապման համակարգ, տեղադրեին 120 լուսանշան, 65 ինքնարգելակ /ավտոստոպ/ և 250 կարգավորող կափարիչ /դրոսել/ տանսֆորմատորներ, 5 ռելեային սենյակներում մոնտաժեին 110 ան-ջատիչ /էլեկտրական խրոցակ/ և 3000 այլ սարքեր: Կոնստանտին Սեր-գեևի բրիգադը մեծ պատրաստականությամբ ձեռնամուխ եղավ գոր-ծին: Արդեն ապրիլ ամսվա շեմին նրանք տեղադրել էին 20 կմ կաբել, նախապատրաստել էին ընթացքային սարքավորումների մոնտաժման համար անհրաժեշտ աշխատանքային մեծ ճակատ: Գործին մեծ նվի-րումով տրվել էին էլեկտրամոնտաժողներ Նիկոլայ Մարչենկոն, Իվան Բորիսովը, Նիկոլայ Մինաևը և ուրիշներ:

«Ջորավար Անդրանիկ» կայարանից մինչև «Յանրապետության հրապարակ» կայարանն ընթացքային թունելներում աշխատում էին «Մինսկմետրոշինի» N 1 վարչության հորատանցողները: Նրանցից էին հորատողներ Ալեքսեյ Մուրավյովը, օղակավար Վլադիմիր Լադուտան, բրիգադիր Պյոտր Տիխոմիրովը, լեռնային վարպետ Եվգենի Լեցովը: Այստեղ աշխատում էին նաև «Տրանսագրանշանշինի» N 801 շինմոն-տաժային գնացքի մոնտաժողները: Մինսկի N 1 շինվարչության հորա-տողներին հանձնարարվեց հորատել «Ջորավար Անդրանիկ» կայարա-նի շարժասանդուղքի համար թեք հորատանցքը: Իրենց հանձնարարու-թյունը կատարելուց հետո առաջին եռամսյակի վերջին օրը խուժեցին ձախ ընթացքային թունելը, անցահատեցին առաջին մետրը և տեղադ-րեցին առաջին թուջե վահանակը: Նրանց հանձնարարված էր մինչև հուլիսի 1-ը ընթացքային թունելում անցնել 200 մետր, իսկ կայարանա-յինում 30 մետր: Յաղթահարելով տեղամասի բնական խիստ դժվարու-թյունները հորատողները որոշեցին մինչև ապրիլի առաջին կեսն ըն-թացքային թունելում անցահատել 95 մետր: Կազմակերպված աշխա-տանքի շնորհիվ իրականացվեց նախատեսվածը՝ հնարավորություն ստեղծելով իրենց տրված հանձնարարությունը կատարել նույնիսկ ժամանակից շուտ:

Ի դեպ, պետք է ասել, որ Միխայիլ Տիխոնովիչն ավելի քան 30 տա-րի էր, ինչ աշխատում էր «Լենմետրոշինում»: 1976թ. արժանացել էր Սո-ցիալիստական աշխատանքի հերոսի կոչմանը: 1979թ. դեկտեմբերին մետրոպոլիտենի Մոսկվա-Պետրոգավոդսկ-Լենինգրադյան գծում աշ-

խատելով արագընթաց հորատանցման եղանակով մեկ ամսում ըն-թացքային թունելում հորատանցել էր 1000 մետր, դրանով իսկ սահմա-նել համաշխարհային ռեկորդ: Սակայն գալով Երևան առաջին ամսվա աշխատանքի արդյունքից շփոթվել, կարծես իրեն կորցրել էր: Բանն այն է, որ «Յանրապետության հրապարակ» տեղամասում իր բրիգադի 10 մարդկանցով աշխատելով հորատանցման մեքենայական եղանա-կով/երկու հերթափոխով/ փետրվարին անցահատել էին ընդամենը 33 մետր և տեղադրել 33 թուջե վահանակներ: Իհարկե, հետագայում հաղ-թահարելով Երևանի ընդերքի ապարները և խանգարող ահռելի ջրա-հոսքը, այստեղ ևս բոլորի համենամտ փայլեց իր աշխատանքային մեծ թափով:

Սակայն հիշենք մեկ ամսում 1000 մետր և դրա դիմաց 33 մետր Երևանում.....

«Գլավմետրոպոլիտենի» Մոսկվայի N 901 շինմոնտաժային գնացքի տեղամասերից մեկը ղեկավարում էր Ս. Դիրմովը, որի կոլեկտիվն աշ-խատում էր Երևանի մետրոյի տարբեր տեղամասերում: Նրանց կարգա-խոսն էր մետրոշինարարության մեջ չկա երկրորդական աշխատանք, քանի որ ստորգետնյա մայրուղիների ստեղծման հետ կապված բոլոր գործերն էլ կարևոր են: Շինմոնտաժային գնացքի կոլեկտիվին առա-ջադրվել էր իրականացնել «Բարեկամություն», «Մարշալ Բաղրամ-յան», «Երիտասարդական» կայարանների հարդարումը: Նրանք դեռ 1979թ. ձեռնամուխ եղան այս գործին: Յամենատաբար սեղմ ժամկե-տում ավարտեցին «Բարեկամություն» տեղամասի աջ կայարանային թունելի հարդարման աշխատանքները, իսկ 80-ի մայիսին ավարտեցին նաև ձախ թունելի աշխատանքները /խոսքը սվադի մասին է/:

Մոսկվայի մասնագետներն ավարտեցին նաև «Երիտասարդական» կայարանի շարժասանդուղքների թեք թունելի հարդարումը, իսկ ապ-րիլի վերջին աշխատանքներ ծավալեցին «Մարշալ Բաղրամյան» կա-յարանում:

Երևանում եղած ժամանակ Մոսկվայի մետրոշինարարները տես-նում էին, որ հայ մետրոշինարարների երիտասարդ կոլեկտիվը ջանք չի խնայում աշխատանքները ժամանակին և որակով կատարելու համար: Շինմոնտաժային գնացքի պետ Ս. Դիրմովն այս տեսնելով ասում է. «Մե-զանից յուրաքանչյուրը ևս ձգտում է լավ աշխատել և իր ավանդը ներդ-

նել Երևանի մետրոպոլիտենի առաջնելը խոստացված ժամկետում գործարկելու համար»:

«Թբիլիսուսնելչինի» մշտական հարմարանքների մոնտաժման աշխատողները եկել էին Երևան մետրոպոլիտենի «Երիտասարդական», «Հանրապետության հրապարակ» կայարանների շարժասանդուղքները մոնտաժելու համար: Նրանք մեզ մոտ եղան 1979թ. երկրորդ կեսին և մոնտաժեցին նոր «ԷՏ-3» և «ԷՏ-5» տիպի շարժասանդուղքներ, որոնք առաջին անգամ պետք է մոնտաժեին մեր մայրաքաղաքում. դրանք հնի համեմատ մի շարք առավելություններ ունեին: Բավական է միայն ասել, որ հին տիպի շարժասանդուղքների քաշը հասնում էր 2400-2500 կգ-ի, իսկ նորերինը չէին անցնում 750-800 կգ-ից: Հասկանալի է, որ համեմատ հեշտանում էր դրանց մոնտաժումը, իսկ հետագայում նաև շահագործումը: Թբիլիսցիները մեզ մոտ կիրառելու էին ևս մեկ նորույթ. տեղադրվելու էր շարժասանդուղքների նոր տիպի հաղորդակներ: Հինը, որը կշռում էր 52 տոննա, մոնտաժողներին էր տրվում մաս-մաս, տեղում հավաքելու համար: Դժվար չէ կռահել, թե որքան ժամանակ, ջանքեր, ավելորդ աշխատանք էր պետք: Նոր հաղորդակները, որ նախկիններից թեթև էին 10 տոննայով, ստացվում էին արդեն հավաքված, և մոնտաժողներին մնում էր միայն տեղադրել դրանք: Ի դեպ պետք է ասել, որ Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության մեջ օգտագործվեցին նոր տեխնիկայի նաև այնպիսի տեսակներ, որոնք առաջին անգամ ներդրվեցին միութենական մետրոպոլիտենի շինարարությունում:

Թբիլիսիի բոլոր մետրոշինարարներն աշխատում էին եռանդով: Նրանցից հիշատակության արժանի են հատկապես բրիգադավար Նոդարի Մադլակալիձեն, օղակավար Ջոնի Միքիալվիլան, մոնտաժողներ Ջեղամի Մաճավարիանին, Վաժա Ենոքիձեն, որոնք մեծ սրտացավությանը կատարեցին շինարարական մոնտաժային աշխատանքները:

... Վստահորեն կարելի է ասել, որ Երևանի մետրոպոլիտենը ոչ միայն համաժողովրդական, այլև ինտերնացիոնալ կառույց էր: Արդեն 1979թ. վերջերին հորհրդային Միության ավելի քան արդյունաբերական 200 ձեռնարկություններ և կազմակերպություններ Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության համար պատրաստում և մատակարարում էին լեռնահորատանցման տեխնիկա, էլեկտրասարքավորումներ, ավտոմատացման միջոցներ, կոմպլեկտավորող սարքեր և սարքավորումներ, շինարարական կոնստրուկցիաներ և նյութեր: Լենինգրադի վագոնաշինական և «Մտիշինի» մեքենաշինական գործարանները Երևանի

մետրոպոլիտենին պետք է հատկացնեին նոր սերիայի 52 վագոն: Տրանսպորտային վերամբարձ սարքերը շարժասանդուղքները, արտադրում էր Լենինգրադի «Էքսկալատոր» արտադրական միավորումը, որոնց շինարարները փետրվար ամսին առաջինն ուղարկվեցին Երևանի «Երիտասարդական» կայարանի տեղամասի համար, իսկ մարտին սկսեցին շարժասանդուղքների մոնտաժման աշխատանքները: Կոնստրուկցիոն ռելսեր Երևանի մետրոպոլիտենն ստանում էր Սիբիրից Նովոսիբիրսկի մետալուրգիական գործարանից և այլն: Միութային տարբեր հանրապետություններից, քաղաքներից 1980թ. առաջին եռամսյակում նախատեսված հիմնական սարքավորումները, մեխանիզմներն ստացվեցին ժամանակին և մետրոպոլիտենի տեղամասերում գրաֆիկի համապատասխան կատարվում էին դրանց տեղադրման, մոնտաժային աշխատանքները:

Լավ էր դրված նաև հանրապետության ձեռնարկությունների կողմից մետրոպոլիտենին տրվող ստանդարտ և ոչ ստանդարտ սարքավորումների պատրաստման և մատակարարման գործը: Անհրաժեշտ ոչ ստանդարտ սարքավորումների պատրաստումը հանձնարարվել էր այնպիսի խոշոր և առաջավոր ձեռնարկությունների, ինչպիսիք էին «Հայէլեկտրա», «Էլեկտրաապարատներ», «Էլեկտրասարքեր» արտադրական միավորումները, Կիրովականի «Ավտոմատիկա» գործարանը և այլն:

1980թ. վճռական ժամանակահատվածում կարևորագույն խնդիրներից էր արդյունաբերական ձեռնարկությունների կողմից մետրոլին անհրաժեշտ պատվերներով ապահովելը, թեկուզ 1980թ. առաջին ամիսների աշխատանքների վերլուծությունից ելնելով ասենք, որ և միութենական, և հանրապետական ձեռնարկություններին ու կազմակերպություններին տրված պատվերների կատարման և ժամանակին ապահովման գործում անպակաս էր հսկող աչքը Երևանի մետրոպոլիտենի տնօրինության վերահսկողությունը:

«Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Սասունցի Դավիթ» կայարանը 1980թ. փետրվարի 1-ի դրությամբ աշխատանքների կատարման ամփոփ պատկերը հետևյալն էր: Անցահատվել էր ընթացքային թունել 8435,6 գծամետր /մնում էր 1288 գծամետր/, կայարանային թունել

1160,6 գմ /մնում էր 249,2 գմ/: Տեղադրվել էին ռելսեր 1335 գմ /մնում էր 44 հազ. 817 գմ/, հիդրոմեկուսացվել էր 4 հազ. 885 գմ տարածություն /մնում էր 4780 գմ/:

Ինչպես ասվեց, կապված մետրոպոլիտենի շինարարության ծավալի անընդհատ մեծացման հետ 1979թ. ստեղծվեց «Հայթուներլշին» վարչության N 25 թունելային ջրկատր, որը ձեռնամուխ եղավ սկզբնական շրջանում «Ձորավար Անդրանիկ» տեղամասի շինարարությանը: Երիտասարդ կոլեկտիվի գործադրած համառ ջանքերի շնորհիվ առաջին դժվարությունները, հիմնականում հաղթահարվել էին: Ստեղծվեց անհրաժեշտ նյութատեխնիկական բազա, թունելային ջրկատր համալրվեց մետրոշինարարության բովով անցած փորձառու հորատողներով: Դեռևս մեկ տարի առաջ «Ձորավար Անդրանիկ» տեղամասում պատրաստվում էին միայն հիմնական աշխատատեղերի գործն ապահովելու համար մոնտաժվում էր ուղղահայաց հորանը, ամրապնդվում մեխանիկական բազան, ստեղծվում և կարգի էին բերվում օժանդակ ծառայությունները /հիմնական աշխատանքները դեռևս կատարվում էր N 160 շինմոնտաժային վարչության կողմից/, ձեռնարկած միջոցառումները հնարավորություն տվեցին իրականացնել ավելի լայնամասշտաբ գործողություններ:

Թունելային ջրկատի կազմակերպման գործում մեծ աշխատանք կատարեց պետը Ռուբեն Հարությունյանը, իր բարձրության վրա գտնվեց նաև հետագայում նրան փոխարինող Գրիշա Ստեփանյանը:

Տեղամասում հորատանցման որակյալ բանվորների սուր կարիք էր զգացվում, ահա թե ինչու 1980-ի առաջին եռամսյակի վերջերին Մինսկից և այլ քաղաքներից եկած հորատանցողների շնորհիվ պատկերը լրիվ փոխվեց, հնարավորություն տրվեց ամսե-ամիս հորատանցման աշխատանքներում կատարել լուրջ տեղաշարժ և ապահովել պահանջվող անհրաժեշտ քանակի հորատում. ճեղքվածքը փակվեց:

Իհարկե, աշխատանքներն անցնում էին բարդ երկարաբանական պայմաններում, հորատողների ճանապարհն անցնում էր բազալտի միջով, բայց ոչ միատարր, դա անակնկալների պատճառ էր դառնում: Հորատանցողների աշխատանքը բավականին դժվարացնում էին նաև ստորգետնյա ջրերը: Դրանց քանակի մասին պատկերացում կազմելու համար կուզենայինք նշել մի քանի թվեր. յուրաքանչյուր ժամ հորա-

տումից դուրս էր մղվում 250 խորանարդ մետր ջուր: Գետնաջրերը դուրս մղելու համար աշխատում էր 26 պոմպ: Բոլոր աշխատողների, հատկապես հորատող բանվորների համար դժվարություններ հաղթահարելը դարձել էր աշխատանքային առօրյա:

Վերգետնյա աշխատանքները նույնպես կատարվում են N 25 թունելային ջրկատի կողմից: Նախ որոշ պարզաբանում: Ինչպես հայտնի է, թունելը «Ալրաղաց» կոմբինատի մոտ դուրս էր գալիս ընդերքից:

Այստեղ անհրաժեշտ է վերհիշել մեկ կարևոր հանգամանք:

Ինչպես հետագայում ավելի մանրամասն կնշվի, Միության «Գլխ-թունելմետրոշինի» կառավարիչի տեղակալ Կ.Յանչևսկին, Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության առաջին հերթի գործարկման հետ կապված, գրեթե մշտապես գտնվում էր Երևանում և տեղյակ էր մետրո-յի շինարարության ընթացքի մանրումքներին: Տեսնելով «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի և «Սասունցի Դավիթ» կայանների միջև եղած հատվածում և հատկապես «Ձորավար Անդրանիկ» տեղամասում տիրող ծանր վիճակը նրա օգնությամբ ժամանակից շուտ Լենինգրադի մետրոշինարարներից 65 հորատողների գործուղեցին Երևան:

Առաջին իսկ օրից Լենինգրադի և Երևանի մետրոշինարարների միջև սկսվեց փոխկապակցված աշխատանք, որով և պայմանավորվեցին բոլոր բրիգադների աշխատանքային մեծ հաջողությունները: Լենինգրադցիների վերաբերմունքից կարճ ժամանակ հետո տեսանելի էր մեր շինարարների համար, որ նրանց հոգսը միայն հորատանցման աշխատանքը չէր: Երբեմն Միությունում մեծ համբավ վայելող Մ.Տիխոնովիչը, Տ. Դորոֆեևը և Ֆ. Պենկովը իրենց հերթափոխն ավարտելուց հետո մնում էին մեր հորատողների մոտ, անհրաժեշտ խորհուրդներ տալիս, օգնում աշխատանքներին: Քիչ չեն եղել դեպքեր, երբ հորատանցման ժամանակ անսպասելի դժվարություններ են առաջացել և մեր հյուրերն օգնել են հորատողներին, ժամերով պայքարել բնության կողմից հրամցված անակնկալները վերացնելու համար, նոր միայն գնացել: Ստեղծված այս եղբայրական մթնոլորտին որպես փոխհատուցում, մերոնք էլ նրանց հետ միշտ սերտ կապեր են պահպանել, անհրաժեշտության դեպքում դժվար պահերին նրանց մենակ չեն թողել, հաճախակի եղել են նրանց հատկացված հանրակացարանում, աշխատել ինչ-որ ձևով փոխհատույց լինել նրանց:

.... 1979թ. գործերը լավ էին ընթանում «Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասում: Այստեղ ավարտվել էր այն ընթացքային թունելի հորատանցումը և նախապատրաստական աշխատանքներ էին տարվում գծերի տեղադրման համար: Չափն ընթացքային թունելում շարունակվում էր հորատանցումը: 1980թ. նախատեսված էր այստեղ ամսական հորատանցել 80 մետր:

Այն կայարանային թունելի մի մասը 1980թ. սկզբներին հանձնվեց հարգարողներին, որոնք 80-ի փետրվարին ձեռնամուխ եղան հարգարման աշխատանքներին: Թվում էր, թե այս տեղամասում երկրաբանական պայմանները նպաստավոր էին /բազալտ էր, ջրեր չկային/: Բայց ինչպես սովորաբար լինում է ընդերքում, մետրոշինարարները յուրաքանչյուր քայլափոխի անսպասելի դեպքերի էին հանդիպում: Դրանցից մեկն իրեն «ցույց տվեց» փետրվարի սկզբներին:

Թունելում աշխատում էր Մանվել Սմբալյանի բրիգադը Ալեքսանդր Մանուկյանի ղեկավարած հորատանցողների օղակը: Ամեն ինչ լավ էր ընթանում, երբ անսպասելիորեն երևաց ավազային սորուն ապարատեսակը, որը բառացիորեն կանգնեցրեց առաջխաղացումը: Օղակի անդամները համառ միջոցներ էին ձեռնարկում: Հաղթահարելով իրար հաջորդող դժվարությունները նրանք կարողացան վերջապես ամրակապել թունելի /թույլ/ հատվածը, փակել ավազի ճանապարհը, որից հետո շարունակվեց հորատանցումը: Հորատանցողները կորցնում են թանկագին ժամանակը համարյա մեկ հերթափոխ, որով փաստորեն խախտվում է նախատեսված գրաֆիկը: Հորատանցողների աշխատանքների մյուս օպերացիաների գործը չձախողելու համար իրենց օրական առաջադրանքը գերակատարելով հիմնականում արտաժամյա աշխատանքների կազմակերպման միջոցով, փետրվարի վերջին կատարեցին իրենց հասանելիք 50 մետր հորատանցման աշխատանքը:

N 160 շինմոնտաժային վարչության գծերի տեղամասային վարպետ Հ. Մինասյանը երկաթգծի շինարարությունում աշխատել էր 30 տարի և այդ ընթացքում հազարավոր կիլոմետրերով ռելսեր էր տեղադրել: Նա մետրոշինարարություն է գործուղվում այն ժամանակ, երբ սուղ կարիք էր զգացվում մետրոպոլիտենում ռելսերի զգման գործում: Սակայն այս փորձառու վարպետն էլ զգում է, որ մետրոպոլիտենի գծերի

տեղադրումն ունի իր առանձնահատկություններն ու նրբությունները: Տեղամասում պատրաստի վարպետներ չեն եղել, և նա էլ այն անհատներից մեկն էր, որ մեծ ջանասիրությամբ սովորեցնում էր մյուսներին այս կարևոր մասնագիտությունը, և մարդիկ սկսում են, վարպետից որոշակի որակավորում ձեռք բերելու շնորհիվ, հաջողությամբ կատարել իրենց գործը: Նրանցից էին երիտասարդ բրիգադավարներ Միքայել Խաչատրյանը և Պետոշ Ալեքսանյանը, որոնք, դառնալով բարձր որակավորման գծայիններ, միաժամանակ հմտորեն կազմակերպում են այս գործի ուսուցումը կադրերի հետ:

Նրանց և ընդունված ու որակավորում ստացած գծայինների շնորհիվ «Բարեկամություն» - «Մարշալ Բաղրամյան» հատվածի այն ընթացքային թունելում 1980թ. փետրվարի առաջին կեսի տվյալներով տեղադրվել էր 1000, իսկ «Մարշալ Բաղրամյան» - «Երիտասարդական» հատվածում 900 գ.մ ռելս:

...«Հայթուներչինի» N 160 շինմոնտաժային վարչության ենթակապալառու կազմակերպություններից էր «Հայլեկտրամոնտաժ» տրեստի N 1 մոնտաժային վարչությունը: Չնայած վարչության աշխատողների համար անսովոր էր գետնի տակ աշխատելը, սակայն նրանք անմիջապես ընտելացան միջավայրին և մեծ հաջողությամբ կատարում էին իրենց հանձնարարված գործը: Նրանք «Մարշալ Բաղրամյանի» տեղամասում աշխատանքներն սկսել էին 1979թ. հոկտեմբերին և ընդամենը 3 ամիսների ընթացքում տեղադրել ընթացքային թունելների լուսավորման ջահերը, կաբելային հատուկ կոնստրուկցիաները, ջահերի կաբելների միացման տուփերը: 1980թ. փետրվարի վերջին օրերին սկսեցին, այսպես կոչված, կաբելային եղջյուրիկների ամրացումն արդեն տեղադրված կոնստրուկցիաների վրա: Դա մեծ ծավալի աշխատանք էր և տեղադրվող եղջյուրիկների թիվն անցնում էր 4000-ից: Էլեկտրամոնտաժողների բրիգադներից իրենց գործի մեծ վարպետությամբ և ջանասիրությամբ աշխատում էին Հարություն Բժշկյանի, Ռուբիկ Սելիքյանի, Նորիկ Հովհաննիսյանի ղեկավարությամբ բրիգադները, որոնց անունները լայնորեն տարածված էին մետրոշինարարների ընտանիքում:

1980թ. «Հայտրանսչինի» տրեստին լուրջ հանձնարարություն էր տրված: Տրեստի կոլեկտիվը պետք է կատարեր 500 հազ. շինմոնտաժային աշխատանքներ, իսկ մետրոպոլիտենի առաջին հերթի թողար-

կումն ապահովելու համար պետք է ավարտեր երկաթուղային կայարանի ստորգետնյա անցուղու աշխատանքները, տեղադրեր ավելի, քան 300 խորանարդ մետր ջրահեռացման երկաթբետոնե նավթան /ЛОТОК/, մետրոպոլիտենի վերգետնյա ողջ մայրուղու երկարությամբ բարձրացներ երկաթբետոնյա ցանկապատ, շարունակեր 300 մետր երկարությամբ երկաթգծի ճյուղը «Հաստոցաշինական» գործարանի մոտ և ամենահիմնականը իրականացնել մետրոյի հիմնական մենուղու ճանապարհի վերջին աշխատանքները 3720 մետր երկարությամբ: Հաշվի առնելով իրենց հնարավորությունները տրեստի շինարարները նախատեսեցին մինչև ապրիլ ամիսը կատարել վերգետնյա ուղեմասի գծի մեկ կմ ճանապարհը, իսկ հուլիսի մեկին կատարել տարեկան պլանը, մնացած մյուս աշխատանքներն ավարտել մինչև տարեվերջը:

Հարկ է նշել, որ տրեստի կոլեկտիվը կատարեց իր առջև դրված խնդիրները ժամանակին և աշխատանքների պատշաճ որակով: Վերգետնյա մետրոյի շինարարությունում իրենց աշխատանքով մեծ հեղինակության էին արժանացել բետոնագործների բրիգադը՝ բրիգադավար Անդրանիկ Աղաջանյանի գլխավորությամբ, երկաթուղային ինժեներ Ալբերտ Կարապետյանը, մոնտաժողների բրիգադավար Բարսեղ Խաչատրյանը: Նրանց աշխատանքները ղեկավարում և մեծ օգնություն էր ցույց տալիս վարպետ Ֆերբախ Արշակյանը և աշխղեկ Գագիկ Խաչատրյանը:

...1980թ. պատվավոր և պատասխանատու հանձնարարություն էր դրված «Երբիմշին» տրեստի կոլեկտիվի առջև: Հանձնարարվել էր կառուցել կապի տունը, «Բարեկամություն» կայարանի վերգետնյա նախասրահը, «Մարշալ Բաղրամյան», «Երիտասարդական», «Հանրապետության հրապարակ», «Սասունցի Դավիթ» կայարանների, ինչպես նաև մետրոպոլիտենի ներգետնյա մասի ծառայողական սենյակների հարդարման աշխատանքները: Տրեստին տրված շինարարական աշխատանքների ծավալը կազմում էր 2 մլն ռուբլի: Բավական է ասել, որ միայն կայարաններում պետք է տեղադրվեին մոտ 20 հազ ք.մ երեսապատման տարբեր տեսակի քարեր, որոնցից 9000 ք.մ ողորկած, Ափոթյան տարբեր տեղերից բերված՝ գրանիտ: Այս գործը հաջողությամբ ավարտելու համար լուրջ աշխատանքներ ծավալվեցին: Տրեստում բացվեց ուսումնական կետ, ուր պատրաստվեցին մարմար և գրանիտ

շարող 25 որակյալ բանվորներ: 1980թ. գերակատարվեցին պլանային առաջադրանքները: Տեղամասերում լավ աշխատեցին N 30 շինվարչությունից Մ. Ավոյանը և Գ. Թադևոսյանի ղեկավարած բրիգադը, թիվ 25 վարչությունից Գ. Նիկողոսյանի և N 27 շինվարչությունից Լ. Բաղդասարյանի բրիգադը:

1980թ. առաջին եռամսյակի կատարած աշխատանքի արդյունքները գոհացուցիչ էին: Չնայած խստաշունչ ծնունդը բոլոր տեսակի աշխատանքներում կատարվեցին լուրջ տեղաշարժեր: Անգնահատելի եղավ միութենական տրանսպորտային շինարարության նախարարության «Գլխունելմետրոշինի» և այլ նախարարությունների և գերատեսչությունների կողմից Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի թողարկումն ապահովելու գործում ցույց տված գործնական օգնությունը: Պատահական չէ, որ 1980 թ. մարտի 30-ին ՀՍՍՀ Նախարարների խորհուրդը, քննարկելով Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության ընթացքը, նշեց, որ այդ մեծ օգնություն շնորհիվ հնարավորություն ընձեռվեց հունվար, մարտ ամիսներին ընթացքային և կայարանային թունելներում կատարել 540 խ.մ հորատանցման աշխատանքներ: Բավական է ասել, որ հորատանցման այսպիսի մեծ տեմպը հնարավորություն տվեց փետրվարին ավարտել «Երիտասարդական», «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասերի ծախս ընթացքային թունելի 900 մետր հատվածը, իսկ մարտին «Բարեկամություն», «Երիտասարդական»-ի ծախս ընթացքային թունելի 1400 մետր հատվածը դնել մոնտաժային և գծային աշխատանքների իրականացման տակ:

1980թ. առաջին եռամսյակի աճի դինամիկան ցույց էր տալիս, որ նման տեմպերի ղեպքում կկատարվեն նախատեսված ծրագրերը, ստեղծված խոչընդոտները կանխելու ճանապարհով հավանական է ցանցային գրաֆիկի իրականացումը: Որոշ հատվածներում նկատվում էին լուրջ հաջողություններ: Այսպես, մարտ ամսին հունվար ամսվա համեմատ, շուրջ երկու անգամ ավելացան ընթացքային թունելներում հորատանցման աշխատանքները, ավելի քան 5 անգամ գերազանցվեցին նախասրահներում կատարված աշխատանքները, եթե հունվարին գծեր չէին տեղադրվել և կայարաններում հարդարման աշխատանքներ չէին կատարվել, ապա մարտին զգվեց մետրոպոլիտենի 1670 մ հիմնական գծեր, կատարվեց կրկնակի անգամ ավելի հարդարման աշխատանք-

ներ: Ամբողջությամբ վերցված մետրոպոլիտենում 1980թ. առաջին եռամսյակի շինմոնտաժային աշխատանքների պլանը կատարվեց 110,8 տոկոսով:

* * *

Անկախ 1980թ. առաջին եռամսյակի ընթացքում կատարված մեծածավալ աշխատանքներից ամբողջությամբ վերցված պլանների գերակատարման համար, դեռևս շատ անելիքներ կային հատկապես երկրորդ եռամսյակում, առաջին եռամսյակում տարբեր աշխատանքների թերակատարման պատճառով առաջացած որոշ ճեղքվածքները փակելու ուղղությամբ: Ինչպես ՉՍՄՆ Նախարարների խորհրդի 1980թ. ապրիլի 30-ի որոշման մեջ նշվեց 80-ի առաջին եռամսյակում չհաջողվեց կատարել կարևորագույն որոշ աշխատանքներ: Նախատեսված 682 խ.մ ընթացքային և կայարանային թունելների հորատման փոխարեն կատարվեց 532 խ.մ աշխատանք, կամ պլանը կատարվեց 78 տոկոսով: Հաստատված գրաֆիկից ետ մնացին «Մարշալ Բաղրամյան» կայարանում շարժասանդուղքի թունելի, համատեղված քարշային ենթակայանի շինարարության աշխատանքները, իսկ «Երիտասարդական» կայարանում հարդարման աշխատանքները դեռ չէին սկսվել:

Էլեկտրոլ հանրապետության կառավարության համծնարարություններից շինարարական և մոնտաժային կազմակերպությունները և հիմնականում N 160 շինմոնտաժային վարչությունը, N25 թունելային ջուկատը լրացուցիչ քայլեր ձեռնարկեցին: Որքան ավելի էր մոտենում մետրոպոլիտենի գործարկման ժամկետը, այնքան երևանցիներին ավելի մեծ օգնություն էին ցույց տալիս Մոսկվայի, Լենինգրադի, Տաշքենդի, Թբիլիսիի և այլ քաղաքների մետրոշինարարները, ձեռնարկությունների կոլեկտիվները: Օրինակ շարժասանդուղքները մոնտաժելու համար լրացուցիչ ուժեր ուղարկեցին մետրոպոլիտենի լավագույն կոլեկտիվներից Մոսկվայից և Տաշքենդից, կայարանների հարդարանքներն իրականացվում էին հիմնականում մետրոպոլիտենի գլխավոր վարչության շինմոնտաժային գնացքի մասնագետները, որոնց կողմից օգնության համար ապրիլին լրացուցիչ որակյալ մասնագետների մի խումբ եկավ Երևան:

1980թ. ապրիլին սկսվեց վերջին թունելի հորատանցումը, որը 12 կիլոմետրանոց ուղեգիծը միացնելու էր վերգետնյա գծի հետ: «Զորա-

վար Անդրանիկ» կայարանի և ընթացքային թունելների միջև դեռ պետք էր անցահատել 345 մետր թունել:

Առաջին եռամսյակի ճեղքվածքը փակելու նպատակով ապրիլի երկրորդ կեսից մեծ թափով շինարարություն էր ընթանում հինգ մետրոյի կայարաններում, նախասրահներում, թեք մուտքերում: Արդեն աշխատանքներն այնպիսի փուլի մեջ էին մտնում, որ աստիճանաբար նկատվում էր ճարտարապետների և նախագծողների մտահոգացումները: Ահա թե ինչու անհրաժեշտություն էր դառնում հեղինակային հսկողության իրականացումը կատարվելիք շինմոնտաժային աշխատանքների նկատմամբ: Շինարարությունում նրանց արդեն հաճախակի երևալը կարծեք մետրոշինարարության մեջ նոր երևույթ լիներ: Արդեն շինարարները նկատում էին, որ ճարտարապետների աշխատատեղում չլինելը ոչ միայն տեխնիկական, այլև կազմակերպչական դժվարությունների առջև էին կանգնեցնում: Կառուցողների կողմից երբեմն առաջանում էին առաջավոր տեխնոլոգիական պրոցեսների մտահոգացումներ, շինարարների, բանվորների կողմից առաջարկություններ արվում, դրանով իսկ հեշտացնում աշխատանքների իրականացումը, տրվում հումքի, նյութերի խնայողություն: Նմանատիպ օրինակներ շատ եղան աշխատանքի գրեթե բոլոր հատվածներում: Այս բոլորն օգնում էր նաև գործի ճիշտ կազմակերպմանը, ժամանակի խնայողությանը:

...«Հայլեկտրամոնտաժ» տրեստն ամբողջությամբ վերցված հաջողությամբ էր կատարում իր առջև դրված առաջադրանքները: Տրեստում չկար մոնտաժային որևէ վարչություն, որ իր առաջադրանքները չկատարեր, կամ նրանց կողմից աշխատանքները վատ կազմակերպելու պատճառով խոչընդոտվեր մետրոպոլիտենի շինարարության որևէ այլ օղակի աշխատանքը:

Նախ ասենք, որ էլեկտրամոնտաժային համակարգը մետրոպոլիտենի նյարդային համակարգն էր, առանց որի պարզապես չէր կարող գործել ստորգետնյա մայրուղին: Դժվար է թվարկել այն բոլոր հանգույցները, որոնք ստեղծվում էին հազարավոր մետր կաբելներից ու էլեկտրասյուններից, բազմապիսի սարքավորումներից և հարմարանքներից: Այդ համակարգի հստակ, անխափան աշխատանքը պայմանավորված էր նախ և առաջ այն ստեղծողների բացարձակապես բարեխիղճ ու ճշգրիտ աշխատանքով:

«Մարշալ Բաղրամյան» կայարանի մետրոպոլիտենի «Նյարդային համակարգի» ստեղծումը վստահված էր «Հայէլեկտրամոնտաժ» տրեստի առաջին մոնտաժային վարչության աշխատող Տիգրան Տոնոյանի ղեկավարած ջոկատին: Անսովոր ստորգետնյա պայմանները, հիարկե, որոշ դժվարություններ էին առաջացնում, բայց էլեկտրամոնտաժողները կարճ ժամանակում կարողացան հաղթահարել «թունելալային առանձնահատկությունները»:

Էլեկտրամոնտաժողների ջանքերով աջ ընթացքային թունելում և գնացքների հավաքակայանում արդեն տեղավորվել էին կաբելային կոնստրուկցիաները, հողանցման շերտերը, լուսատուները, գծային արկղերը: Արդեն ապրիլ ամսից սկսեցին մոնտաժել կառամատույցների տակ գտնվող ծառայողական սենյակների լուսավորությունը, ուժային ցանցերը: Միայն աջ ընթացքային թունելում անցկացվել էր մոտ 1,5 կմ երկարությամբ ուժային կաբել: Դա ի դեպ, բավականին դժվար գործ էր, որը էլեկտրամոնտաժողները կատարեցին մեծ ջանքերի գնով: Այսպիսի կաբելի մեկ մետրը կշռում է 5 կգ: Ուրեմն թունել է իջեցվել ու թունելային նեղվածքում տեղադրվել 7-8 տոննա կաբել: Եվ ամիսներ շարունակ, մտավոր և ֆիզիկական ծանր աշխատանքի պայմաններում իրենց օրինակելի աշխատանքով աչքի ընկան էլեկտրամոնտաժողներ Ժ. Կեշուկյանը, Ն. Լարինովը, Յ. Բժշկյանը, Ի. Ալկամյանը, Վ. Անանյանը, որոնց անձնվեր աշխատանքը ոգևորում էր նաև մյուսներին:

Բայրդ և պատասխանատու աշխատանքներ կատարող էլեկտրամոնտաժողների բարեխիղճ աշխատանքով էր պայմանավորված, որ ստորգետնյա բնական ծանր պայմաններում նրանց կողմից չհնարավոր տեխնիկայի անվտանգության կանոնների խախտման և ոչ մի դեպք, չարձանագրվեց ոչ մի դժբախտ պատահար:

...Նալբանդյան փողոցի այն հատվածը, որտեղ իրար են միանում Հանրապետության հրապարակը, գլխավոր պողոտան և Աղամյան փողոցը, վերածվել էր մի ընդարձակ շինհրապարակի: Այստեղ կատարվում էր «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասի վերգետնյա կայարանի համալիրի շինարարությունը, որը ստորգետնյա մայրուղու ինքնատիպ հատվածներից մեկն էր:

«Վերգետնյա» բառը պետք էր ընդունել վերապահորեն, քանի որ վերին կայարանասրահը և ամբողջ համալիրը նախատեսված էր կա-

ռուցել գետնի մակերևույթի նիշից ցածր, որպեսզի չխախտվի հրապարակի ճարտարապետական համալիրը: Նախատեսված էր, որ կայարանը ունենա 400 ք.մ մակերես՝ երեսպատված փայլուն գրանիտով: Սրահի երկու կողմերում նախատեսված էին տարբեր ծառայությունների շինություններ՝ մոտ 120 ք.մ ընդհանուր մակերեսով: Համալիրի մյուս մասը լինելու էր ստորգետնյա հրապարակը, որտեղ տեղաբաշխվելու էին հանգստի սենյակներ, գեղարվեստորեն ձևավորված շատրվաններ՝ 230 ք.մ ջրավազանով:

Միայն սալարկված մակերեսը կազմելու էր 2500 ք.մ: Նույնատիպ հրապարակ, նույնպես սալարկված, ստեղծվելու էր վերևում գետնի մակերեսին, իսկ այդ երկու հրապարակներն իրար «կապվելու» էին վարդագույն բացվածքով, որի միջով էլ ցայտելու էր շատրվանը: Ամբողջ համալիրի նախահաշվարկային արժեքն էր 1 մլն. 480 հազ. ռուբլի: Այս թվից կարելի է եզրակացնել թե ինչ ծավալի շինարարական աշխատանքներ էին կատարվելու: Այստեղ աշխատում էին «Երքիմշին» տրեստի 24-րդ շինվարչության Գալուստ Արշակյանի և Արտավազ Մանուկյանի աշխույժությունները: 1980թ. հունիսի 1-ի դրությամբ երկու օբյեկտներում արդեն կատարվել էին 110 խ.մ հողային աշխատանքներ: Սկսվել էին կայարանասրահի բետոնային աշխատանքները: Այստեղ օրական միջին հաշվով օգտագործվում էր 100 խ.մ բետոն, նախատեսված գրաֆիկով արվում էին 10000 ք.մ երեսպատման աշխատանքներ:

...«Բարեկամություն» կայարանում երկու ուղղությամբ՝ վերգետնյա և ստորգետնյա, աշխատանքներն ընթանում էին մեծ թափով: Վերգետնյա աշխատանքները կատարում էին N160 շինմոնտաժային վարչության աշխատողները: Հանրապետության գլխավոր մոնտաժային հատուկ շինվարչության բանվորները կատարում էին կայարանի սանտեխնիկայի, օդափոխության աշխատանքները: Վերգետնյա աշխատանքները կատարվում էին «Երքիմշին» տրեստի կողմից: Աշխատողների գլխավոր խնդիրն էր հնարավորին չափ արագ կողողինացնել բոլոր աշխատանքները, որպեսզի աշխատանքային ճակատ ստեղծվեր այնտեղ աշխատող բոլոր ենթակապալառու կազմակերպությունների համար:

Հունիսի վերջերին «Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասում արձանագրվեց ևս մեկ նշանավոր իրադարձություն՝ տեղի ունեցավ «Մարշալ

Բաղրամյան» - «Երիտասարդական» կայարանների ծախ ընթացքային թունելների միացումը, որն իրականացրեցին Սամվել Սմբատյանի բրիգադի և Յուրա Հարությունյանի օղակի հորատանցողները: Երկու թունելների հորատանցումն իրականացվեց երեքից հինգ միլիմետր ճշտությամբ, մի ցուցանիշ, որը վկայում է տեղամասի մակշեյդեր Լյուդմիլա Չավգորդնայի և ամբողջ մակշեյդերական ծառայության գերազանց աշխատանքի մասին: Պետք է նշել, որ սա տեղամասի կոլեկտիվի համար մետրոպոլիտենի շինարարության առաջին լուրջ և կարևորագույն նվաճումն էր, քանի որ այդ միացումով ավարտվեցին անցահատման համարյա բոլոր աշխատանքները:

... Ըստ մետրոպոլիտենի շինարարության իրականացման ցանցային գրաֆիկի՝ արդեն ժամանակն էր մետրոյի կայարանների, նրա նախասրահների լուսավորության հարցով մոտիկից զբաղվելը: Կայարանների շինարարությանը զուգընթաց «Լույս» արտադրական միավորման էլեկտրալամպերի, «Լուսատեխնիկական» գործարանների կոլեկտիվները, նրանց ինժեներատեխնիկական աշխատողները կայարանների ճարտարապետների հետ սկսեցին խորությամբ ուսումնասիրել մետրոպոլիտենի վերգետնյա և ստորգետնյա կայարանների, նախասրահների հարմարավետ և ճաշակով լուսավորության ապահովման հարցերը: Դեռ ամբողջական տեսքի չէկած մետրոպոլիտենի կայարաններում, նրանց շքանուշքերում, ձեռնարկությունների աշխատողներն իրենց պատրաստած փորձնական նմուշները «փորձարկում» էին, տեղում նախնական քննության ենթարկում կոնստրուկտիվ առաջարկները: Չնայած խիստ զբաղվածությանը միավորման գլխավոր տնօրեն Բենիամին Հակոբի Թումասյանին հաճախակի կտեսնեիր մետրոպոլիտենի տարբեր կայարաններում: Փոքր թվացող այս երևույթն իր ոգևորիչ դերն էր կատարում կառուցողների համար, կարծես ազդարարվում էր մետրոպոլիտենի շուտափույթ ավարտը: Հետագա ամիսներին կոլեկտիվի քրտնաջան աշխատանքը զուր չանցավ, այսօր այն տեսնում են բոլորը.....

Մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքներին իրենց օգնությամբ որոշիչ խոսք ասացին հանրապետության շատ կազմակերպություններ, և չեղավ մի հիմնարկ-ձեռնարկություն, որը բարեխիղճ չվերաբերվեր Երևանի այս հզոր կառույցին: Նշենք ևս մի ձեռնարկության մա-

սին. դա Երևանի «էլեկտրամեքենաշինական» գործարանն է: Կոլեկտիվը ձեռնամուխ եղավ մետրոպոլիտենի համար ոչ ստանդարտ սարքավորումների պատրաստմանը: 1980թ. առաջին կիսամյակի շեմին մետրոպոլիտենի համար տարեկան նախատեսված անհրաժեշտ կարևոր սարքավորումների պատրաստումը գրեթե ավարտվել էր: Գործարանը բոլոր կայարանների համար պատրաստեց էլեկտրաբաշխիչ կայան: Այս պատվավոր պատվերը հանձնարարվեց կատարել ձեռնարկության N 38 էլեկտրամոնտաժային արտադրամասին, որը 1980թ. երրորդ եռամսյակին պետք է ամբողջությամբ ավարտեր: Փականագործների բրիգադը Մ.Բարսեղյանի գլխավորությամբ, Պ.Հարությունյանը, Ռ.Սարգսյանը, Պ.Ակրտչյանը իրենց բարեխիղճ աշխատանքի շնորհիվ արդեն հունիսին ավարտեցին սարքավորումների պատրաստումը և առաջինը էլեկտրամոնտաժողներին հանձնեցին «Երիտասարդական» կայարանում տեղադրելու համար, որը մեծ փորձություն բռնեց: Նույն հաջողությամբ պատվիրատուին հանձնվեցին նաև մյուս կայարանների էլեկտրաբաշխիչ կայանները: Ժամանակից շուտ հանձնվեցին նաև մյուս պատվերները:

1980թ. երկրորդ եռամսյակին բավականին մեծ աշխատանքներ կատարվեցին:

Միանգամայն պարզ նկատվեց, որ 1980թ. առաջին կիսամյակին մետրոպոլիտենի շինարարությունում կատարվեց լուրջ բեկում: Բոլոր կայարաններում, տեղամասերում, շինարարական կազմակերպությունների կողմից իրականացվեցին գրաֆիկով նախատեսված բոլոր առաջադրանքները: Սակայն դեռ շատ անելիքներ կային, ավելի լարված աշխատանք էր սպասվում 80-ի երկրորդ կիսամյակի առաջին իսկ օրից: Այն ցայտուն նկատվում էր ամփոփագրում բերված տվյալներից: Բավական է միայն ասել, որ մետրոպոլիտենի նախասրահներում երկրորդ կիսամյակում երեք անգամ ավելի շատ աշխատանք պետք է կատարվեր, քան մյուս ժամանակահատվածներում մինչ այդ կատարվել էր: Նույնքան անգամ շատ հարդարման աշխատանքներ էին կատարվելու կայարաններում և այլն: Անհրաժեշտ եղավ նորից դիմել Միության մյուս քաղաքների մետրոշինարարներին: «Գլխունելմետրոշինի» կա-

ռավարիչի տեղակալ Կ.Յանչևսկու օգնությամբ հարցը մեկ շաբաթվա մեջ լուծվեց. հարդարողներ երեսպատողների բրիգադներ եկան Հայաստան, մեր տղաների ամիսների ընթացքում ձեռք բերած մեծ հմտությունը, ինչպես նաև ուսումնական կենտրոնի կողմից նոր կադրերի ուսուցումը ևս որոշիչ նշանակություն ունեցավ:

Ամփոփագիր

Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի թողարկման համար աշխատանքների ծավալները «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Աստուծոցի Դավիթ» կայարանը

Աշխատանքների անվանումը	Չափման միավորը	Շինարարության սկզբից կատարված աշխատանքները	Ըստ գրաֆիկի մնացած մյուս աշխատանքների ծավալը առ 01.07.80թ.
Ընթացքային թունելներ	մետր	9269.3	454.3
Կայարանային թունելներ	մետր	1262.4	146.9
Թունելներում և կայարաններում գծերի տեղադրում	մետր	5193.6	6449
Վերգետնյա մայրուղիներում գծերի տեղադրում	մետր	725	2995
Հիդրոմեկուսացման աշխ. ընթացքային թունելներում	մետր	7303	2420.6
Հիդրոմեկուսացման աշխատանքներ կայարաններում	մետր	814.1	595
Հարդարման աշխատանքներ կայարաններում	հազ.ռ.	297.1	1526.6
Շինարարական աշխատանքներ նախասրահներում	հազ.ռ.	342.2	953

...«Երջինչին» տրեստի N 27 շինվարչության ուժերով կառուցվում էր ամենախոշոր օբյեկտը՝ կապի տունը, որի նախահաշվային արժեքն ավելի քան 1 մլն ռուբլի էր: Շինարարները կառույցը բարձրացրին բավականին դժվարին պայմաններում, հատկապես փոքր-ինչ ձգձգվեց երկրորդ մասնաշենքի շինարարությունը, որը կապված էր շարժասանդուղքների թեք հորանի շինարարության ավարտի հետ: Ճիշտ է, մի քանի անգամ խախտվել էին կապի տան շինարարության գրաֆիկները, բայց կարճ ժամանակաշրջանում հաղթահարվեցին դժվարությունները և արդեն հուլիսի սկզբներին վերջին շինարարական աշխատանքներն էին կատարվում երկրորդ մասնաշենքում. սկսվում էր կողապատերի երեսպատումը: Նախահաշվով նախատեսված 444 հազ. ռուբլու շինմոնտաժային աշխատանքներից չնչին մասն էր կատարվելու: Շենքում օգոստոս ամսվա շենին մնում էր կատարել աշխատանքների 10-15 տոկոսը: Տեղադրվում էին շենքի վիտրաժները, հարդարվում էին սենյակները, տեղադրվում մանրահատակները և այլն: Երրորդ հարկի սրահներից մեկում ավարտվում էր 600 համար հզորությամբ ավտոմատ հեռախոսային կայանի մոտաժումը: Մեծ աշխատանքներ էին տարվում Ուֆայից և Ռիգայից կայանի համար ստացված սարքավորումների տեղադրման և մոնտաժման ուղղությամբ: Հուլիս, օգոստոս ամիսներին «Հայկապչին» տրեստի հատուկ մոնտաժային վարչության մոնտաժողներն աշխատում էին բարձր արտադրողականությամբ: Դրանք էին Վերա ժուկովան, Անժիկ Առաքելյանը և Մարիամ Հայրապետյանը: Աշխատանքները ղեկավարում էր փորձված աշխույժ Հովիկ Խաչատրյանը: Առանձին տարածքներում տեղակայվում էին միջքաղաքային կապը, դիսպետչերական կոմուտատորը, ռադիոհամգույցը: Կայարաններում և վերգետնյա սրահներում ավարտվում էին էլեկտրական խրոնոմետրով ժամացույցի պուլտի մոնտաժման աշխատանքները: «Հայկապչին» տրեստի գծային տեղամասի աշխատողներն ընթացքային թունելներում տեղադրում էին կաբելները՝ կապի տնից մինչև բոլոր կայարաններն ու հանգույցները:

Նշվեց կապի տան շինարարության չնչին մասը: Օբյեկտում մոնտաժային աշխատանքները, որոնք բավականին բարդ և մեծ ծավալի էին, կատարվում էին ենթակապալառու ութ կազմակերպությունների

կողմից: Բոլոր կազմակերպությունների աշխատանքներն առաջին հերթին պայմանավորված էր երթինչինի N 27 շինվարչության հստակ աշխատանքով: Վարչության ենոք Եսայանի աշխղեկությանը աշխատող մարդիկ գործում էին հիմնականում երեք ուղղություններով: «Երթինչին»- ցիները հարդարման և այլ աշխատանքներ էին կատարում ուժաքարշային ենթակայանում, գծային հանգույցներում և ծառայողական շինություններում: Այդ երեք հատվածներում օբյեկտների թիվն անցնում էր 10-ից, և դրանցից ոչ մեկին չէր կարելի դասել երկրորդականների շարքը:

Չնայած «Չանրապետության հրապարակ» տեղամասում արծանագրված հաջողություններին տեղամասում ընթացքային թունելների անցահատման ծրագիրը թերակատարվում էր 30 մետրով: Որոնք էին ետ մնալու հիմնական պատճառները: Ընթերցողին տեղյակ պահվեց, որ երբեմն կմեկնաբանվեն 1980թ. ընթացքում մետրոյի շահագործումը ժամանակին չկատարելու պատճառները: Բարդ աշխատանքային պայմանների մասին վերը շարադրվածից դժվար չէ կռահել «ծախողման» պատճառները: Այս տեղամասում 30 մետրով հետ մնալը հակիրճ պարզաբանենք: Թերակատարման հիմնական «մեղավորը» բարդ երկրաբանական պայմաններից եկող դժվարություններն էին: Ընդերքում մետրոշինարարները հանդիպում էին «ավանդական» դժվարությունների, մարդիկ «դիմադրում» էին կավախառն բազալտի և բավականին առատ գետնաջրերի «քմահաճույքներին»: Օրինակ այս տեղամասի աջ ընթացքային թունելում ժամում արտահանվում էր միջինը 100 խմ ջուր: Այդ նպատակով անդադար գործում էին 8 պոմպեր: «Անդադարը» հարաբերական էր, քանի որ որպես կանոն, օրվա ընթացքում 1-2, նույնիսկ ավելի պոմպեր շարքից դուրս էին գալիս, այնպես որ համարյա բոլոր հերթափոխներում ստիպված էին զբաղվել պոմպերի նորոգումով: Դա լուրջ խոչընդոտ էր. եթե պոմպերի մի մասը կանգ առներ կես ժամով ապա հորատողները կկորցնեին մոտավորապես երկու հերթափոխի աշխատանք, այսինքն անցահատման պլանը կկատարվեր կիսով չափ: Մետրոշինարարներն ուղղակի կատարում էին հերոսական աշխատանք:

... «Երիտասարդական» կայարանի բակը ծանրաբեռնված էր շինանյութերով և տարբեր կոնստրուկցիաներով: Տեղամասի վերգետնյա

և ստորգետնյա բոլոր հատվածներում աշխատանքներն ընթանում էին մեծ թափով:

1980թ. օգոստոսի մեկի դրությամբ տեղամասի աջ ընթացքային թունելում, որտեղ արդեն տեղադրվել էին ռելսերը, իրականացվում էին հիմնականում բետոնապատման աշխատանքները: Այստեղ դեռևս կատարվում էին հիդրոմեկուսացման աշխատանքները: Արդեն հիդրոմեկուսացվել էր 250 մետր, մնում էր 550-ը: Այս գործը վստահվել էր շեֆական կարգով հիմնականում արդյունաբերական, շինարարական կազմակերպություններից օգնության եկած բանվորներին և ուսանողական ջրկատներին, որոնք բավականին հաջող էին կատարում իրենց հանձնարարված գործը: Աջ կայարանային թունելում հուլիսի վերջին ավարտվեցին պատի բլուկների տեղադրման աշխատանքները, որից հետո սկսվեց երեսպատումը գրամիտով և մարմարով: Մոսկվայի «Մետրոշինից» Սերգեյ Դավիդովի բրիգադը ձեռնամուխ եղավ թունելի առաստաղի սվաղի աշխատանքներին: Աջ կայարանային թունելի բոլոր աշխատանքները կատարվում էին ըստ սահմանված գրաֆիկի:

Մեկ - երկու օրինակով նկարագրենք օգոստոս ամսում մետրոշինարարության կատարված գործերը:

«Ձորավար Անդրանիկ» տեղամասում կողք կողքի աշխատում էին Լեհինգրադի, Կիևի, Մինսկի և Երևանի մասնագետները, որակյալ բանվորները: 1980թ. յոթ ամիսներին տեղամասի պլանով նախատեսված 3 մլն. 573 հազ. ռուբլու աշխատանքների փոխարեն իրականացվել էին 4 մլն. 608 հազ. ռուբլու անցահատման, բետոնապատման, հիդրոմեկուսացման և այլ աշխատանքներ: Դա կազմում էր պլանայինի 128 տոկոսը:

Պետք է նկատել, որ ընդհանրապես մետրոշինարարներն, ինչպես ասվել է, աշխատում էին լեռնաերկրաբանական դժվարին պայմաններում: Նրանց ճանապարհն անցնում էր այնպիսի ապարների միջով, որտեղ հնարավոր չէր հասնել ջրահեռացման աշխատանքների բարձր արդյունավետության, յուրաքանչյուր թունելախորշից արտանդվում էր ժամում մինչև 80 խորանարդ մետր ջուր: Դա լուրջ խոչընդոտ էր հորատողների ճանապարհին: Անցահատման նման պայմաններում դժվարությամբ էր առաջ գնում յուրաքանչյուր մետրի աշխատանքը, մինչդեռ անելիքները շատ էին:

Աջ ընթացքային թունելում դեռևս մնում էր անցահատել 130 մետր, իսկ ժամանակը չէր սպասում: Լենինգրադի, Մինսկի, Երևան մետրոշինարարները, «Ձորավար Անդրանիկ» տեղամասում փոխհամագործակցված աշխատանքի կազմակերպման շնորհիվ կարողացան իրենց նպատակին հասնել: «Ձորավար Անդրանիկ» տեղամասում ժամանակին ավարտվեց ջրահեռացման հորանի պատրաստումը:

Շինարարության սկզբից՝ այսինքն մարտի սկզբից մինչև օգոստոսի 1-ը, «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասում կատարվել էր 400 հազ.քառ. մետր աշխատանք, որից միայն հուլիսին իրացվել էր շուրջ 120 հազարը: Ի դեպ, օգոստոսին կատարողականը կազմեց 150 հազար, որից պարզ երևում էր, որ ամսեամիս աշխատանքների ծավալը ավելանալու էր: Օգոստոսին արդեն կառուցվեցին հենապատերը, շարժասանդուղքի բետոնե հիմքերը իրականացվում էին հրապարակի ծածկի/, որը, փաստորեն, լինելու էր վերգետնյա հրապարակ/ նախապատրաստական աշխատանքները: Շինարարությունը թևակոխել էր կարևոր փուլերից մեկը սկսվել էր հենապատերի բետոնապատումը: Ավելի քան 500 քառ. մետր հենապատեր արդեն «զուգվել» էին Բյուրականի տուֆով: Քարասալերի հաստությունը 12 սմ էր, և որպեսզի շարվածքը լիներ ավելի դիմացկուն, երեսպատման ժամանակ կիրառվում էր քարերը հենապատին որմնակապերով ամրացնելու եղանակը:

Կայարանի համալիրի շինարարությունն իրականացնում էր «Երքիմշին» տրեստի՝ Վահե Մանուկյանի ղեկավարած հատուկ շինտեղամասի կոլեկտիվը: Տնտեսաշարկային այս կազմակերպությունը բոլորովին նոր էր և ստեղծվել էր մետրոպոլիտենի շինարարության այս կարևոր տեղամասում օգնելու համար: Նորաստեղծ շինտեղամասի կազմում, ուր ընդգրկվել էին 135 մարդ, ճարտարապետական ուրույն, բարդ, սակայն արդյունավետ լուծում պահանջող աշխատանքներին մասնակցում էին բարձորարակ վարպետներ, մարդիկ, որոնց, հանրապետությունում մատների վրա կարելի էր հաշվել: Գործում էին երկու բրիգադներ՝ Մարգար Մինասյանի և Արտավազդ Մանուկյանի գլխավորությամբ, աշխատանքներն իրականացվում էին երկու հերթով: Տնտեսաշարկային շինտեղամասի երիտասարդ կոլեկտիվը, ստեղծման առաջին իսկ օրից հանդիպում էր լուրջ դժվարությունների, որոնք շատ խելացի կերպով հաղթահարվում էին:

... «Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասում աշխատանքները և վերգետնյա, և ստորգետնյա հատվածներում լավ էին ընթանում: Այստեղ ստորգետնյա կայարանում ավարտվեց աջ և ձախ թունելների առաստաղների սվաղը:

Ակսվեց միջին կայարանային թունելի և թեք հորանի առաստաղի հարդարումը: Ավարտման եզրին էր սյուների մարմարապատումը, մնում էր հարդարել 6 սյուն: Աջ կայարանային թունելում ավարտվեց ռելսերի տեղադրումը, իրականացվում էր ռելսերի ամրացումը բետոնապատումով: Ձախ կայարանային թունելում տեղադրվում էին ռելսերը: Ընդհանուր առմամբ օգոստոսը տեղամասի համար նշանավորվեց որպես դժվարությունների հաղթահարման ամիս: Կատարվեցին մեծ ծավալի անցահատման, բետոնային, երկաթբետոնային, մոնտաժային և հարդարման աշխատանքներ:

Թունելները բետոն էին հագնում: Այդպես կարելի էր բնութագրել օգոստոսին այս տեղամասի ընդերքում կատարված աշխատանքների մեծ մասը: Կառուցվեցին աջ և ձախ կառամատույցների երկաթբետոնե պատերը 23,6 մետր ընդհանուր երկարությամբ, բետոնապատման աշխատանքներ իրականացվեցին ետադարձ կամարի, ջրակուտակիչների, անցման միջանցքի ծածկի, ուժաքարշային կայանի և այլ հատվածներում:

Ավարտվեցին նաև թեք հորանի, անցման միջանցքի բետոնապատման և մեկուսացման աշխատանքները: Ավարտին էր մոտենում գլխամասային հատվածի կառուցումը, որին սպասում էին վերգետնյա կայարանասրահի շինարարները, քանի որ միայն այդ հատվածի կառուցումն ավարտելուց հետո էր հնարավոր իրականացնել մոնտաժային մեծ ծավալի աշխատանքները: Պետք է ասել, որ մետրոշինարարներին զգալիորեն օգնում էին բուհերի ուսանողները: Ամռան աշխատած տղաների հիմնական մասը զնացել էր, բայց սեպտեմբերի առաջին կեսին նոր համալրում էր սպասվում՝ մոտ 400 երիտասարդներ:

Ամբողջությամբ վերցրած օգոստոս ամսին մետրոպոլիտենում իրականացվեցին հետևյալ աշխատանքները: Ընթացքային թունելներում՝ 105.4 մետր երկարությամբ ավարտվեց հիմնական աշխատանքը, իսկ կայարանային թունելներում՝ 39.4 մետր երկարությամբ հատվածում ավարտվեցին հիմնական աշխատանքները: Վերգետնյա մայրու-

դիներում կատարվեցին 230 մետր երկարությամբ գծերի տեղադրման աշխատանքներ: Ընթացքային թունելներում կատարվեցին հիդրոմեկուսացման աշխատանքներ 150 մետր երկարությամբ: Կայարաններում, ըստ նախատեսված ծրագրի, իրականացան 59.4 հազ. ռուբլու, իսկ կառնամատույցներում 129.7 հազ. ռուբլու աշխատանքներ: Հարկ է նշել, որ մետրոպոլիտենի շինարարության ողջ ժամանակահատվածում և հատկապես աշխատանքների իրականացման որոշիչ 1980 թվականին, իր գործնական քայլերով վճռորոշ դեր կատարեց Կուսակցության Երևանի քաղաքային կոմիտեն: Գրեթե յուրաքանչյուր ամիս Երբաղկոմի բյուրոյում քննարկվել են շինարարությանը վերաբերվող հարցեր և շրջաններում շրջկոմների միջոցով կոնկրետ աշխատանքների իրականացման շնորհիվ օգնել մետրոշինարարներին: Երբաղկոմի և շրջկոմների կողմից կատարած քայլերով ընթերցողին չծանրաբեռնելու համար շատ հակիրճ կանգ առնենք Երբաղկոմի երեք բյուրոներում քննարկվող հարցերին:

1980 թ. ապրիլի 11-ին քննարկվեց «Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի թողարկումն ապահովելու համար լրացուցիչ միջոցառումներ ձեռնարկելու մասին» հարցը: Ընդունված որոշումը բավականին լայնածավալ է, սակայն կոնկրետ, ելնելով ռեալ վիճակից հանձնարարություններ են տրվել մայրաքաղաքի հիմնարկ-ծեռնարկություններին, կուսըջրջկոմներին մետրոյի շինարարության հետ մնացող տեղամասերին օգնություն կազմակերպելու համար: Հանրապետության Կառավարության առջև բարձրացված հարցն էլ տեղին էր և ժամանակին:

Ելնելով ՀԿԿ Կենտկոմի բյուրոյի 1980 թ. մայիսի 8-ին մետրոշինարարությանը վերաբերվող որոշման պահանջներից՝ չորս օր հետո հարցը քննարկվում է Երբաղկոմի բյուրոյում: Ընդունված որոշման կետերից մեկում պարտավորեցվում է կուսըջրջկոմներին մինչև 1980 թ. մայիսի 20-ը լրացուցիչ բանվորական ու թ ուղարկել մետրոպոլիտենի շինարարություն (շուրջ 300 որակյալ մասնագետներ):

1980 թ. հուլիսի 4-ին Երբաղկոմի բյուրոյում քննարկվում է 1980 թ. հունիս ամսին մետրոշինարարության պլանային առաջադրանքների կատարման մասին հարցը: Նշվում են յուրաքանչյուր օղակում տեղ գտած թերությունների և բացթողումների մասին, այստեղ ևս տրված հանձնարարությունները կոնկրետ են, նշվում են դրանց կատարման ժամկետները:

Հարցերի քննարկումները եղել են միանգամայն տեղին, արդյունքները տեսանելի: Նախ ընդունված որոշումներին համապատասխան մայրաքաղաքի շրջկոմներում քննարկվել են Երբաղկոմի բյուրոների որոշումները (շրջկոմներն էլ իրենց հերթին, ելնելով իրավիճակից, երբեմն քննարկվել են մետրոշինարարությանը վերաբերող հարցեր) և որպես գործին առընչվողներից մեկը ասեմ, որ շրջկոմները մետրոպոլիտենին վերաբերող հարցերով զբաղվել են ամենայն մանրամասնությամբ, նույնիսկ անհնարինը դարձրել հնարավոր, Երևանի հզոր կառույցի նկատմամբ ստեղծված մթնոլորտն էր հրամայական պահանջում և չպետք է անտեսել այս ուղղությամբ Երբաղկոմի խստագույն կարգապահության առկայությունը:

Անհրաժեշտ է թղթին «հանձնել» հետևյալ ռեալ ճշմարտությունը. Երբաղկոմի, շրջկոմների կողմից ընդունված որոշումները դեռ գործի սկիզբն էին. ամենօրյա խնդիր էր որոշման կատարմամբ զբաղվելը: Սկսած շարքային կուսակցական աշխատողից մինչև առաջին ղեմները, գոնե մետրոպոլիտենի հետ կապված հարցերում երբեք «դիտորդի» դերում չեն եղել, օգնելը եղել է առաջնայինը: Այդ առումով բերենք մի օրինակ, որը ժամանակին մեզ մոտ մեծ հնչեղություն ունեցավ: Կուսքաղկոմի առաջին քարտուղար Լեոնիդ Ներսիսյանը լինելով «Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասում (իսկ նա շաբաթվա ընթացքում հաճախ էր լինում շինարարությունում) տեղեկանում է, որ ոչ միայն հանձնարարված ժամկետում չի ավարտվելու կայարանի լատուներ թիթեղներից հավաքվող առաստաղը, այլև բացառվում է նման կոնստրուկցիայով աշխատանքների իրականացումը: Պարզվում է երեք մետրից ավելի երկարություն ունեցող լատուների թիթեղների միկելապատումը հնարավոր չէ: Հանրապետությունում չի եղել մի գործարան, արտադրական միավորում, որ ունենա նման նպատակների համար երկար ու հզոր ջերմամշակման վառարաններ: Ճարտարապետ Սպարտակ Կնդեղյանի կողմից հարցին նոր լուծում տալը նշանակում էր ամբողջովին ձախողել մետրոյի նույնիսկ ժամանակին շահագործումը: Արտադրական մեծ փորձության ճանապարհ անցած, գործերին տեղյակ առաջին քարտուղարը գտնում է հարցի լուծումը. տեղամաս է կանչում Երևանի կենցաղ-սպասարկման վարչության պետ Գարուշ Կարապետյանին և վարչության ծեռնարկություններից մեկում 200 հատ թիթեղները 1 շաբաթում միկելապատվում են:

Աշխատանքներն ավելի մեծ թափ ընդունեցին սեպտեմբեր ամսին:

Միքայել Տիխոնովիչը օգոստոսին այլ տեղամաս տեղափոխվելու պատճառով իր աշխատատեղը հանձնեց N 25 թունելային ջրկառուցի հորատող Ստեփան Խաչատրյանին: Երիտասարդ մասնագետը, լեռնահետախուզական աշխատանքից տեղափոխվելով մետրոպոլիտեն, կարճ ժամանակահատվածում տիրապետել էր մետրոշինարարի բարդ մասնագիտությանը և իր շուրջը համախմբել «Մոսմետրոշին» և «Հայռուսշին» կազմակերպությունների մի խումբ հորատողների: Առաջին հաջողությունները ձեռք բերվեցին սեպտեմբեր ամսվա առաջին իսկ օրերից: Կոլեկտիվը սեպտեմբերին անցավ հորատանցման «Ձորավար Անդրանիկ» - «Ռամպա» տեղամասում և անկախ աշխատանքային ծանր պայմաններից կարողացավ անցահատել 27 խորանարդ մետր: Համառորեն դժվարությունները հաղթահարելով մեծ համբավ ձեռք բերեցին բրիգադի անդամներ Արտյոմ Առաքեյանը, Ժորա Հայրապետյանը, Սերգեյ Ստարչենկոն և Կարուժան Արշակյանը: Նրանք աշխատում էին Միքայել Տիխոնովիչին ընդառաջ:

Չնայած լեռնաերկրաբանական դժվարին պայմաններին, «Ձորավար Անդրանիկ» տեղամասի կոլեկտիվը գերազանցեց ութ ամսվա հորատանցման, հիդրոմեկուսացման, բետոնապատման աշխատանքների պլանը և մինչև սեպտեմբերի վերջը ավարտեց հորատանցումը:

...«Սասունցի Դավիթ» տեղամասում վերգետնյա կայարանի շինարարությունը իրականացնում էր «Երքիմշին» տրեստի N 30 շինվարչությունը: 1979թ. սեպտեմբերի մինչև 1980թ. սեպտեմբերի վերջը կատարվեցին մեծ ծավալի աշխատանքներ: Արդեն 1980թ. սեպտեմբերին պատրաստ էր երկաթուղագծի տակով դեպի մետրոյի կայարան տանող անցուղին, ավարտվում էր աջ սպասարանի բետոնային և երեսպատման գործը: Կառուցվեց նաև ուժաքարչային կայանի քառահարկ շենքը: Հարկ է նշել, որ իրենց բարեխիղճ աշխատանքով աչքի էին ընկել մոնտաժող Տիգրան Սարգսյանը, հյուսներ Մնացական Մարգարյանը, Վաղինակ Բաբայանը, բետոնագործ Ռադիկ Դավթյանը:

«Երքիմշին» տրեստի շինարարներն ամեն միջոց ձեռնարկում էին կապի տան շենքը շահագործելու համար, իսկ «Հայկապշին»-ի մասնա-

գետները, շինմոնտաժային աշխատանքները ժամանակին և որակով իրականացնելու համար բավականին նախապատրաստական աշխատանքներ էին ձեռնարկել: Սկսվեց և մինչև սեպտեմբերի վերջը ավարտվեց էլեկտրական ժամանակացույցների սարքի տեղադրումը: Դա բավականին բարդ ու պատասխանատու գործ էր, որի մոնտաժման աշխատանքներն իրականացվեցին արագ և որակով:

«Երիտասարդական» տեղամասում կայարանասրահն ամբողջությամբ հարդարողների, ամրանագործների, բետոնագործների տրամադրության տակ էր:

Աջ կայարանային թունելում ավարտվել էր գրանիտապատումը, իսկ մինչև սեպտեմբերի վերջը մարմարի զգեստ հագան մյուս հատվածները: Երեսպատման աշխատանքները կատարում էին Մոսկվայի մասնագետները: Աշխատում էին բարեխիղճորեն և որակով: Սեպտեմբերին իրականացվեցին ընթացքային թունելներում գծերի տեղադրումը, ջրահավաք առուների բետոնային աշխատանքները: Միաժամանակ բետոնապատվում էր կայարանասրահի աջ ու ձախ թունելների միջև ընկած հատվածը: Սկսվեց և ավարտվեց աջ և ձախ կայարանային թունելների կամարների մետաղապատումը:

Որպես կանոն, աշխատանքները կատարվում էին նախատեսված գրաֆիկին խիստ համապատասխան: Կառույցում անվանի շինարարներ շատ կային: Միքայել Մելիքյանը, Սերգեյ Սարգսյանը, Գրիշա Գուլյանը, Ալեքսանդր Կրիվոշապովը և շատ շատերը ցույց էին տալիս իրենց բարեխիղճ մոտեցումները հանձնարարված գործի նկատմամբ: Լավ էին աշխատում նաև Երևանի պոլիտեխնիկական, Բոյուսովի անվան ռուսաց և օտար լեզուների ինստիտուտի, Երևանի պետական համալսարանի ուսանողական շինարարական ջրկատները:

Սեպտեմբերն աշխատանքային հաջողությունների ժամանակաշրջան եղավ նաև Հենրիկ Սարգսյանի ղեկավարած ամրանագործների բրիգադի համար: Այդ օրերին նրանք զբաղված էին թեք մուտքի վերին հատվածի ամրանակապման աշխատանքներով: Այն ավարտվեց սեպտեմբերի վերջին օրերին, որից հետո իրենց խոսքն ասացին բետոնագործները: Հենրիկ Սարգսյանը, որպես բրիգադավար, միշտ բարձր էր զնահատում և մեծարում ամրանագործ Հարություն Յաղալյանին, Վիլեն Դազարյանին, Գառնիկ Թադևոսյանին նրանց գերազանց աշխա-

տանքի համար:

...Երևանում ապագա մետրոպոլիտենի վերգետնյա կայարանասրահներն աչքի էին ընկնում ինքնատիպությամբ, ճարտարապետական և ինժեներական հետաքրքիր լուծումներով: Դրանից մեկը «Մարշալ Բաղրամյանն» էր:

Կայարանի հսկայական սրահի եզակի հեծանները պատրաստվում էին մետաղական կոնստրուկցիաների գործարանում, իսկ մոնտաժումն իրականացնում էին «Հայհատուկմոնտաժի» մասնագետները: Հասկանալի էր, որ նման չափերի հեծանների փոխադրումը բավականին բարդ խնդիր էր, այդ նպատակով պատրաստվեց հեծանակիր ավտոմեքենայի հատուկ քափը 26 մետր երկարությամբ, որով փոխադրվեցին հեծանները և դրա մասերը: Լուրջ դժվարությունների հետ էր կապված նաև տեղադրումը, քանի որ ամբողջ գործողությունը կատարվելու էր «Բարեկամություն» զբոսայգում, և մոնտաժողները ծագում էին չվնասել ոչ մի ծառ:

Հետաքրքիր է նշել, որ մետաղական ամբողջ կոնստրուկցիան ծառայելու էր նաև որպես ճարտարապետական ձևավորման բաղադրամաս, այսինքն երևալու էր ամբողջությամբ: Այդ պատճառով էլ հսկայական հեծանները և մետաղական մյուս մասերը պատրաստելուց հետո դրանց մակերեսները մաքրվելու-կոկվելու էին ձեռքի խարտոցով:

Կայարանասրահի շինարարությանը երջինշինցիներին օգնում էին «Հայսանտեխմոնտաժի» և «Հայլեկտրամոնտաժի» մասնագետները: Առաջիններն իրենց անելիքներն ավարտեցին սեպտեմբերին 70%, երկրորդները 50%-ով: Կայարանասրահի շինարարությունը թևակոխել էր իր վերջնական և պետք է ասել, դժվարին փուլը: Ըստ գրաֆիկի, մետաղական ծածկի տեղադրումը պետք է ավարտվեր մինչև հոկտեմբերի 1-ը, իսկ ամբողջությամբ օբյեկտը պետք է պատրաստ լիներ հոկտեմբերի վերջին /նշված ժամկետում/:

Միաժամանակ պետք է նշել, որ ավարտին էր մոտենում «Հանրապետության հրապարակ» - «Զորավար Անդրանիկ» - «Ռամպա» հատվածների միջև ընթացքային թունելների հորատանցման աշխատանքները: Սեպտեմբերի 16-ին ավարտվեց «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Հանրապետության հրապարակ» կայարանի աջ ընթացքային թունելներում գծերի տեղադրումը: Մինչև փորձնական զնացքի թողար-

կումը մնում էր 4.5 կմ հատվածում տեղադրել ռելսերը և հավաքել 15 կմ կոնտակտային ռելսեր: Գծային աշխատանքների տեխնիկական ղեկավարն էր Վյաչեսլավ Վլադիմիրի Պոնոմարյովը, որը բարձրորակ մասնագետների ուժերի մոբիլիզացման և անհրաժեշտ տեխնիկական հսկողության իրականացման շնորհիվ այս պատասխանատու աշխատանքը կատարեց գերազանց:

Սեպտեմբեր ամսում կատարված աշխատանքների ամփոփ պատկերը ներկայացնենք մի քանի թվերով:

Ընթացքային թունելում 139 մետր տարածության վրա կատարվեցին անհրաժեշտ աշխատանքները և մնաց ընդամենը 77 մետր /ամբողջությամբ կատարվել էր 9644.5 մետր/, կայարանային թունելներում ավարտվեցին աշխատանքները / 1408.1 մետրից սեպտեմբերին բաժին ընկավ 57 մետր/, թունելներում զգվեց 2219 մետր ռելս, մնաց 3730 մետր /ամբողջությամբ զգվել էր 7912.6 մետր/: Բացօթյա ուղեմասում դեռ մնում էր զցել 2150 մետր ռելս /զգվել էր ընդամենը 1570 մետր, որից սեպտեմբերին 390 մետր/: Անկախ ամսվա ընթացքում ընթացքային թունելներում հիդրոմեկուսացման մեծ աշխատանքին /300 մետր/ դեռ մնում էր ևս 1790.6 մետր /ամբողջությամբ կատարվել է 7933.1 մետր/: Կայարաններում մնում էր հիդրոմեկուսացնել 512 մետր /կատարվել էր 8907.1 մետր որից սեպտեմբերին կատարվեց 48 մետր/: Կայարաններում կատարվածի համեմատ ավելի քան կրկնակի անգամ հարդարման աշխատանքներ էր իրականացվելու, խիստ ետ էին մնում նաև նախասրահների շինարարական աշխատանքները:

1980թ. հոկտեմբեր ամսին կատարված աշխատանքներից մի քանի օրինակներ: «Զորավար Անդրանիկ» տեղամասի թունելեզրի հորատողները, ինչպես ասվել է, իրար ընդառաջ գնալով, ամեն ինչ անում էին անցահատման աշխատանքներն արագ վերջացնելու համար: N 25 թունելային ջոկատի Արտյոմ Առաքելյանի ղեկավարած հորատողների բրիգադը հասավ լավագույն արդյունքի, սեպտեմբերին անցահատեց 27 մետր: Աշխատանքային այդ հաջողությունը բարոյական մեծ խթան հանդիսացավ և պատահական չէր նրանց նոր հաջողությունները հետագա ամիսներին:

Կայարանային թունելներում իրականացնում էին կոշտ հիմքերի բետոնացման, հիդրոմեկուսացման և այլ աշխատանքներ: Աջ ընթացքային թունելը համարյա պատրաստ էր: Հոկտեմբերի 23-ին այստեղ սկսվեց ռելսերի տեղադրումը:

Անցահատման աշխատանքներն իրականացվեցին սահմանված գրաֆիկի համաձայն օրական մեկ մետրի սահմաններում /չմոռանա՞նք, որ այստեղ հիդրոերկրաբանական ամենածանր տեղամասն էր/:

Թունելեզրի տեղամասում շարունակվում էր ռելսերի տեղադրումը, որն իրականացնում էր Նիկոլայ Նեստերովի բրիգադը:...

Հոկտեմբերի առաջին օրերին ստացվեցին մետրոպոլիտենի երկնագույն 6 վագոններ, որոնք տեղավորվեցին «Սասունցի Դավիթ» կայարանի տարածքում և կարծես ազդարարում էին մետրոպոլիտենի շինարարության ավարտը:

«Սասունցի Դավիթ» կայարանի շինարարությունը մտել էր վճռորոշ փուլի մեջ: Աշխատանքները կատարում էին երկու գլխավոր կապալառուներ «Հայթունելչինը» և «Երքիմշինը»: Այստեղ Հայաստանի հատուկ մոնտաժչին գլխավոր վարչության մասնագիտացված բրիգադների աշխատողները կատարում էին օդափոխության, սանտեխնիկայի մոնտաժային կարգավորման աշխատանքները: «Մոսմետրոշինի» հատուկ մոնտաժային վարչության բրիգադը հավաքում էր երեք շարժասանդուղները և ԱԲԿ-ն /ազդանշան-բլոկավորում-կենտրոնացում/:

Ավանտվում էր վերգետնյա կառանատույցի ծածկը կայարանի ծառայակն սենյակներում կատարում էին հարդարման վերջին աշխատանքները, իսկ նախասրահներում շարունակում էր հենասյուների մարմարապատումը: Դրանք կատարում էին «Երքիմշինի» N 2 շինվարչության Սուրեն Շահնազարյանի տեղամասի որակյալ բանվորները:

«Հայտրանսչինի» տեղամասի պետ Է.Սահակյանի աշխատողները տեղադրում էին գծերը: Նրա աշխատանքային սենյակը տեղավորված էր փոքր վագոնիկում, որտեղ հաճախ անց էր կացվում օպերատիվ տեխնիկական խորհրդակցություն:

Իսկ ինչպես էին ընթանում «Երիտասարդական» տեղամասի վերգետնյա կայարանի շարժասանդուղի մոնտաժման աշխատանքները հոկտեմբեր ամսին:

«Թբիլմետրոշինի» N 5 թունելային ջոկատի բրիգադավար, Աշխա-

**Երևանի մետրոպոլիտենի նախագծող,
կառուցող և շահագործող
«Իզոր Եռյակ» ղեկավարները**



Վլադիմիր Դանդուրով
«Հայպետտրանսնախագիծ»
ինստիտուտի տնօրեն

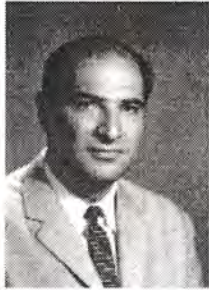


Լեոնիդ Հարությունով
«Հայթունելչին» վարչության
պետ



Իվան Պապիեվ
Երևանի մետրոպոլիտենի պետ

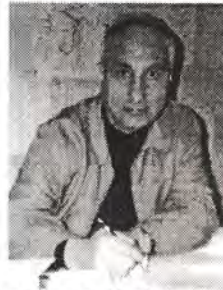
«Երևաննախագիծ» ինստիտուտի կողմից Երևան քաղաքի մետրոպոլիտենի ցանցը մշակող հեղինակային կոլեկտիվը



Էդուարդ Պապյան
Նախագծի գլխավոր ճարտարապետ



Ֆելիքս Մարկոսյան
Նախագծի գլխավոր ճարտարապետ



Էդուարդ Ստեփանով
Նախագծի գլխավոր ինժեներ

«Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտում Երևանի մետրոպոլիտենի նախագծման աշխատանքների ղեկավարներ



Արկաղի Կուրիսկո
Մետրո և թունելներ բաժնի վարիչ



Ջոն Հարությունով
Մետրո և թունելներ բաժնի գլխավոր մասնագետ



Լեվոն Տիգրանյան
Մետրո և թունելներ բաժնի նախագծի գլխավոր ինժեներ

Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունն իրականացնող մի շարք կարևորագույն կազմակերպությունների ղեկավարներ



Ժորժ Ավանեսյան
N160 շինմոնտաժային վարչության պետ



Յուրի Ջավադյան
Երբաղխորի գործկոմի նախագահի առաջին տեղակալ, մետրոյի շինարարությունում Երբաղխորի շինմոնտաժային կազմակերպությունների աշխատանքները կոորդինացնողն ու ղեկավարողը



Պետրոս Թումանյան
«Երբիմշին» տրեստի կառավարիչ



Միքայել Մկրտչյան
ՀՍՍՀ նախարարների խորհրդի մոնտաժային և հատուկ շինարարական աշխատանքների գլխավոր վարչության պետի տեղակալ



Բոգդան Հարությունով
«Հայլեկտրամոնտաժ» տրեստի կառավարիչ



Երվանդ Ավետիսով
«Հայտրանսշին» տրեստի կառավարիչ



Արամ Մարգարյան
«Արվիսանշին» տրեստի կառավարիչ



Ռոբերտ Տոնոյան
«Հայկապշին» տրեստի կառավարիչ



Երևանի մետրոպոլիտենի պետ Իվան Պապիեվի առանձնասենյակում ծախսից մետրոպոլիտենի գլխավոր ինժեներ Մալեն Զարությունովը և մետրոպոլիտենի պետի տեղակալ Արմենակ Ջոլյանը, աջից մետրոպոլիտենի էլեկտրոմոնտաժման ծառայության պետ Վալերի Դանդուրովը և մետրոպոլիտենի կադրերի բաժնի պետ Նիկոլայ Մերիլջանյանը

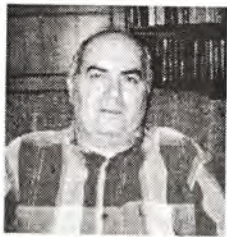
Երևանում կառուցվող մետրոպոլիտենի տնօրինության մի խումբ պատասխանատու աշխատողները



Յորանոտ Բեգլարյան
Շինարարության որակի ընդունման տեսուչ



Գենաղի Իսախանով
Էլեկտրական սարքավորումների մոնտաժման աշխատանքների որակի ընդունման տեսուչ



Կամո Աթայան
Սանտեխնիկական սարքավորումների մոնտաժման աշխատանքների որակի ընդունման տեսուչ



Յարթեթ Ամատունի
Սարքավորումների և մեխանիզմների ապահովման բաժնի պետ

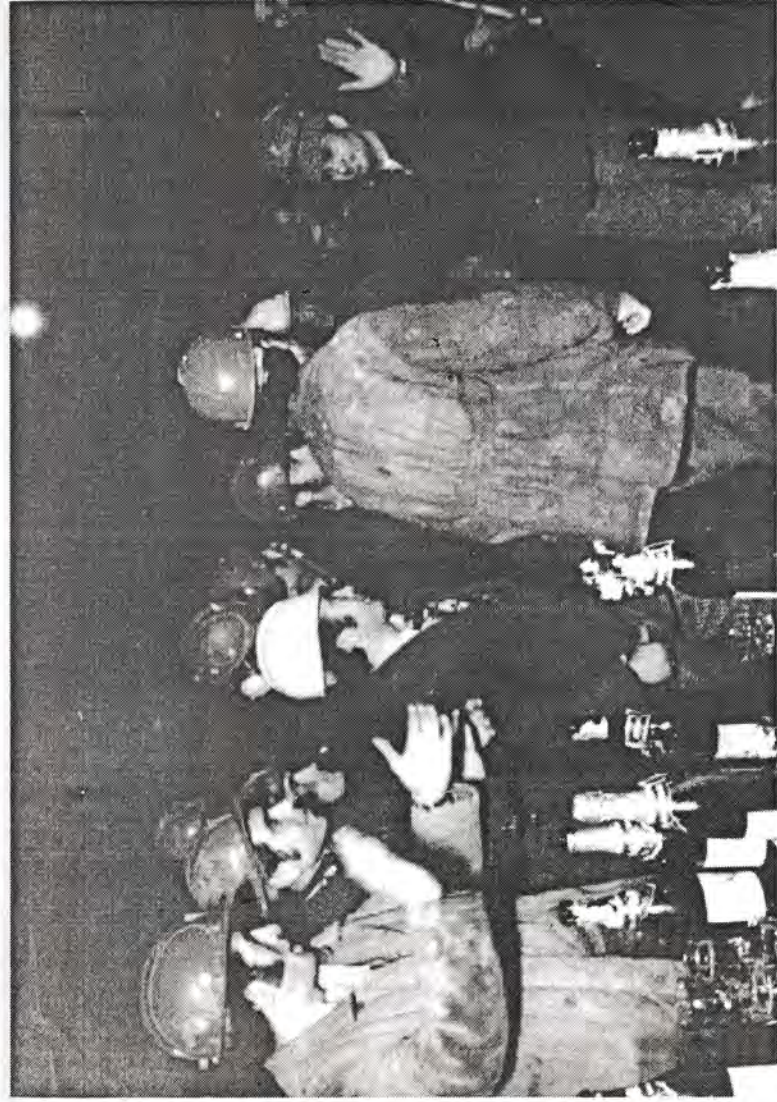


Գլխավոր ինժեներ Մալեն Զարությունովը



«Ջորավար Անդրանիկ» տեղամասում

N25 բունելային ջրկառուի աշխատողները, ձախից աջ հերթափոխի պետ Ստեփան Խաչատրյան, հորատողների բրիգադրավար Յուրա Հովհաննիսյան, հերթափոխի էլեկտրափականագործ Կառեն Գրիգորյան, հորատողների բրիգադրավար Արտյոմ Առաքելյան



Այսպես էր նշվում երկու բունելախորշերի միացման աշխատանքային հաջողությունները

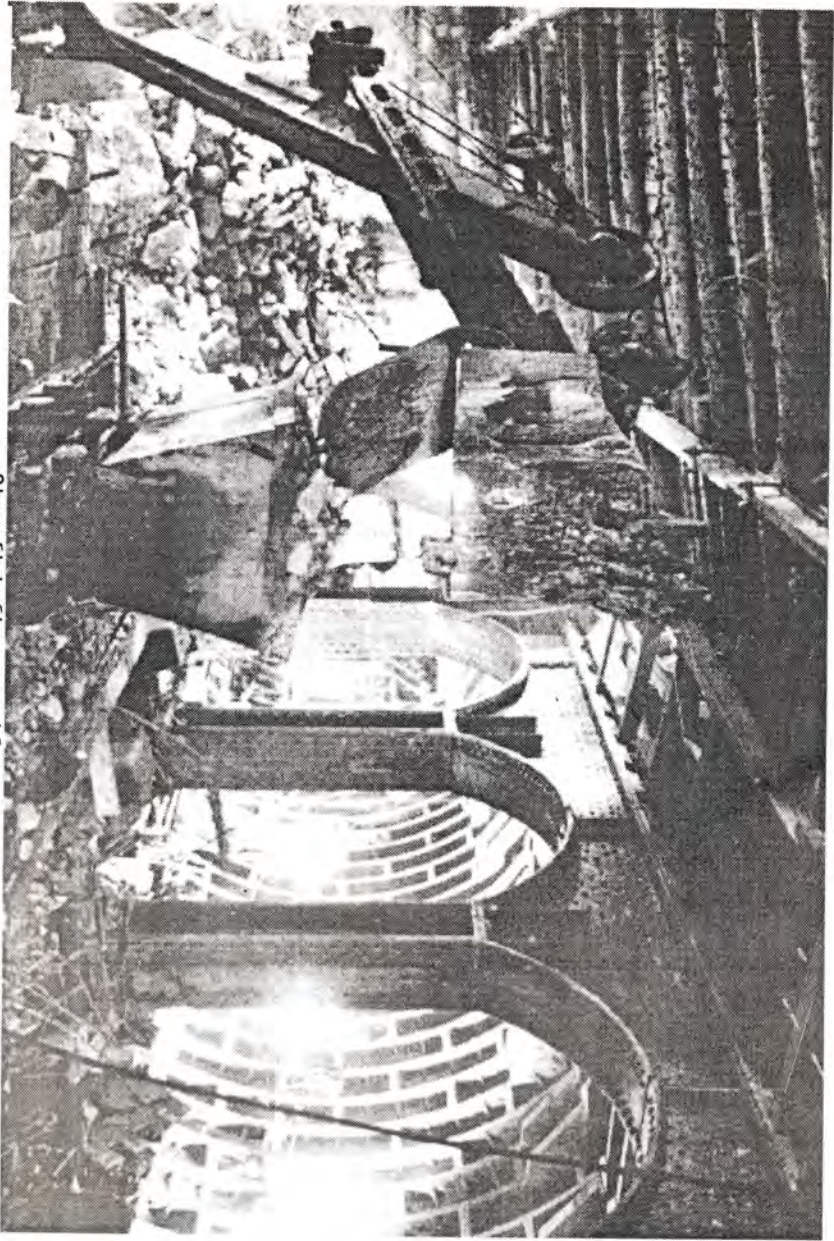
... ինչ որպես հիշարժան օր
հիշարժան էին



ՀԿԿ ԿԵՆՏՐՈՆԻ առաջին
քարտուղար **Կարեն Դե-
միրճյանը** մետրոյի շի-
նարարությունում, ՀԿԿ
ԿԵՆՏՐՈՆԻ և ՀՍՍՀ ճա-
խարարների խորհրդի
մետրոպոլիտենի շտաբի
մի խումբ ղեկավար ըն-
կերների հետ



Շուր ամեկիքները շատ են...



Փորձնական գնացքի թողարկման օրը



Նկարում **Կ.Դեմիրճյանի** հետ ծախից **ՀԿԿ** Երջաղկոմի առաջին քարտուղար **Լ.Ներսեսյանը**, աջից **ՀՍՍՀ** գերագույն խորհրդի նախագահության նախագահ **Բ.Սարգսյանը** և **ՀԿԿ** Կենտկոմի քարտուղար **Կ.Ղամբարյանը**

Փորձնական գնացքում մտած են ծախից «Գլխբունենետրոշինի» կառավարիչի տեղակալ **Կ.Յանչեվսկին**, **ՀՍՍՀ** նախարարների խորհրդի նախագահի տեղակալ **Յ.Յայրապետյանը**, «Հայթունելչինի» վարչության պետ **Լ.Հարությունով**, գլխավոր ինժեներ **Դ.Ռայանկինը**





Մի խումբ մետրոշինարարներ



Փորձնական գնացքում նստած են ծախից մետրոպոլիտենի պետ Ի.Պապիեվը և «Երփնշին» տրեստի գլխավոր ինժեներ Բ.Մելքոնյանը, կանգնած է մետրոպոլիտենի առաջին միլպետ Է.Ղուկասյանը

տանքային կարմիր դրոշի շքանշանի ասպետ Նոդար Մաղլակելիձեն փորձության մեծ ճանապարհ անցած, ճանաչված մասնագետ էր և միշտ գտնվում էր աշխատանքային դժվարին տեղամասում: Գործերը, կարելի էր ասել, վատ չէին գնում: Շարժասանդուղքների զգալի մասը մոնտաժված էր մոտ 70 տոկոսը: Տեղադրվել էին քարշող շղթաները, ինչպես նաև շարժասանդուղքի եզրակոճերը և մի շարք այլ մետաղական կոնստրուկցիաներ:...

«Մարշալ Բաղրամյան» կայարանում կատարվում էին մոնտաժային հիմնական գծերի տեղադրման, հարդարման աշխատանքներ: Լեճինգրադի ինժեներա-շինարարական ինստիտուտի մի խումբ ուսանողներ իրենց արտադրական պրակտիկան անց էին կացնում այս տեղամասում: Նրանց ճնշող մեծամասնությունը որոշեց միաժամանակ աշխատել մետրոպոլիտենի շինարարությունում՝ ըստ իրենց ընտրած մասնագիտության: Իհարկե, հրամանով, որպես բանվորներ վարձարվեցին կատարված աշխատանքների դիմաց: Նրանց համար մեծ պատիվ էր մետրոյի գործարկման շեմին շուրջ 6 ամիս աշխատել Երևանի մետրոպոլիտենում, ծանոթանալ շինարարության բոլոր նրբությունների հետ: Այստեղ նրանք հնարավորություն ստացան մոտիկից ծանոթանալ արտադրական գործընթացներին, կազմակերպչական յուրահատկություններին: Ուսանողների նկատմամբ հոգատար մոտեցում էին ցույց տալիս «Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասի պետ Ա.Ավետիսյանը, կոնպլեքսային բրիգադավար, Սոցիալիստական աշխատանքի հերոս Ի.Շեսցելը, N 160 շինմոնտաժային վարչության շատ աշխատողներ:

Չոկտեմբեր ամսին մետրոպոլիտենի շինարարությունում տեսանելի էին վերգետնյա հատվածում գծերի անցկացման ուղղությամբ տարվող աշխատանքները: Այս գծերի տեղադրման առաջին իսկ օրվանից իրականացվել էր ռելսերի տեղադրումը, որից միայն հոկտեմբեր ամսվա բաժինը կազմում էր 1040 / դեռ մնում էր 1110 մետր/: Մետրոպոլիտենի թունելներում ևս գծերի տեղադրման աշխատանքները միանգամայն բավարար էին: Չոկտեմբերին տեղադրվեց 1830 մետր ռելս և մնում էր տեղադրել ընդամենը 1900 մետր: Նախասրահներում շինարարական աշխատանքները ևս լավ էին ընթանում, կատարվել էր 1837 հազ. ռուբլու աշխատանք, մնում էր իրականացնել ևս 357.5 հազար ռուբլու աշխատանք, դեռ բավականին անելիքներ կային հիդրոմեկու-

սացման և հարդարման աշխատանքների ուղղությամբ:

...Քանի որ մետրոպոլիտենի շինարարությունում ամբողջական պատկերն ավելի ցայտուն նկատվեց 1980թ. դեկտեմբեր ամսվա վերջին, այդ իսկ պատճառով նույնքան ամսում կատարված աշխատանքներին կանդիդատմանը շատ հակիրճ:

«Բարեկամություն» կայարանում հարդարման և երեսպատման աշխատանքները կատարում էին Մոսկվայից եկած մետրոշինարարները: Մեծ աշխատասիրությամբ և բարձր որակով աշխատանքներ էին կատարում Ալեքսանդր Զուրանովի ղեկավարությամբ երեսպատող բրիգադը: Երեսպատման նուրբ օպերացիաները բժախնդրորեն էին կատարում բրիգադի անդամներ Վլադիմիր Կարպուկուն, Նիկոլայ Կարբխինը, Բորիս Սաղաթեյանը, Ելենա Վախուշնան և Ստենա Դանիլովը: Զարդարման և երեսպատման աշխատանքներն ամբողջությամբ ավարտվեցին դեկտեմբեր ամսվա առաջին կեսին: Ստորգետնյա կայարանի դահլիճում հարդարման լայնածավալ աշխատանքներ էին տարվում: Սկսվել էին սյուների մարմարապատման աշխատանքները, ընթացքային կայարանում ևս տեղադրվում էին մարմարի սալիկները:

Չորստման աշխատանքներն ավարտելուց հետո միայն պայմաններ ստեղծվեցին գծերի վրա աշխատողների թիվը լրացնել հորատող բանվորներով: Այդ աշխատանքներին մեծ թափով ձեռնամուխ եղան N 160 շինմոնտաժային վարչության, NN 3, 6, 8 թունելային ջոկատների մասնագետները, ինչպես նաև մեր հյուրերը՝ Լենինգրադից, Տալինից, Թբիլիսից, Բաքվից, Խարկովից:

Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունում տեղի ունեցավ հիշարժան երևույթներից մեկը. «Հայթունելչինի», «Մոսմետրոշինի» և «Լենմետրոշինի» հորատողները «Զորավար Անդրանիկ» -Ռամպա երթուղում նույնքան 20-ին կատարեցին ծախ ընթացքային թունելի վերջին հորատման աշխատանքները: Դրանով իսկ ավարտվեց հիմնական 8-րդ աշխատատար պրոցեսը՝ մետրոպոլիտենի առաջին հերթի հորանցումն ընթացքային թունելներում: Այսպիսով օժանդակ ստորգետնյա թունելների հետ միասին ընդհանուր երկարությունը կազմեց 13 կմ: Երկու թունելների միացման հորանցումը հանձնարարվեց Արտյոմ Առաքեյանի հորատողների բրիգադին:

...1980թ. նոյեմբերի 24-ին «Սասունցի Դավիթ» կայարանից աջ ըն-

թացքային թունելի 6650 մետր ռելսերի վրայով դեպի «Բարեկամություն» կայարան դանդաղ ընթացք վերցրեց երկնագույն ճեպընթացը: Մետրոպոլիտենի գծերով անցավ փորձնական գնացքը: Պատմական պահը ազդարարեց երևանցիներին իրենց «կենցաղում» շուտով մուտք գործող մետրոյի գործարկման մասին:

Մետրոյի առաջին փորձնական գնացքի գործարկումը բարձր տպավորություն թողեց բոլորի վրա, բարոյական ուժ, նոր լիցք հաղորդեց մետրոշինարարներին և հետագա օրերին, մինչև մետրոպոլիտենի գործարկումը, աշխատում էին չթուլացող տենպով /այդ մասին ստորև/:

... Այն, ինչ արվում էր «Բարեկամություն» տեղամասում, բոլոր հատվածներում, կարելի է ասել, աշխատանքի վերջին փուլն էր: Ձախ ընթացքային թունելում, օրինակ, ավարտված էր գծերի բետոնապատումը, ձեռնամուխ էին եղել նախնական մաքրմանը, դուրս էին բերվում մեխանիզմները, մետաղի ջարդոնները և այլն: Մինչև դեկտեմբերի 15-ը այս հատվածում ամեն ինչ ավարտվեց՝ լվացին, մաքրեցին թունելները, որոնք լրիվ պատրաստ էին ընդունելու երկրորդ փորձնական գնացքը: Բացի այդ սկսեցին անցման միջանցքի, այսինքն՝ շարժասանդուղքների մասից մինչև կայարանասրահն ընկած հատվածի գրանիտապատման և մարմարապատման աշխատանքներն:

«Բարեկամություն» տեղամասում «Հայելեկտրամոնտաժ» տրեստի 1-ին շինմոնտաժային վարչությունը կատարում էր էլեկտրամոնտաժային աշխատանքներ: Նրանց կողմից հիմնական աշխատանքներն ավարտվել էին և մնում էին ոչ մեծ ծավալի գործեր՝ ուժաքարշային ենթակայանում պետք է տեղադրվեր երկու քարշային և ուժային տրանսֆորմատորներ, ավարտվում էին ստորգետնյա և վերգետնյա կայարանների ճարտարապետական լուսավորման նախագծերի իրականացումը, կաբելային կոլեկտորների տեղադրումը և այլն, որոնք ավարտվեցին դեկտեմբերի 15-ին:

...Գործարկման նվիրական օրը, ինչպես ասում են, սարերի հետևում չէր, և այդ հանգամանքն էլ իր յուրահատուկ կնիքն էր դնում աշխատանքների ընթացքի վրա, քանի որ այլևս նահանջի ճանապարհ չկար, գործնականում անհնարին էր դառնում գրաֆիկների խախտումը: /Ոչ շինարարների մեղքով աշխատանքների ծախողումների դեպքում անմիջապես ցանցային գրաֆիկում կատարվում էին փոփոխություն-

ներ, հետևաբար խոսքը վերաբերում է ճշտված գրաֆիկներին/ Այդ ոգով էին աշխատում գրեթե բոլոր տեղամասերում, բոլոր բրիգադները: Շինարարության արագ տեմպերը չէին ազդում կատարվող աշխատանքների որակի վրա, քանի որ մետրոպոլիտենն այն կառույցն էր, որտեղ բացառվում էր «մի կերպ անենք, հետո կշտկենք» աշխատանքային ոճը:

«Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասի աշխատանքների մասին: Վերգետնյա կայարանը, որը շատ-շատերի համար մի տեսակ անհասկանալի կառույց էր թվում, արագորեն ստանում էր իր նախագծային տեսքը: Այս համեմատաբար ընդարձակ շինհրապարակում նեղվածք էր, բառի իսկական իմաստով: Կողք կողքի աշխատում էին մեկ տասնյակի հասնող մասնագիտությունների տեր մարդիկ, և բոլորն էլ շտապում էին, ժամանակին ավարտել աշխատանքները: Իսկ բակում երբեմն ուռք դնելու տեղ չէր լինում: Իրար հետևից մոտենում էին հսկա բետոնատարները ամենատարբեր շինանյութերով:

Սկսվել էր ինժեներական եզակի կառուցվածք հանդիսացող տանիքի /մակերեսը մոտ 900 քառակուսի մետր/ փափուկ ծածկի պատրաստումը, որն իրականացնում էր Ա.Կիրակոսյանի բրիգադը: Այստեղ հատուկ ուշադրություն էր դարձվում մեկուսիչ շերտերի որակին, բոլոր աշխատանքները նախատեսված էին ավարտել դեկտեմբերի 17-ին:

Վերին կայարանասրահի հսկայական տանիքը հենված էր 4 կետերի վրա, իսկ պատերը պետք է լինեին միայն թափանցիկ: Մեխանիկ Զ.Վարդանյանի ղեկավարած մասնագետների խումբն արդեն ձեռնամուխ էին եղել ապակե պատերի հավաքման և մոնտաժման աշխատանքներին:

Դրանց կմախքը մոնտաժվում էր ոսկեգույն ալյումինի շրջանակների մեջ, որոնք ստացվում էին Մոսկվայից: Միայն թափանցիկ պատերի համար օգտագործվում էր մոտ 600 քառ. մետր ապակի: Ապակե պատերի պատրաստման վերջնական ժամկետն էր դեկտեմբերի 27-ը: Սուղ էր, սակայն երքինշինցիները ժամկետը չխախտեցին:

Կայարանասրահում եռանդուն կերպով գործում էին հարդարողները: Նուռնուսից, Լենինգրադից, Վրաստանից ստացված տարբեր երանգների գրանիտասալերով պատվում էին կայարանասրահի հատակը և պատերը: Նախատեսված էր գրանիտապատել 1000 ք.մ: Այս

աշխատանքները կատարվում էին երկու հերթափոխով: Գրանիտապատողների և ծեփագործների բրիգադների աշխատանքները գրաֆիկով իրականացնելու համար մեծ օգնություն էին ցույց տալիս բուհերի ուսանողները:

Ընդերքում ևս ոչ մի օր չէր թուլանում աշխատանքային թափը: Այդ օրերին կարևոր ուղղություններից մեկը գծերի պատրաստումն էր, գծային տնտեսության կարգավորումը: Աջ ընթացքային թունելում /որտեղ հիմնականում ավարտված էին գծերի տեղադրման և բետոնապատման աշխատանքները/ կարգի էին բերվում ուղեգծերը:

... «Սասունցի Դավիթ» կայարանում ավարտվում էին առաջին հերթի գծերը, որոնք տեղադրվում էին երկաթուղային գծերի դիմաց: Վերգետնյա նախասրահը կառուցող «Երքիմշինի» N 30 շինվարչության կուլեկտիվը ձեռնամուխ եղավ այս աշխատանքներին 1980թ. ապրիլից: Դեկտեմբերի 20-ի դրությամբ ավարտման եզրին էր կառանառույցի շինարարությունը իր ծածկով, ծախս նախասրահով, դրամարկղային դահլիճով և ծառայասենյակներով:

Շինմոնտաժային աշխատանքները կատարվում էին Զրանտ Մաթևոսյանի բրիգադի կողմից, որոնց հաջողությունների հիմնական գաղտնիքն աշխատանքի կազմակերպման և վարձատրման տնտեսա-վարկային եղանակով աշխատելու մեջ էր: Այս խմբում գերազանց աշխատանքով լուրջ հաջողությունների հասան Ջորաբ Մուրադյանը և Մնացական Վարդանյանը, մոնտաժող Տիգրան Սարգսյանը, զոդող Նիկոլայ Կնյազևը, երեսպատողներ Մարտիրոս Մարտիրոսյանը և Դովհանես Ջաքարյանը, քարտաշներ Բենիկ Դամբարձումյանը, Ջավեն Եղիազարյանը և Սերգեյ Խոստակյանը:

... Եթե մետրոյի վերը նշված տեղամասերում, կարելի է ասել, օրեր էին մնացել աշխատանքների ավարտին, ապա դեկտեմբերի վերջին օրերին պարզ նկատվեց, որ անելիքները մեծ են «Հանրապետության հրապարակ», «Երիտասարդական» տեղամասերում: «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասում վերգետնյա կայարանի շինարարության ավարտին անհրաժեշտ էր ոչ պակաս, քան երկու ամիս, իսկ ստորգետնյա տեղամասում դեռ շատ ու շատ անելիքներ կային, նույնիսկ ավարտման մոտավոր ժամկետի մասին կարծիք արտահայտելը հաճելի եզրահանգման չէր բերի:

Գրեթե նույն վիճակում էին «Երիտասարդական» կայարանի աշխատանքները, իհարկե, ստորգետնյա տեղամասում վիճակն այնքան էլ անմխիթարական չէր: Իսկ վերգետնյա հատվածում արդեն պարզ նկատվում էր ճարտարապետ Ստեփան Քյուրքչյանի յուրօրինակ ճարտարապետական մտահղացման արդյունքը: Այստեղ մեծ թափով էին ընթանում աշխատանքները: Դեկտեմբեր ամսին մեծածավալ աշխատանքների շնորհիվ մեծ շրջադարձ կատարվեց բոլոր տեղամասերում: Ամբողջական, սակայն, աշխատանքների ավարտին դեռ ժամանակ էր պետք, 1980թ. մետրոյի գործարկումը տեղի չունեցավ...

* * *

1981թ. առաջին իսկ օրից կազմակերպված և լարված աշխատանքներ էին տարվում մետրոպոլիտենի շինարարության բոլոր տեղամասերում: Համառոտ կանգ առնենք կատարված հիմնական մոնտաժային աշխատանքների վրա:

1981թ. հունվար-փետրվար ամիսներին «Բարեկամություն», «Մարշալ Բաղրամյան», «Սասունցի Դավիթ» կայարաններում ամբողջությամբ ավարտվեցին նախատեսված բոլոր աշխատանքները, «Երիտասարդական» կայարանում աշխատանքներն ավարտվեցին մարտի 4-ին, «Հանրապետության հրապարակ» կայարանում նախատեսված աշխատանքները ևս ավարտվեցին նույն ժամանակ, բացառությամբ միջին սպասասրահից /այն ամբողջությամբ ավարտվեց դեկտեմբերին/:

Ընթացքային թունելներում հիդրոմեկուսացման ուղղությամբ լայնածավալ աշխատանքներ կատարվեցին: «Երիտասարդական», «Հանրապետության հրապարակ» և «Սասունցի Դավիթ» կայարաններում հունվարին շահագործման հանձնվեցին շարժասանդուղքները, իսկ «Բարեկամություն» և «Մարշալ Բաղրամյան» կայարաններում կատարվում էին շարժասանդուղքների տեխնիկական փորձարկումները և փետրվարի վերջին հանձնաժողովը, բարձր գնահատականով, ընդունեց այն:

«Բարեկամություն» կայարանի նախասրահների շինարարությունը սկսվել էր 1980թ. փետրվարին «Երեքիմշիմի» N 27 շինվարչության կողմից: Մեկ տարվա ընթացքում կատարել են 12 հազ. խ.մ հողային, 2000 խ.մ բետոնի, երկաթբետոնի և այլ աշխատանքներ: Նրանց ուժերով կա-

յարանի կողքին վեր խոյացավ կապի տունը, Չարբախում կառուցվեցին մետրոպոլիտենի դեպոյի շինությունները:

Հինգ կայարաններում ավարտվեցին քարշային ենթակայանների աշխատանքները: Ներգետնյա կայարաններում և ընթացքային թունելներում նորմալ ջերմություն, խոնավություն պահպանելու համար տեղադրվեցին հզոր օդափոխիչ սարքեր: «Հայէլեկտրալույս» արտադրական միավորումը մեծ օգնություն ցույց տվեց մետրոպոլիտենի լուսավորության հարցում և այլն: 1981թ. հունվար-փետրվար ամիսները կարելի է բնութագրել մետրոշինարարների համար շինարարական աշխատանքների ավարտի փուլ և մոնտաժային աշխատանքների ամենածանրաբեռնված ու դրանց հաջող ավարտի ամիսներ:

1981թ. հունվարին շահագործման հանձնվեց կապի շենքը, տեղադրվեցին սարքավորումներ, որոնց օգնությամբ ապահովվելու էր երթևեկության կարգավորումը, էլեկտրամատակարարման սարքավորումների և շարժասանդուղքների կառավարումը: Ամբողջությամբ կապի աշխատանքները «գերազանց» գնահատականով ավարտվեց 1981թ. փետրվարին: «Հայկապշին» տրեստի կոլեկտիվի քրտնաջան աշխատողներից առանձնահատուկ պետք է նշել մասնագիտացված շինմոնտաժային վարչության կատարած ծանրակշիռ աշխատանքը, հատկապես վարչության պետ Միշա Նազարեթյանի և գլխավոր ինժեներ Լեոնիդ Գասպարյանի սրտացավ և հետևողական գործելակերպը՝ մոնտաժային գործի կազմակերպման առաջին օրից մինչև դրա հաջող ավարտը:

Ինը լարված տարիներ պահանջվեցին, որպեսզի շինարարները բարդ հիդրոերկրաբանական պայմաններում մայրաքաղաքի տրանսպորտով առավել ծանրաբեռնված փողոցների տակ տեղադրեն տրանսպորտային արագընթաց մայրուղի, ինքնատիպ նախասրահներ և արժանանան պետական հանձնաժողովի գերազանց գնահատականին: 1981թ. փետրվարի 15-ի դրությամբ «Մետրոշինի» վագոնաշինական գործարանից ստացվեց նոր կոնստրուկցիայի 36 վագոն /տաս օր հետո ստացվեց ևս 9-ը/, հարկովից և Մոսկվայից եկան գնացքների առաջին ամիսներին շահագործումն ապահովող մի մեծ խումբ վագոնավարներ:

Երբ 1981թ. մետրոպոլիտենը պետք է գործարկվեր, էլեկտրական

հավաքակայանը դեռ պատրաստ չէր և հնարավոր չէր իրականացնել գնացքների մուտքը, քանզի ըստ նախագծի հավաքակայանի ճյուղը պետք է միանար «Շենգավիթ» կայարանին:

Համաձայն պետական հանձնաժողովի որոշման, վագոնների վերանորոգումը և տեխնիկական սպասարկումը պետք է կատարվեր Անդրկովկասի երևանի երկաթգծի բաժանմունքի վագոնների դեպոյում, սակայն դա դժվարություն էր առաջացնում, քանի որ մետրոպոլիտենի վագոններն անհրաժեշտ կլինե՞ր տեղափոխել երկաթուղային գծերով: Այդ իսկ պատճառով որոշվեց վագոնների փորձարկման, կարգավորման, վերանորոգման համար «Սասունցի Դավիթ» կայարանում կառուցել ժամանակավոր շինություն, որտեղ ծանր և չհարմարեցված պայմաններում, շուրջ հինգ տարի /1986թ./, վարպետ Լեոնիդ Ֆեդոսեևը /Մոսկվայի մետրոպոլիտենից/, փականագործներ Սամվել Անտոնյանը, Քերոբ Մնացականյանը և ուրիշներ կատարում էին վերոհիշյալ աշխատանքները՝ սկսած 1980թ. սեպտեմբերից: 1980թ. հոկտեմբերին այստեղ կատարվեցին մետրոպոլիտենի առաջին գնացքների փորձարկումները և կարգավորումը: Առաջին մեքենավար-հրահանգիչն էր Ռաֆայել Քրիստոփորի Գեյվանդովը:

Մետրոպոլիտենի վարչությունում մինչև մետրոյի շահագործումն ամենօրյա հետևողական աշխատանք տարվեց բաժինների և ծառայությունների կազմավորման ուղղությամբ:

Հարգանքի տուրք մատուցեց երևանի մետրոպոլիտենի կարևորագույն ծառայությունների և երթևեկության ծառայությունների հիմնադիրներին, երթևեկության ծառայության ղեկավար Բաբկեն Պողոսյանին /ապահովում է գնացքների երթևեկության կազմակերպումը, ուղևորների ընդունումը, կուլտուրական սպասարկումը և կայարանների սանիտարական մաքրությունը/, շարժակազմի ծառայության ղեկավար Մերուժան Շահնազարյանին /ապահովում է մետրոպոլիտենի գնացքների տեխնիկական սպասարկումը, ուղևորների տեղափոխումը/, գծերի և թունելների ծառայության ղեկավար Զուրաբ Ունջյանին /սպասարկում է վերգետնյա և ստորգետնյա ուղիները, ստուգում գծերի վիճակը, վերանորոգում, տալիս է աշխատանքը սկսելու թույլտվություն/, ազդանշանների և կապի ծառայությունների ղեկավար Արմենակ Զորյանին /ապահովում է ազդանշանային սարքավորումների աշխա-

տանքը/ գնացքային ռադիոկապը, հեռախոսակապը/, էլեկտրանթակայանների և ցանցերի ծառայության ղեկավար Վալերի Դանդուրովին /ապահովում է մետրոպոլիտենի կայարանների և ստորաբաժանումների լուսավորությունը/, էլեկտրանթանիկական ծառայության ղեկավար Լեոնիդ Սավչենկոյին /ապահովում է շարժասանդուղքների աշխատանքը, վերանորոգումը, պոմպերի նորոգումը/, որոնք բժախնդրորեն վերաբերվելով կադրերի ճիշտ ընտրության հարցին, իրենց ուժը և եռանդը չխնայեցին ծառայության աշխատողների պատասխանատվությունը բարձրացնելու, անհրաժեշտ կարգ ու կանոնն ապահովելու ուղղությամբ: Նրանց կողմից ամուր հիմքի ստեղծման շնորհիվ երևանի մետրոպոլիտենը հետագայում դասվեց, ոչ միայն նախկին Խորհրդային Միության, այլև նրա սահմաններից էլ դուրս, մետրոպոլիտենների ընտանիքում ամենաառաջավոր և օրինակելի կազմակերպությունների շարքը:

1981թ. փետրվարի 24-ին պետական հանձնաժողովի ԽՍՀՄ ճանապարհային հաղորդակցության նախարարի առաջին տեղակալ Վ.Մ.Պախոմովի գլխավորությամբ ստորագրվեց երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի ընդունման ակտը: Նրանում երևանի մետրոպոլիտենի Միության մեջ 8-րդի շինարարությանը տրվեց «գերազանց» գնահատական:

ՈՐՊԵՍ ԿՈՆԵԿՏԻՎԻ ԱՆԴԱՍ

1980թ. գարունն էր: Դեռ նոր էի մտել աշխատասենյակ, երբ հեռախոսի զանգը հնչեց: Վերցրեցի հեռախոսափողը: Երբաղկոմի արդյունաբերության և շինարարության գծով նոր ընտրված քարտուղարն էր Ալբերտ Դանիելյանը: Իրեն հատուկ համեստությամբ, հրավիրեց իր մոտ, նշելով որ եթե հնարավոր է՝ անմիջապես:

Ալբերտ Դանիելյանին գիտեի վաղուց: Երբաղկոմում իմ աշխատած տարիներին նա Ավտոպահեստամասերի գործարանի գլխավոր տեխնոլոգն էր, այնուհետև գլխավոր ինժեները և, որպես գրագետ ինժեներ-մեխանիկ, քաղաքի արդյունաբերողների մոտ մեծ հեղինակություն էր վայելում: Պատահական չէր, որ արտադրության խոշոր գիտակ, երևանի ավտոգործարանի տնօրեն Ս.Ավանյանին «Հայգյուղտեխնիկա-

յի» կառավարիչի պաշտոնին նշանակելուց հետո, վերակառուցվող մեծ ապագա խոստացող ավտոգործարանի տնօրեն նշանակվեց Ալբերտ Դանիելյանը, ուր երեք տարի աշխատելուց հետո ընտրվեց Երբադկոմի քարտուղար: Բարձրահասակ, սիրունատես, կիրթ և բավականին համեստ բնավորության տեր քարտուղարից սպասելի էր անձամբ զանգահարել շրջկոմի բաժնի վարիչին:

Բայց ինչու՞ էր կանչում, մինչ այդ ոչ մի անգամ անձամբ հեռախոսով չէր զանգահարել:

Ալբերտ Դանիելյանի քարտուղարուհին տեղեկացրեց, որ նա մեռել է և ինձ է սպասում: Ինչպես հատուկ էր իրեն, բարեհամբույր ժպիտով դիմավորեց, որպիսությունս հարցրեց և հետո անմիջապես անցավ բուն խնդրին: Ելնելով մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքների մեծ ծավալից և դժվարություններից՝ որոշվել էր ստեղծել 344 Կենտկոմի և 3003 Նախարարների խորհրդի ժամանակավոր շտաբ մետրոյի շինարարության աշխատանքները հսկելու և օգնություն կազակերպելու համար: Նպատակն էր մայրաքաղաքի, հանրապետության աշխատավորության ուժերը մոբիլիզացնել և ուղղել շինարարությանն օգնելու գործին: 1980թ. հունվարից այդ պարտականությունը դրվել է Երբադկոմի առաջին քարտուղարի՝ Լեոնիդ Ներսեսի Ներսեսյանի վրա /շտաբի պետն էր 3003 Նախարարների խորհրդի, շինարարության գծով նախագահի տեղակալ 3րանտ Արամի 3այրապետյանը/: Լ. Ներսեսյանը իր մոտ էր հրավիրել Երևանի կուսակցության շրջկոմների առաջին քարտուղարներին ու գործկոմների նախագահներին և տեղեկացրել, որ շտաբի որոշմամբ, մետրոյի հինգ կայարաններում լինելու են շտաբի ներկայացուցիչներ, կուսակցական և պետական պատասխանատու աշխատողներ, որոնք ժամանակավորապես թողնելով իրենց հիմնական աշխատանքը, մինչև մետրոյի շինարարության առաջին հերթի առաջին հատվածի ավարտը լինելու են միայն իրենց հանձնարարված տեղամասերում: Որպես շտաբի ներկայացուցիչներ, նրանք ոչ միայն օգնելու են շինարարական կազմակերպություններին, զբաղվելու են շտաբի հանձնարարությունների անվերապահորեն կատարման հարցերով, այլ նաև հետևելու են շինարարության ընթացքին, և գործերի վիճակին, անհրաժեշտության դեպքում զեկուցելու են շաբաթը մեկ կայացող շտաբի նիստում, այլև կորորինացնելու են տարբեր շի-

նարարական կազմակերպությունների աշխատանքները՝ լինելով տվյալ տեղամասի առաջին պատասխանատուն և ղեկավարը: Նա ասաց նաև, որ որոշվել է «Բարեկամություն» տեղամասի շտաբի ներկայացուցիչ և շինարարական աշխատանքների պատասխանատու նշանակել Շահումյանի շրջգործկոմի նախագահի տեղակալ Վլադիմիր Ղազարյանին, «Մարշալ Բաղդամյան» տեղամասում՝ 344 Երբադկոմի շինարարության և քաղաքային տնտեսության բաժնի հրահանգիչ Էդուարդ Կարապետյանին, «Ջանրապետության հրապարակ» տեղամասում՝ Երբադխորհրդի գործկոմի կապիտալ շինարարության վարչության բաժնի վարիչ 3ովհաննես Գրիգորյանին, «Սասունցի Դավիթ» տեղամասում՝ Օրջոնիկիձեի շրջգործկոմի նախագահի տեղակալ Շուրա 3արությունյանին: 3ետո ավելացրեց՝ «Երիտասարդականի» տեղամասի շինարարական աշխատանքների պատասխանատուն կլինի Ռուդիկ Գևորգյանը:

Դա ինձ համար անսպասելի էր: Որքան էլ զբաղվել էի մետրոյի շինարարությամբ, բայց ես մետրոյի մասնագետ չէի: Լինելով ինժեներ-մեխանիկ, անգամ սովորական շինարարությամբ զբաղվել՝ մտքովս չէր անցել, իսկ այժմ առաջարկում են, ավելի ճիշտ որոշել են, և ես պետք է համաձայնեմ, դրվածքն այդպես էր՝ կուսակցությունը հանձնարարում է: Մտաբերեցի, թե ինչպես երեք տարի առաջ, մայրաքաղաքում տրանսպորտային սպասարկման տալոնային համակարգի անցնելու աշխատանքները բարելավելու նպատակով, մարդատար տրանսպորտային ձեռնարկություններին գործնական օգնության ցույց տալու համար, Երևանի յուրաքանչյուր պարկ ժամանակավոր աշխատանքի ուղարկվեցին տրանսպորտի նախարարի տեղակալներին, «3այուղևորտրանս» տրեստի կառավարիչին՝ գործկոմների նախագահների տեղակալների հետ միասին, որոնք մոտ երեք ամիս, օրական ոչ պակաս քան 15 ժամ եղան ձեռնարկություններում: Ինձ էլ ուղարկել էին Նորքի զանգվածում գտնվող ավտոպարկը: Կատարված տեղաշարժերի, ձեռնարկած միջոցառումների մասին հանգամանալից խոսվեց քաղաքի տրանսպորտային ձեռնարկությունների ակտիվի ժողովում: Սակայն մետրոն ավտոձեռնարկություն չէր, այլ շինարարական բարդ ու պատասխանատու կազմակերպություն էր, իր հետաքրքրությունների հետ մեկտեղ յուրօրինակ մոտեցումներ պահանջող, որից բառացիորեն ան-

տեղյակ էի: Կարծես կարողաց մտքերս, հասկացավ մտավախությունս, ժպտալով ասաց. «Գիտեմ, որ շինարար չես, ինժեներ-մեխանիկ ես, տրանսպորտնիկի բուն մասնագիտությունից հեռու կանգնած մարդ ես, սակայն տեղեկացրին, որ աշխատել ես մարդատար N 4 ձեռնարկությունում երկու ամսից ավելի, հանրապետության տրանսպորտի նախարարի տեղակալ Սամվել Բաղդասարյանի հետ: Եվ հենց այդ հաշվի առնելով Լեոնիդ Լեբսեսիչն հանձնարարեց «առաջինը գրել Ռուդիկի ազգանունը ամենահետ մնացող «Ուսանողական» տեղամասում աշխատելու համար»: Այնուհետև ավելացրեց, որ շրջկոմի առաջին քարտուղարները տեղյակ են, անհրաժեշտության դեպքում շտաբի ներկայացուցիչները կարող են անձամբ դիմել շրջանի ցանկացած հիմնարկ-ձեռնարկությունների ղեկավարներին բանվորական ուժով, որակյալ մասնագետներով և տեխնիկական այլ հարցերով օգնության համար:

Ամեն ինչ պարզ էր:

Անսիրտապես վերադարձա շրջան:

Ինչպես սպասում էի, կուսշրջկոմի առաջին քարտուղար Պավել Սաֆյանը պատրաստակամություն հայտնեց անհրաժեշտության դեպքում շրջանի կուլեկտիվների ուժերը մոբիլիզացնելու ճանապարհով օգնել բոլոր հարցերով: Իհարկե շրջանի հոգսով, խնդիրներով տարված, շրջոմի առաջին քարտուղարը աշխատում էր անսպառ եռանդով ու սրտացավորեն և նրան «խանգարելը» ճիշտ չէր լինի, նա շատ անելիքներ ուներ... աշխատեցի նրան չանհանգստացնել: Պետք է տեղյակ պահեի նաև կնոջս: Որպես 7-րդ տասնամյակս «եզրափակող» մարդ, ցանկանում եմ ասել հետևյալը: Ընթերցողներից շատերը երիտասարդ կլինեն, աղջիկ, թե տղա, թեկուզ մի քանի նախադասությամբ ուզում եմ մեջ բերել կնոջս հետ խոսակցությունը, որպեսզի ընթերցողը /հատկապես աղջիկները/ հետևություններ անեն իրենց հետագա կյանքի համար: Առաջ անցնելով ասեմ, որ մեկ անգամ ևս հանդավեցի, որ տղամարդու բախտը հետևաբար ընտանիքում, շրջապատում իրեն ճիշտ դրսևորելը, նույնիսկ նրա առաջնթացը /խոսքը վերաբերում է ազնիվ և արժանապատիվ կեցվածքի դրսևորմանը/ շատ ու շատ հարցերում պայմանավորված է կնոջ խելացի, խելամիտ մոտեցումով:

Կինս լսելով երջադկոմի քարտուղարի հետ տեղի ունեցած խոսակցության մասին, ուրախությամբ բացականչեց, ասելով դա նշանակում

է, որ քո աշխատանքը գնահատում են և ինքն ամեն ինչ կանի ինձ օգնելու համար, եթե նույնիսկ ծանրաբեռնվածության պատճառով երբեմն տուն էլ չգնամ: Այսքանը բավական էր, որպեսզի ես լիցքավորվեի և պատրաստակամ ու անմնացող նվիրումով ամիսներ շարունակ զբաղվեի մետրոյի շինարարությամբ: Իսկ այդ ժամանակ տղաս Եղիշեն ընդամենը վեց տարեկան էր, իսկ աղջիկս Լիանան, դեռ նոր էր դարձել երկու տարեկան:

...Թեև բազմիցս եղել էի մետրոյի շինարարությունում, այնտեղ աշխատանքի անցնելն, ավելին, գործի բոլոր մանրամասնություններին տեղյակ լինելը և շտաբի միստին հարցերին պատասխանելը, այն էլ, խիստ պահանջկոտ շտաբի պետին Լեոնիդ Լեբսեսյանին, դուրին չէր: Բացի այդ 344 Կենտկոմի առաջին քարտուղար Կարեն Դեմիրճյանը, հաճախ գալիս էր մետրո, շտաբի անդամների հետ, զրուցում գործերի վիճակի մասին, տեղեկանում ամեն-ինչի մասին և հանձնարարություններ էր տալիս ոչ միայն շտաբի ղեկավարությանը, այլև իր սովորության համաձայն, մեզ էլ էր հանձնարարություններ տալիս: Սակայն ամենակարևորը այն էր, որ մատակարարման հետ կապված, ինչպես նաև մասնագետներով և բանվորական կադրերով ապահովելու հարցերը անմիջապես լուծում էր իր կամ միտքենական ղեկավարների միջոցով:

Երբեք չեմ մոռանա, որպես արդեն մետրոշինարարի ընտանիքի անդամի, «Երիտասարդական» տեղամասի ստորգետնյա կայարանում Կարեն Սերոբիչի հետ իմ առաջին հանդիպումը: Ինքնին ստեղծվեց իրավիճակ, շտաբի անդամներից առանձնացանք և սկսեցինք զրուցել: Այդ խիստ, բայց ինձ համար շատ սիրելի և արդեն հանրահայտ ղեկավարը «Ռուդիկ ջան ... » բառերով, դիմելով ինձ իր յուրահատուկ ժպիտով սկսեց, հետո այնպիսի ջերմ խոսակցություն տարավ, կարծես նպատակ ուներ ինձ ոգևորել, մինչ աշխատանքների ավարտը «չլիցքաթափվելու» համար ...

Մետրոշինարարությունում հետագայում ականատես եղա Կարեն Դեմիրճյանի կողմից մարդկանց ուշադիր ունկնդրելու, նրանց ուղղություն տալու, լավ աշխատանքների համար պարարտ հող ստեղծելու, խրախուսելու բազմաթիվ դեպքերի ...

Պայմանավորվածության համաձայն, առավոտյան N 160 շինմոնտաժային վարչության պետ Ժորժ Ավանեսյանի հետ եղանք «Երիտա-

սարդական» կայարանի տեղամասում, որը գտնվում էր Արծվյան և Տերյան փողոցների միջև ընկած հատվածում՝ բնակելի շենքերի բակում: Ուղղահայաց հորանը, որը տեղամասը «սնուցող» հիմնական մուտքն էր, տեղավորված էր Արծվյան փողոցի վրա գտնվող /Մոսկովյան փողոցի հարևանությամբ/ «Ուռենի» խանութի շենքի բակում: Որ կողմը նայում էինք, շինանյութեր էին, հերթափոխության շտապող կամ հերթափոխն ավարտած շինարարների մեծ հոսք էր: Ժորժ Բագրատիչը տեղեկացրեց, որ անկախ վերջին երկու տարիների ձեռնարկած կոնկրետ միջոցառումներից, տեղամասի երկրաբանական բարդությունների պատճառով դեռևս հնարավոր է հաղթահարել դժվարությունները և մյուս տեղամասերի համեմատ այստեղ աշխատանքները հետ են 2-ից 2.5 անգամ: Ընթերցողին ծանոթ Կարեն Ադամյանն արդեն բավականին աշխատանքի փորձ էր ձեռք բերել, երկու տարի աշխատել էր այստեղ որպես տեղամասի պետ և քանի որ տեխնիկական հարցերին գործնական ընթացք տալու անհրաժեշտությունը զգացվել էր, արդեն որպես շինվարչության գլխավոր ինժեներ, «Հայթունելչին» վարչության ղեկավարությունը որոշել էր նրան թողնել այս տեղամասում միաժամանակ, ելնելով անհրաժեշտությունից, զբաղվելու էր մյուս տեղամասերի տեխնիկական հարցերով: Վարչության պետը մեծ ոգևորությամբ էր պատմում երիտասարդ գլխավոր ինժեների միանգամայն ճիշտ ընտրության մասին: Իրոք, երիտասարդությանը հարգող և աճեցնող ղեկավարը միշտ բարի է լինում:

Հիշեցի ժորժ Ավանեսյանի հետ մեր առաջին հանդիպումը: Ցանկանում են ընթերցողին հակիրճ ներկայացնել նրա անցած ուղին, մի մարդու, որը ղեկավարելով Երևանի մետրոն կառուցող շինվարչությունն իրավամբ իր աշխատանքով նվաճեց Երևանյան մետրոպոլիտենի՝ «համար առաջին» շինարարի փառավոր անունը: Հայրը լեռնագործ էր, և նա շարունակել էր հոր գործը: Հետո Կավարտ բանավանից Ավանեսյանը տեղափոխվել էր շրջկենտրոն և 16 տարեկանից, 40 տարի անընդմեջ /չհաշված այն մեկ և կես տարին, որ աշխատել էր որպես Հրազդանի ցեմենտի գործարանի տնօրեն՝ շահագործման սկզբում/ իր կյանքը կապել հանքերի, ստորգետնյա կառույցների հետ: Երեք տարի Ղափանի պղնձի հանքերում որպես խառատի աշակերտ աշխատելուց հետո, տեղափոխվել է Կրիվոյ Ռոգ, ուր ինստիտուտում սովորելուն զուգըն-

թաց աշխատել է հանքում: Ինստիտուտն ավարտելուց հետո արդեն որպես նոր շրջանավարտի, հանքերից մեկուն ինժեներ-մեխանիկ աշխատելու ժամանակ, ուժեղ վթարից ծանր վիրավորվում է, բժիշկները կարողանում են Ժ.Ավանեսյանի կյանքը փրկել. նա զրկվում է ոտքի մատներից: Ժորժ Բագրատիչին, որպես փորձված ինժեների, 1958թ. նշանակում են Կրիվոյ Ռոգի հանքի հարստացնող ֆաբրիկայի տնօրեն: Հմուտ լեռնային ինժեներին հրավիրում են Հայաստան, մեր հանրապետությունում աղի հանքի բացման առիթով և այդ օրվանից սկսած ողջ կյանքի ընթացքում անմնացորդ նվիրվեց հանրապետության թունելների կառուցման գործին: Հայաստանում չկա մի շինություն /Պուշկինի լեռնանցք, Երևանի աղի հանք, Մեղրածորից դեպի Մարգարահովիտ գնացող թունելներ և այլն/, ուր իր լուծման ներդրած չլիներ: Բոլոր տեղերում լինելով որպես պատասխանատու աշխատող, շինարարության վարչության պետի տեղակալ թե պետ, իրեն դրսևորել է որպես փորձված և հմուտ կազմակերպիչ, խելացի ինժեներ: Նա ոչ միայն փայլուն «գերազանց» գնահատակներով դպրոցը, ինստիտուտն էր ավարտել, այլև որպես ինժեներ, յուրաքանչյուր քայլափոխում տեսանելի էր նրա գերազանց հիշողությունն ու ունակությունները: Ջարմանալի հիշողության տերը բացարձակորեն ոչինչ չէր մոռանում և երբեմն անմիջապես մտքում հաշվում էր շինարարությանը վերաբերվող բարդ խնդիրներ, ապշեցնելով շրջապատին: Եվ պատահական չէր, որ նրա մականունը դրել էին «Ժորժ Հաշվիչ»: Կհիշեր՝ որ օրը ով և ինչպիսի աշխատանքներ է կատարել և նույնիսկ, որ ժամին: Այս բոլորի հետ, չնայած չափից ավելի խստապահանջ էր, ընկերական էր և մարդկային անկեղծ փոխհարաբերությունների մեջ մտնելը, յուրաքանչյուրի համար նրան դարձրել էր սիրելի, ճիշտ կլինի ասել՝ պաշտելի: Այսպիսի մարդիկ քիչ են լինում: Եվ ես ուրախ եմ, որ շուրջ մեկ տարի, բախտ ունեցա՝ ավելի մոտիկից շփվելու ժորժ Ավանեսյանի հետ, դառնալ մոտիկ ընկերներ:

... Գործերին մակերեսային ծանոթանալուց հետո, առկա վիճակը ճիշտ պատկերացնելու նպատակով, եղանք նաև մյուս տեղամասերում: «Բարեկամություն» և «Մարշալ Բաղրամյան» տեղամասերի հետ համեմատության եզրեր գտնել չէր կարելի, ստորգետնյա, հատկապես կառամատույցների շինարարության դժվար օպերացիաները կարծես թե ամբողջությամբ ավարտվել էին, սկսվել էին սալահատակման աշխա-

տանքները: Մեր տեղամասից դեպի «Ջանրապետության հրապարակի» տեղամաս ձգվող երկու շարքով 800-ական մետր երկարություն ունեցող թունելներով լրիվ ավարտվել էին հորատման, ամրակապերի տեղադրման աշխատանքները, և թունելի պատերի ամրացման նպատակով ցեմենտ էին ներարկում նրանց մեջ, աշխատանքներ էին տարվում կայարանի, կառամատույցի և մյուս օբյեկտների շինարարության ուղղությամբ: Արդեն որպես «Երիտասարդական» տեղամասի աշխատանքներով զբաղվողի աչքերով նայելով աշխատանքներին, բոլորովին այլ պատկեր տեսա: Երբեք չէի սպասում, որ մեր հատվածում, մյուսների համեմատ, աշխատանքներն այդքան շատ հետ են: Ժորժ Բագրատիչը տեղամասի «սյուների» հետ ծանոթացրեց, մարդիկ, որոնց անունը մետրոշինարարների մոտ մեծ հեղինակություն էին վայելում: Չետագայում ամծամբ համոզվեցի, որ, իրոք, նրանք մեծ եղանակ էին ստեղծում գործերի ողջ ընթացքում: Հատկապես հիշողությանս մեջ թարմ մնաց ամրանագործների բրիգադավար Զուրաբ Բառնակյանի, երեսպատող Լյուդովիգ Սոխոյանի, հորատողներ Միքայել Գրիգորյանի և Վալեն Նազարյանի օրինակելի աշխատանքը: Ցանկանում եմ կանգ առնել հորատողների բրիգադի բրիգադավար Մարտին Ավետիսյանի աշխատանքային գործունեության վրա, որն իր ընկերների նկատմամբ սրտացավ վերաբերմունքով առաջին իսկ հանդիպումից հիացմունք և բարի հետք թողեց հիշողությանս մեջ:

Գալով մեր տեղամաս նկատեցի՞նք, որ բանվորները կառամատույցի պայթեցման աշխատանքները նոր էին վերջացրել, և նրանց պետք է փոխարիներ Մարտին Ավետիսյանի բրիգադը:

Թունելներում պայթեցման աշխատանքներն ավարտելուց հետո անմիջապես գործի էին դրվում օդափոխիչ հզոր սարքերը: Օդը մաքրվելուց և պայթեցվող հատվածն ստուգելուց հետո միայն թույլատրվում էր աշխատանքները վերսկսել: Ահա թե ինչու բրիգադի Մարտինն իր ընկերների Ռազմիկ Հայրապետյանի, Յուրա Հակոբյանի, Արամայիս Մանուչարյանի, Սերգեյ Հակոբյանի հետ շտապում էին, որպեսզի պայթեցումից հետո արագորեն մաքրեն թունելախորշը, որը լցված էր ժայռաբեկորներով և հողաշերտերով: Պայթեցումից քանդված ապառները շարժաէքսկավատորով լցրեցին վագոնների մեջ: Մարտինի մասին շատ էի լսել, բայց շատ քիչ առիթներ էին եղել իրար հետ խոսելու:

Ժորժ Բագրատիչը նրա մասին իմ հարցին պատասխանեց, որ նա հոկտեմբերյանի շրջանի Գետաշեն գյուղից է: Միջնակարգ դպրոցն ավարտելուց հետո աշխատանքի է անցել Տաթևի ՅԷԿ –ում, որտեղ և ծեռք է բերել հարուստ փորձ: Չետո հրավիրվել է Երևան մետրոյի շինարարությունում աշխատելու: Ավելացրեց ասելով, որ հորատող բրիգադիներից Մարտինի բրիգադը ամենաառաջավորներից է, ամենավտանգավոր և կարևոր հատվածներում չի թողնում, որ բրիգադի անդամներից մեկը մոտենա տեղամասին, ամբողջ ծանրությունը վերցնում է իր վրա: Մարդասիրության, լավ ընկեր լինելու հատկությունների շնորհիվ մետրոշինարարները նրան շատ են սիրում: Եվ հոգոց հանելով շարունակեց, որ մեքենա վարելիս ոչ իր մեղքով վնասել է ուղևորին: Դատարանը, Մարտինին մեղավոր համարելով, տվել է ամենաթույլ պատիժը մեկ տարի հարկադիր: Կուսակցական կազմակերպությունը քննելով հարցը, հաշվի առնելով նրա բարեխիղճ աշխատանքը և կուսակցության նկատմամբ նրա մեծ նվիրվածությունը, հայտարարել է նկատողություն և խնդրել շրջկոմին հաստատել ժողովի որոշումը: Սակայն կուսակցության քարացած օրենքների հետևանքով շրջկոմը վտարել է նրան կուսակցությունից: Նույնիսկ հարկադիրով դատապարտվածները իրավունք չունեին մնալու կուսակցության շարքերում: Բազմաթիվ խնդրանքները, բողոքները չեն ընդունվել ոչ Երևանում, ոչ էլ Մոսկվայում: Առաջ անցնելով ասեմ, որ հետագայում, շուրջ մեկ տարի իրար հետ աշխատելով զգացի, որ իրոք անզուգական մարդ է, սիրելի բոլորի կողմից՝ իր անկեղծ վերաբերմունքի, մարդկանց անմնացորդ նվիրումի շնորհիվ: Կարողացա խոսքիս տերը լինել, դիմելով Երթաղկոմի, Կենտկոմի համապատասխան ընկերներին՝ ներկայացրի Մարտին Ավետիսյանին, ինչպես որ կար, ինչպես իր էությունն էր: Վերջապես տրվեց համաձայնություն՝ նոր հիմունքներով կուսակցության շարքերն ընդունվելու: Դա չարիքի փոքրագույնն էր: Այսպիսի կոմունիստ շարքային բանվորների շատ հանդիպեցի: Իրոք, երջանկություն էր Մարտինի նման անկեղծ մարդկանց հետ շփվելը:

Ժորժ Ավանեսյանի գնալուց հետո նկատեցի, թե ինչպիսի արագությամբ յուրաքանչյուրն իր գործն էր անում, աշխատելով մտածված, չափած ու ձևած: Ստորգետնյա կայարանում հանգիստ կանգնել չէիր կարող: Մարդկանց անընդհատ շարժը, շինանյութերի տեղափոխումը և

մեքենաների /խոսքը վերաբերում է տարբեր օպերացիաների համար նախատեսված փոքր մեքենայացմանը/ շարժը, բացի հիմնական բանվորներից, տարբեր կազմակերպություններից օգնող ուժի առկայությունը և նրանց կողմից աշխատանքի դիմին համապատասխան շարժումները, գործողությունների արագ կատարումը նմանում էր սրվակի մեջ եռացող ջրի մոլեկուլների շարժումներին, որոնք ուսանող ժամանակ տեսել էի խոշորացույցով քիմիական լաբորատորիայում: Դրանց էլ գումարած բանվորի տազնապալի ծայրը. «Շուտ արեք, պոմպերն աշխատացրեք, ջրի մակերեսը բարձրանում է, այլևս հնարավոր չէ շարունակել զոդման աշխատանքները», կամ «արագացրեք, բենտանիտը վերջանում է, մեխանիզմը պարապուրդ է տալու» և այլն, և այլն: Մարդ կարող էր այս պայմաններում իրեն կորցնել: Եվ իրոք, ես ինձ կորցրի: Եվ կազմակերպչական, և տեխնիկական բոլոր հարցերով բանվորները դիմում էին Կարեն Ադամյանին, որը խիստ զբաղված էր, նրան խանգարել չէր կարելի, ուրիշներին էլ դիմել, որևէ բանի մասին տեղյակ լինելու «ա»-ն ու «բ»-ն սովորելու, հետո աստիճանաբար կուրսի մեջ մտնելու համար, անհարմար էր: Առաջին մի քանի օրն անհիմաստ ման էի գալիս, մոտենում կոնկրետ գործով զբաղվողներին, երբեմն գրույցի բռնվում, հարցեր տալիս պարզում եղելությունը: Ընթերցողը թող ինձ լավ հասկանա, ամոթ չէ չիմանալու դեպքում մարդկանցից հարցնելը, սակայն արտադրության, շինարարության մեջ երբեմն անզգույշ մոտեցումը, միամիտ հարցադրումները կարող են ծաղրանքի, անեկոդոտի առարկա դառնալ:

Հիշում եմ, 1978թ. «Գարուն» ամսագրում գրված էր /այդ մասին հակիրճ կասվի հետո/, որ արծակագիրը որպես «ծպտյալ» հորատող բանվոր աշխատանքի է ընդունվում այս տեղամասում: Առաջին օրը որպեսզի «փորձության» ճանապարհն անցնի, մշտական աշխատող բանվորները դույլը նրա ձեռքն են տալիս և ասում «զնա Կիևյան» տեղամաս, Զովակիմյան Լեոնիդին գտիր, ասա տղաները մի դույլ լատոկ են ուզում.....»: Լսելով հորատող բրիգադի անդամին, հարյուրավոր մետրեր կտրելով հասնում է տեղ: Պարզվում է կատակը. այդ «մի դույլ լատոկը» ոչ այլ ինչ է, եթե ոչ մի տոննանոց բետոնե սալ: Ես «մի դույլ լատոկը» բարեբախտաբար չենթարկվեցի: Փառք Աստծո, ամեն ինչ հարթ անցավ ...

Նեղ մասնագիտությունների առանձնահատուկ զաղտմիքներին

նույնիսկ մակերեսորեն ծանոթանալու համար օրեր էին պետք: Սակայն ոչ մասնագետին անմիջապես պարզ է դառնում, որ մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքների հիմնական զարկերակը մեխանիկական և էլեկտրական ծառայությունների աշխատողների ձեռքում է: Առանց նրանց չեն վառվի խավարը ցրող էլեկտրալամպերը, չեն աշխատի մեքենասարքավորումներն ու հորատող մուրճերը, երկրի մակերես չեն մղվի ստորգետնյա ջրերը, որը հատկապես առատ էր այստեղ և եթե փոքր ինչ հապաղեն, հորատողների փորած թունելները կլցվեն ջրով, առաջանցումն ու վահանակների ամրապնդումն անհնար կլինի:

Տեղամասում առաջիններից մեկը, որի հետ ծանոթացա մեխանիկական ծառայությունների ղեկավար, փորձված մեխանիկ Ռուբեն Մկրտչյանն էր: Ինչ խոսք, մասնագիտությանը լավ տիրապետելը, աշխատանքի հաջողության հիմնական գործոնն է. հետագայում նկատեցի, որ Ռուբենն իր գործի իսկական գիտակ է բառիս բուն իմաստով, անմիջապես ծայնից, մեխանիզմը դեռ ամբողջությամբ չքանդած բրիգադի անդամներին կտար «դեղատոմսը», արագ կասեր ինչ անել ու կանցներ մեկ այլ կարևոր գործի: Մետրոշինարարության այս բարդ ժխորի մեջ նկատվեց, որ գործի հաջողության համար քիչ նշանակության չունի նաև համբերատարությունը, սառը դատողությունը, վճռական խոսքը: Բարձրահասակ, նիհար, լուրջ դեմքով, հանգիստ քայլվածքով Ռուբեն Մկրտչյանին մեկ կտեսնեի հորատողների մոտ, մեկ էլ, կարծես թե վայրկյան հետո բետոն ներարկողների մոտ: Նա այս ետ մնացող տեղամասում հայտնագործություն էր և թող չափազանցություն չթվա, մեծ է նրա ներդրած լուծման տեղամասի աշխատանքների արագացման գործում: Այդ կարծիքի էին ընկերները:

Այստեղ ցայտուն նկատվեց, որ գործի հաջողությունը պայմանավորված է նաև մեխանիկական և էլեկտրական ծառայությունների անընդհատ և հրատապ փոխգործողությամբ: Տեղամասի էլեկտրիկների ղեկավարն էր Ավետիք Գրիգորյանը, որը կարծես Ռուբեն Մկրտչյանի հակապատկերը լիներ: Սակայն դա արտաքուստ էր: Ավելի քչախոս էր, սակայն անմիջապես նկատվում էր նրա անհանգիստ բնավորությունը, սրտացավ վերաբերմունքը: Նրան երբեք մեծակ չէիր տեսնի, միշտ կտեսնեիր աշխատանքնային ընկերների հետ էլեկտրական խափանման վայրում: Ասում էին, որ առանց նրա գործը տեղից չի շարժվի: Գու-

ցեղա էր պատճառը, որ ամիսների ընթացքում ինձ պարզ չեղավ, թե նա ո՞ր հերթափոխում է տվյալ օրն աշխատում: Անհանգիստ բնավորության տեր Ավետիք Գրիգորյանը բոլոր հերթափոխներին թեկուզ մեկ ժամով, որպես պարտադիր օրենք, լինում էր տեղամասում:

Իմացա, որ հաշվի առնելով տեղամասի աշխատանքնային ծանր վիճակը և էլեկտրական ծառայությունների օպերատիվ գործողությունների անհրաժեշտությունը, հրահանգավորված է, որ տեղամասում աշխատանքային ժամերից հետո հաճախակի լինի շինվարչության գլխավոր էներգետիկը: Ինչ հետաքրքիր զուգահիսություն, գլխավոր էներգետիկը եղբորս Ֆեդայի Պոլիվիմիլացետատում աշխատած տարիների գործընկեր էր և իմ սիրելի Գուրգեն Սարգսյանի /տեխնոլոգիական սարքավորումների գործարանի տնօրենի տեղակալ/ կրտսեր որդին: Ինչպես ջրի երկու կաթիլ, նման էր հորը աշխատասեր, սրտացավ Ֆելիքս Սարգսյանը, իր բարեխիղճ աշխատանքով յուրօրինակ փայլ էր տալիս շրջապատին:

Առաջին իսկ օրից կարողացա արդյունավետ գործ կատարել, որն ինչ խոսք օգնեց ծառայած հարցի արագ կարգավորմանը և մեջս էլ հավատ առաջացավ, որ սևերես չեմ լինի շրջապատում: Եվ ահա թե ինչպես:

Կարծես դիտավորյալ, ջրահեռացման պոմպերը մեկը մյուսի հետևից խափանվեցին: Տազնապ առաջացավ բոլորի մեջ: Նշանակում էր ոչ միայն դադարեցվելու էին շատ օպերացիաների իրականացումը, այլև կատարված աշխատանքներից շատերն աստիճանաբար մնալու էին ջրի տակ իր բոլոր բացասական հետևանքներով: Մի առիթով առնչվել էի ՅՍՍՀ ներքին գործերի նախարարության հակահրդեհային պաշտպանության վարչության պետ զնդապետ Փայլակ Յարությունի Յակոբյանի հետ և անմիջապես կռահեցի, որ միակ փրկությունը նրան դիմելն է, նրանից օգնություն խնդրելը: 10 րոպե հետո Փայլակ Յարությունովիչը տեղամասում էր հակահրդեհային երկու ծառայության մեքենաների հետ, ևս 10 րոպե և շուրջ 30 մետր խորությունից ջուրը հրշեջ մեքենաների կոմպրեսորների միջոցով սկսեց երկրի երես բարձրանալ: Մինչ այս դեպքը, որևէ պոմպի խափանման դեպքում, բավականին ժամանակ էր անցնում վերանորոգելու, ապա այն աշխատեցնելու համար, և տվյալ հատվածի աշխատանքները դադարեցվում էին մինչև պոմպի

վերանորոգումը: Երկու երեք օրվա ընթացքում նկատեցի, որ պոմպերի խափանումը երբեմն լինում են օրվա ընթացքում երկու և ավելի անգամ: Երկրորդ քայլն ավելի որոշիչ և վճռորոշ եղավ: Դեպքերից մեկից հետո անմիջապես գնացի Փայլակ Յակոբյանի մոտ, պատմեցի իրավիճակը և որպես ամենաջրառատ տեղամասի, խնդրեցի անհրաժեշտության դեպքում իրենց հետ անմիջական կապ հաստատող ընկերոջ միջոցով մեկ մեքենա մշտապես կցել տեղամասին մինչև պոմպի վերանորոգումը: Լուռ և ուշադիր լսելուց հետո նախ որպես ավագ ընկեր խիստ դիտողություն արեց, որ հեռախոսով այդ մասին ասելու փոխարեն տեղամասից կտրվել և եկել եմ իր մոտ և անմիջապես կարգադրեց սահմանել մեկ, եթե զգացվի մոտալուտ վտանգը /երբեմն պայթեցումներից հետո ջրի նոր արագ հոսող աղբյուրներ էին հայտնաբերվում/, երկու մեքենաներով անմիջապես ապահովել տեղամասը և ավելացրեց անկախ այն բանից ես տեղում կլինեմ թե ոչ: Զգալով իմ և Փայլակ Յարությունի ընկերական հարաբերությունները, երբեմն ինձ էին դիմում այլ տեղամասերին ևս օգնություն ցույց տալու հարցում: Իհարկե անմիջապես կատարվում էր, սակայն ինձ դիմելու կարիք չկար, կարելի էր դիմել այդ նույն մարդուն, հայրենասեր մարդուն և նա անվերապահորեն կկատարեր խնդրանքը: Մարդը պետք է օգնություն խնդրելու ունակություն էլ ունենա, խոսքը վերաբերում է ոչ թե անձնականին, այլ ընդհանուրի շահերին, դա դեկավարի հիմնական հատկություններից մեկը պետք է լինի... Ցանկանում եմ պատմել այդ միտքը հաստատող մի դեպքի մասին:

Արդեն մեկ, երկու ամիս էր, ինչ աշխատում էի, նկատեցի մեր աշխատանքների ամենախանգարիչ հանգամանակներից մեկը: Արարատի ցեմենտի գործարանից ցեմենտի ոչ համաչափ մատակարարումն էր: Մինչդեռ ցեմենտի բացակայության պատճառով սկզբնական օպերացիայի ձախողումը շղթայաձև անդրադառնում էր հաջորդական մյուս բոլոր գործողությունների վրա: Զգացի, որ ժորժ Ավանեսյանը չի կարողանում հիմնավորապես վերացնել այս բացը: Իհարկե, ահազանգերից հետո ցեմենտը ստացվում էր, սակայն ժամերի կամ մեկ օրվա կորուստ էր լինում: Այդ հարցերի հիմնական պատասխանատվությունը դրված էր «Յայթունելչին» վարչության ղեկավարության վրա: Դիմեցի նրա օգնությանը: Տեղաշարժը բավարար չէր: Ցեմենտի մատակարարման խափանման դեպքերից մեկի ժամանակ խիստ վրդոհվված, տեղամասի

պահեստից նոր էի եկել գրասենյակ, ընկերներիցս մեկն իմանալով վրդովմունքիս պատճառը, ինձ խորուրդ տվեց. «Իզուր ես այդպես վրդովվում, անձամբ գնա Արարատի ցեմենտի գործարանի տնօրեն Լևոն Պետրոսյանի մոտ շատ խիստ, բայց բարի ու հասկացող մարդ է: Ներկայացիր, վիճակի մասին պատմիր, անպայման կընդառաջի» և ավելացրեց, որ «երբեմն գործարանն էլ մեղք չի ունենում, հարցեր կան, որ ժամանակին մետրոշինարաների կողմից չեն լուծվում»:

Գործարանի տնօրենի առնձնասենյակում եմ: Ասացի, որ «Երիտասարդականը» մետրոյի ամենահետին տեղամասն է և շինարարության բախտը կախված է իրենցից: Ուշադիր և համբերությամբ լսելով, մի պահ լռությունից հետո շիրակցու շեշտադրությամբ ասաց. «Էդոնց տիրու մերը... արդեն որ տարին է մետրոյի շինարարությունն ընթանում է, «Հայթուներլշինի» հետ կապված շատ չլուծված հարցեր կան և մինչև այսօր ոչ մի անգամ այստեղ ոտք չեն դրել, միայն այստեղ, այնտեղ բամբասում են, պատվից ցած են համարում մի անգամ մարդավարի գան, նստեն, հարցերը վերջնականորեն լուծեն ու գնան /խոսքը հիմնականում վերաբերում էր «Հայթուներլշինի» ղեկավարությանը Ռ.Գ./: Այտես. ռայկոմի բաժնի վարիչ ես և այս կարևոր հանձնարարությունն էլ դրել եմ վրադ, վազելով եկել հասել ես էստեղ, բա ես կարող եմ մերժել: Իմացիր, որ քեզ համար կանաչ ճանապարհ է բացվում, սրանից հետո նեղություն մի քաշիր, հեռախոսով գանգ տուր կամ աշխատանքի տեղը, կամ տուն, ցեմենտը անմիջապես կուղարկեմ մեքենաներով: Միայն մի պայմանով, որ քեզ տված ցեմենտը չլսես, չիմանամ, որ որևէ տեղամասի տվել ես, այլ կերպ այլևս ինձանից ոչինչ չես ստանա, կնոտենամ չոր օրենքով»: Այդպես էլ եղավ և ոչ մի անգամ ցեմենտի նեղություն չկրեցինք: Անհրաժեշտ է հիշատակել ցեմենտի գործարանի տնօրենի հետ վերջին հանդիպման մասին ևս: Նոր տարվա նախօրյակին էր, 1980թ. դեկտեմբերի վերջին օրերն էին: Իմացա, որ այլևս ցեմենտ չեն մատակարարելու, մինչև Նոր տարվա համար համապատասխան լիմիտ իջեցնելը նախարարների խորհրդի կողմից /տարօրինակ էր բայց ճիշտ դուրս եկավ ըստ երևույթին շինարարների մոտ կային հարցեր, որոնցից ելնելով նրանք խուսափում էին ստեղծված վիճակի մասին տեղեկացնել վերադասին/: Զգացի, որ այլևս գանգ տալով հարց չի լուծվի: Անմիջապես գնացի Լևոն Պետրոսյանի մոտ: Շատ ջերմ ընդու-

նեց, լսեց, հետո հիշեցրեց իր կողմից դրած պայմանը և կանչելով մատակարարման բաժնի պետին, կարգադրեց չորս մեքենայով (ի դեպ ես երկուսն էի ուզել), յուրաքանչյուրը 12 տոննա տարողությամբ, ցեմենտով բեռնված մեքենաներ ուղարկել «Երիտասարդական» տեղամաս: Մնում էր արագ վերադառնալ Երևան, լուծել պահեստավորման հարցը, որն այնքան էլ հեշտ չէր:

Երկու մեքենա ցեմենտը շատ արագ փոքր վազոններով հորանով իջեցվեց աշխատատեղերը, մեկը դատարկեցինք պահեստում, չորրորդի համար տեղ չլինելու պատճառով վազոնիկների մեջ բեռնաթափեցին և կանգնեցրին օժանդակ գծերի վրա: «Հայթուներլշինի» ղեկավարները եկան և խնդրեցին մի մեքենա ցեմենտ վազոնիկներից դատարկել մեքենայի մեջ այլ տեղամաս տեղափոխելու համար: Պարզ է, որ ոչ միայն տղամարդկային խոսքիս տերը լինելու, այլև հետագայում տեղամասում ցեմենտի պակասի դեպքում հարցի լուծելունը չխոչընդոտելու համար հրաժարվեցի: Ընդհանուր շահերից ելնելով նման վերաբերմունքից, դժգոհողներ էլ են եղան, բայց հետագայում սառը դատելով գտան, որ ճիշտ եմ վարվել: Եթե հիշողությունս չի դավաճանում /արդեն անցել է ավելի քան 20 տարի/ մեկ շաբաթ ոչ մի տեղամաս ցեմենտ չստացավ, մինչդեռ մենք մեծ թափով աշխատում էինք...

Այս բոլորն ասվեց ոչ նրա համար, որ ընթերցողը «իմ դերի ու նշանակության» մասին եզրակացության գա: Ոչ: Գիտեմ, չի բացառվում, որ երիտասարդ ընթերցողներից շատերը զբաղեցնեն բարձր պաշտոններ, կամ այլ բարձունքներին կանգնած մարդկանց հետ հարաբերությունների մեջ լինեն: Նրանցից յուրաքանչյուրը պետք է լավ իմանա ինչպիսի հասարակարգ էլ լինի, պաշտոնը տրվում է մեծ պարտականություններ իրականացնելու, օրինականությունները պաշտպանելու համար և վստահված գործում հաջողությունների հասնելու համար, մարդկանց հետ պետք է ազնիվ փոխհարաբերությունների մեջ լինել, և էությանմբ, և կեցվածքով հասարակ ու մարդկային:

Աստիճանաբար, բայց շատ արագ կարողացա տիրապետել տեղամասում կատարվող աշխատանքների տեխնոլոգիական պրոցեսներին, իրենց հաջորդականությամբ, այնպես որ հնարավորություն ունեցա օրվա ընթացքում մեկ անգամ շատ կարճ խորհրդակցությունում այս կամ այն հարցի մասին իմ կարծիքն արտահայտել: Իսկ երբ հասավ այն պա-

իը, երբ ինչպես Կարեն Աղամյանն ասաց «այլևս Ձեզ «Ֆռացնել» հնարավոր չէ», առաջարկությունն ընդունեցի և ամբողջությամբ անցա իմ պարտականությունների կատարմանը /առաջին օրից անցել էր մեկ ամսից մի փոքր ավելի/:

Բառացիորեն ոչ մի անգամ, նույնիսկ հարցին տեղյակ լինելով էլ, ինձ երբեք թույլ չտվեցի խառնվել տեխնիկական հարցերին, իմանալով այդ ոչ մի բանվոր նման հարցերով ինձ չէր դիմում, դա Կարեն Աղամյանի պարտականությունն էր, և նրանից խորհուրդներ հարցնելով ամբողջությամբ մտա կազմակերպչական բեռի տակ:

Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունը էտրիդոլային Միությունում իրականացվող խոշոր ինտերնացիոնալ կառույցներից էր, որի աշխատանքներին մասնակցում էր, կարելի է ասել ողջ խորհրդային երկիրը: Երևան եկան մետրոշինարարները Մոսկվայից, Կիևից, Լենինգրադից, Թբիլիսից, Բաքվից, Միության այլ քաղաքներից: Եվ բոլորի նպատակը նույնն էր եղբայրական հանրապետության մայրաքաղաքի մեծ ու կարևոր կառույցը համատեղ ուժերով ժամանակին և անթերի շահագործման հանձնել:

Մետրոշինարարների հսկայածավալ աշխատանքների մասին մամուլում շատ է գրվել, սակայն այդ օրերին մեծ արձագանք գտավ հորատողների մի բրիգադի աշխատանքը՝ նաև «երիտասարդական» տեղամասում, որի միասին կխոսենք հակիրճ:

Լենինգրադի հորատողներն աշխատում էին «թունելեզր» տեղամասում /«Չորավար Անդրանիկ» կայարանի հատվածում/, նրանք 1980թ. ապրիլ-մայիս ամիսներին առաջացան 73 մետր: Ռեկորդային արդյունքի հասավ բազմաբնույթ մետրոշինարար, Սոցիալիստական աշխատանքի հերոս Միխայիլ Տիխոմիրովի ղեկավարած բրիգադը, որը մեկ ամսում անցահատեց 55 մետր, իր ստորգետնյա գոտեմարտի հմուտ հրամանատարների Վլադիմիր Բաբկինի, Ալեքսեյ Չոպրակովի, Վասիլի Եգորովի, Պյոտր Ռատուշինի և մյուս ընկերների հետ: Եվ այդ աշխատանքներն իրականացվում էին ստորգետնյա առատ ջրերի պայմաններում, դրանք կանխելու համար անհրաժեշտ էր լինում ժամում արտամղել մոտ 45 խորանարդ մետր ջուր, իսկ եթե անցահատման աշխատանքները ժամանակին չկատարվեին, պարզ էր, հետ էին մնալու հիդրոմեկուսացման աշխատանքները: Մեր հյուրերի աշխատանքի օրինա-

կը պատահաբար չբերվեց: Նման աշխատանքի ոճը, դժվարությունների հաղթահարման ուղիները և մեր բանվորների ու մեր հյուրերի աշխատանքի օրինակելի ձևերն անտեղի չէին: Դրանք դառնում էին նաև մյուս տեղամասերի «սեփականությունը»: Եվ այսպիսի լավագույն օրինակների, փորձերի տարածման գլխին կանգնած էին, չնայած իր խիստ ծանրաբեռնվածությանը, Կարեն Աղամյանը և գործի առաջընթացին մեծ տոն տվող «Յայթունելչիմի» գլխավոր ինժեներ Դմիտրի Ռոյանկինը:

«Երիտասարդական» տեղամասի փորձառու հորատողների մասին խոսվել է այլ վիճակում էին սալահատակման աշխատանքները: Բացառությամբ վերգետնյա կայարանի ուր սալահատակումը կատարում էին մեր հանրապետության շինարարները (այդ մասին ստորև կասվի), ստորգետնյա սալահատակման բոլոր աշխատանքներն իրականացվում էին Մոսկվայի և Լենինգրադի բրիգադների կողմից: Չկար մի օղակ, որտեղ աշխատանքներին չմասնակցեին Միության տարբեր կազմակերպություններից, այլ մետրոշինարարություններից եկած մարդիկ:

Երևանի մետրոշինարարությունում քիչ չէին այն կազմակերպությունների թիվը, որոնք աշխատում էին բոլոր հատվածներում և երբեմն էլ անհրաժեշտությունից էլ նելով, իրենց ուժերը կենտրոնացնում էին մի տեղամասում, վերջացնում նախատեսված գործը, ապա տեղափոխվում կամ ուժերը «ցրում» մյուս տեղամասեր: Սա մետրոշինարարների առանձնահատուկ «բնավորության» գիծն էր, որը նկատվում էր ամենուրեք որպես աշխատանքների հաջողության հիմնական շարժիչ ուժ:

Ամառվա ամիսներին նկատելիորեն «երիտասարդացան» կառուցվող շինարարական իրապարակները: Տեղամասում ամեն օր կարելի էր տեսնել մետրոշինարարի արտահագուստով տասնյակ կենսուրախ երիտասարդների, որոնք աշխատում էին բոլոր հերթափոխներին: Նրանք մայրաքաղաքի բարձրագույն ուսումնական հաստատությունների ուսանողներն էին և իրենց երրորդ քննաշրջանն անցկացնում էին մետրոպոլիտենի շինարարությունում:

Յուլիս-օգոստոս ամիսներին երիտասարդ կառուցողների շարքերը համալրեցին ավելի քան 200 նորեկներ պոլիտեխնիկական ինստիտուտից, որոնցից շատերն աշխատեցին «Երիտասարդական» տեղամա-

տում: Նրանք նախապատրաստական բաժանմունքի այն ունկնդիրներն էին, որոնք արդեն դարձել էին առաջին կուրսեցիներ: Իրենց կյանքում այդ կարևոր իրադարձությունը պատանհները որոշել էին նշանավորել ազգանվեր գործով մասնակցել մայրաքաղաքի խոշորագույն օբյեկտի շինարարությանը: Եվ պետք է ասել, որ մասնակցում էին երիտասարդներին հատուկ եռանդով ու պատասխանատվությամբ: Տղաներին կարելի էր տեսնել տարբեր բնույթի աշխատանքներ կատարելիս: Նրանք մետրոշինարարներին օգնում էին բետոնային հիդրոմեկուսացման և այլ աշխատանքներում, միաժամանակ հաղորդակից էին աշխատանքային մեծ կոլեկտիվի առօրյային, սովորում էին հաղթահարել դժվարությունները, ծեռք էին բերում աշխատավոր մարդու լավագույն ունակություններ, մի հանգամանք, որ, ըստ իս, խիստ կարևոր է երիտասարդի որպես մարդ, ծեավորման գործում:

Այո, դա իրոք այդպես էր. մինչև ուսանող դառնալը, երիտասարդներն աշխատանքային մկրտություն էին ստանում այնպիսի մեծ կոլեկտիվում, ինչպիսին մետրոշինարարությունն էր: Մետրոպոլիտենում աշխատելը, ըստ էության նրանց առաջին լուրջ պրակտիկան էր, որն անկասկած հետագայում կօգներ էլ ավելի լավ հասկանալու կյանքը և կնպաստեր նաև լավ սովորելուն: Պոլիտեխնիկական ինստիտուտի ուսանողական-շինարարական ջոկատը 200 մարդ ղեկավարում էր պոլիտեխնիկական ինստիտուտի ավագ դասախոս Յ.Պետրոսյանը, որն իրեն հանձնարարված գործը կատարում էր մեծ բարեխղճությամբ:

Ուսանողության օգնությունը մետրոպոլիտենի շինարարությանը շարունակվեց մինչև մետրոպոլիտենի շահագործման հանձնելը: Այստեղ հիշատակենք միայն 1980թ. սեպտեմբերին երիտասարդության կողմից ցույց տրված օգնությունը: Սեպտեմբերի առաջին կեսի շաբաթ և կիրակի օրերին, ինչպես բոլոր տեղամասերի կայարաններում և ընթացքային ներգետնյա նախասրահներում ու դահլիճներում ԲՈՒՅ-երի 200-ից ավելի ուսանողներ մասնակցեցին մետրոպոլիտենի համար կազմակերպված բանվորական շաբաթօրյակին: Այն կազմակերպել էին Մյասնիկյանի կոմերիտմիության շրջկոմը, որի ղեկավար Արտավազդ Յախշիբեկյանը մեծ բարեխղճությամբ էր նախապատրաստվել: Լավ աշխատեցին Պոլիտեխնիկական ինստիտուտի, Պետական համալսարանի ուսանողները: Օրինակելի նախաձեռնությամբ հանդես եկան

Երևանի բժշկական ինստիտուտի ուսանողները: Նրանք հասարակական հիմունքներով շինարարների համար բացեցին բուժական կետեր: Կոմիտասի անվան կոմսերվատորիայի և գեղարվեստաթատերական ինստիտուտների ուսանողները մետրոշինարարների համար տվեցին համերգ: Ասենք, որ սկսած 1980թ. սեպտեմբերից մինչև մետրոյի առաջին հերթի գործարկումը, մայրաքաղաքի ԲՈՒՅ-երի շինջոկատներն իրենց օգնությունը բերեցին մետրոշինարարներին: Կառույցի տեղամասեր գործուղվեցին բազմաթիվ կոմերիտականներ ու երիտասարդներ: Ամբողջությամբ վերցրած մետրոպոլիտենի շինարարությանը մասնակցեցին 25 հազար կոմերիտականներ և երիտասարդներ, ԲՈՒՅ-երի և տեխնիկումների ուսանողներ:

Ամառվա շոգ օր էր. հուլիս ամիսը: Ավ. Իսահակյանի հուշարձանի հարևանությամբ գործող տեղամասում շինարարությունը թևակոխել էր իր նոր փուլը: Սկսվել էր թեք հորանի իրացումը: Վրաստանի մայրաքաղաքի «Թունելմետրոշինի» N5 թունելային ջոկատի մոնտաժային կազմակերպության մարդիկ, որ եկել էին օգնելու հայ գործընկերներին, ձեռնամուխ եղան շարժասանդուղքի մոնտաժային աշխատանքներին: Մետրոպոլիտենի շարժասանդուղքի մոնտաժելը, բարդ մասնագիտություն է, որը պահանջում է թե բարձր որակավորում, թե բացարձակ ճշգրտություն: Տեղադրման ժամանակ թույլ տված աննշան խախտումը կարող էր խիստ բացասաբար անրադառնալ ամբողջ հանգույցի հետագա աշխատանքների վրա:

Վրաստանի մասնագետները տեխնոլոգիական լավագույն ժամանակում նորմայով նախատեսված 10-ի փոխարեն, 6 օրում ավարտեցին շարժասանդուղքի հիմնական հանգույցներից մեկի մոնտաժումը (դա հանգույցի կարևոր օղակներից էր): Իրենց բարեխիղճ աշխատանքով աչքի ընկան հատկապես բրիգադավար Նոդարի Մազլակելիձեն, մոնտաժողներ Վաժո Ենդիձեն, Ջոնի Միքաշվիլին և ուրիշները: Աշխատանքի էստաֆետը որոշ ժամանակով ընդունեցին N160 շինվարչության աշխատակիցները, որոնք իրականացրին, այսպես կոչված, հովանոցների մոնտաժումը և թեք հորանքի ներքևի մասի բետոնապատման աշխատանքները: Ի դեպ վրացի մասնագետների հետ կողք-կողքի աշ-

խատում էին նաև Երևանի մետրոշինարարները, որոնք հավաքման, մոնտաժման ողջ գործընթացում ձեռք էին բերում շարժասանդուղքների մոնտաժման բարդ մասնագիտությունը, հանգամանորեն ծանոթանում մեխանիզմներին, այնպես որ, մետրոպոլիտենի գործարկելուց հետո կարող էին ինքնուրույն շահագործել շարժասանդուղքները:

Թբիլիսիի մետրոշինարարների խմբի ղեկավարն էր Յրաչյա Գրիգորյանը: Մոնտաժային աշխատանքներն արագացնելու նպատակով Թբիլիսից նրանց օգնության եկավ մոնտաժային նոր խումբ, որը մեծ թափով սկսեց մասնակցել շարժասանդուղքի տեղադրմանը: Մինչև գործարկման օրը հաշված ամիսներ էին մնում: Մոնտաժումը պետք է իրականացվեր թեք հորատանցքի ներքևի մասից և արդեն հուլիսի 12-ին հասցվեց վերգետնյա կայարանին, որի ներքնահարկում հետագայում տեղադրվեց մեքենայացման բաժինը:

Արդեն շարժասանդուղքների զգալի մասը 70 տոկոսը, հոկտեմբերի սկզբներին մոնտաժված էր: Ավարտվել էր մետաղական կոնստրուկցիաների տեղադրումը: Տեղադրվեցին քաշող շղթաները, ինչպես նաև շարժասանդուղքի եզրակողերը: Վրաստանի մետրոշինարարները շարունակեցին աշխատել էլ ավելի մեծ ջանասիրությամբ, ժամանակի սղությունը դա էր պահանջում: Բայց մարդկանց մոտ նկատվում էր տրամադրության որոշ անկում, ջղային վիճակ: Հիշում եմ, մի անգամ, ոչ բրիգադավարը, ոչ էլ բրիգադի անդամները գոհ չէին իրենց աշխատանքից: Նրանց թևաթափ լինելն անտեղի չէր: Օրերը թռչում էին, բայց չէին ստացվել անվանակները: Հասարակ դետալներ էին, բայց դրանց բացակայությունը կանգնեցնում էր աշխատանքները, առանց դրանց հնարավոր չէր կատարել հաջորդ մոնտաժային աշխատանքները: Շարժասանդուղքի բազրիքներն սկսեցին տեղադրել, բայց լրիվ կոնպլեկտն ստացված չէր: Շարժասանդուղքի սարքերն ու շատ դետալներ ստացվում էին ուշացումով, երբեմն էլ տեխնիկական խտանով և ստիպված բանվորները տեղում վերացնում էին թերությունները: Իրոք, նրանց մտահոգությունը հասկանալի էր: Թբիլիսցիները պետք է տեղադրեին նաև «Հանրապետության հրապարակ» կայարանի շարժասանդուղքները, որն այնքան էլ հեշտ գործ չէր:

Ըստ սահմանված նորմաների, մեկ շարժասանդուղքը մոնտաժելու համար անհրաժեշտ էր 4-ից 5 ամիս: Այլ ելք չկար: Ստեղծված վիճա-

կի մասին մանրամասն զեկուցվեց շտաբում: Գործնական միջամտությունը ոչ միայն մեր տեղամասում լուրջ թեկում մտցրեց, այլև հնարավորություն ստեղծվեց հետագայում «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասում աշխատանքներն սկսել և ավարտել բարեհաջող ձևով:

Ըստ էության, վերգետնյա կառույցն ինժեներական առումով բարդ կառույց չէ: Սակայն «Երիտասարդական» տեղամասի վերգետնյա կայարանում գործերը դժվարությամբ էին ընթանում: Ձգձգվում էր շինարարությունը, որն իրականացնում էր մայրաքաղաքի լավագույն շինարարական կազմակերպություններից մեկը «Երքիմշին» տրեստը: Ինչպես ասում են, այստեղ իրենց գործը չստացվեց: Դրա հիմնական պատճառը գերլարվածությունն էր, նրանց էր հանձնարարվել կառուցել վերգետնյա բոլոր կայարանները: ՀԿԿ Կենտկոմի և կառավարության շտաբը միանգամայն ճիշտ որոշում կայացրեց: 1980թ. մայիսի 19-ից օբյեկտի հետագա շինարարության աշխատանքները հանձնարարվեցին մեր շրջանի համաշինարարական N3 տեղամասի N 15 շինվարչությանը, որի պետն էր Վլադիմիր Եղիշի Ավետիսյանը: Կայարանի կառուցումը վարչության շինարարներին հանձնելուց հետո ինժ մոտ ոչ մի կասկած չկար, որ լուրջ դրական տեղաշարժեր են լինելու, հենց առաջին իսկ օրից:

Ի դեպ պետք է ասեն, որ Վոլոդյա Ավետիսյանին դեռ դպրոցական ցատարանից էի ճանաչում: Սովորել էինք նույն դպրոցում, ինձանից չորս դասարան բարձր էր: Բարձրահասակ, զեղեցիկ արտաքինով երիտասարդ էր, ճարպիկ և խելացի: Երբեմն համբերությունից դուրս գալով, շրջապատի մարդկանց զգաստացնում էր իր կտրուկ ու խելացի մոտեցմամբ: Նրան լավ հոգու և ազնիվ վերաբերմունքի համար շատ էին սիրում: Վոլոդյան որպես շինարարության վարչության պետ, ստանձնել էր վերգետնյա կայարանի մետրոշինարարության ամենահետին տեղամասի ղեկավարությունը: Մեր շրջանի շինարարության ղեկավար աշխատողների մեջ նա համարվում էր արդարամիտ ու խստապահանջ մարդկանցից մեկը, միաժամանակ նրան սիրում էին որպես շիտակ ու անկեղծ մարդու:

Շինարարությանը մեծ թափ հաղորդելու համար Վ.Ավետիսյանը նախ իրականացրեց նախապատրաստական որոշակի աշխատանքներ, մշակեց շինարարության հետագա գործողությունների հստակ

ծրագիր և գրաֆիկ: Շինհրապարակում սկսեցին գործել երկու բրիգադներ (հետագայում դրանք կրկնապատկվեցին), որոնցից մեկը ղեկավարում էր Յենրիկ Գալստյանը, մյուսը՝ Սմբատ Չարությունյանը, տեղամասի պետն էր Աշոտ Չրաչյանը: Շինարարության աշխատանքներն արագացնելու նպատակով աշխատանքները կազմակերպվեցին երկու հերթ, այսպես ասած, հոսքային եղանակով: Երկրորդ հերթում աշխատող բրիգադը պատրաստում էր կաղապարները, տախտակամածները, այսինքն՝ աշխատանքային ճակատ էր ստեղծում առաջին հերթի բրիգադի համար, որի խնդիրն էր իրականացնել բետոնային և այլ շինարարական աշխատանքներ: Ի դեպ, երկրորդ հերթափոխի համար ստեղծվեցին աշխատանքի և հանգստի անհրաժեշտ պայմաններ:

Պարզ էր, որպես «Եփտասարդական» տեղամասի շինարարության առաջին պատասխանատուի, իմ պարտականությունների մեջ էր մտնում նաև օգնությունն ու շինարարական աշխատանքների իրականացման նկատմամբ հսկողությունը վերգետնյա կայարանի շինարարության հարցում ևս: Պետք է խոստովանեմ, որ չզգացվեց իմ օգնության ու հսկողության անհրաժեշտությունը: Խստապահանջ, ամեն մի մանրուքի վրա մեծ ուշադրություն դարձնող և հետևողականություն ցուցաբերող Վոլոդյա Ավետիսյանից պահանջելու կարիք բոլորովին չկար: Ինչպես ասում են, ապա թող մեկն ու մեկը փորձեր ժամանակին ու բարձր որակով չկատարեր աշխատանքը: Ցանկանում եմ առանձնահատուկ նշել Վ. Ավետիսյանի կատարողական բարձր կարգապահության մասին: Մեր սովորության համաձայն, ես ու Վոլոդյան շտաբի միստից առաջ մտնում էինք Երթաղկոմի բաժինը, տեղեկանում, արդյոք Երթաղկոմի բյուրոյի որշմամբ մեր տեղամասին հանձնարարություն տրված է, թե ոչ (նաև ծանոթանում էինք մեզ վերաբերվող ՀԿԿ Կենտկոմի և կառավարության որոշումների հետ), հետագայում անհրաժեշտ միջոցներ ձեռնարկելու համար: 1980 թ. ապրիլի 11-ին Երթաղկոմի բյուրոյում քննարկվել էր «Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի շահագործումն ապահովելու համար լրացուցիչ միջոցառումներ ձեռնարկելու մասին» հարցը: Այս շատ տարողունակ որոշման կետերից մեկում հանձնարարվել էր «Երիտասարդական» կայարանի շինարարությունն իրականացնող կազմակերպությանը մինչև 1980 թ. հոկտեմբերը ավարտել կայարանի շրջակա տարածքի (հիմնականում մուտքի հատվածում) բարե-

կարգման աշխատանքները:

Ինչպես ասվեց, Վոլոդյա Ավետիսյանը տեղամաս տեղափոխվեց 80-ի մայիսին (ըստ իս տեղամասում մեկ ամսվա ընթացքում որոշման կատարման անբավարար վիճակն էր թելադրել Երթաղկոմի ղեկավարությանը, այնտեղ կատարել կազմակերպչական փոփոխություններ): Եվ ինչպիսի կատարողական բարձր պատասխանատվություն և շինարարական խորը գիտելիքներ առկա էին Վ. Ավետիսյանի մոտ: Նախ տեղամասում աշխատանքների անցնելուց հետո ձեռնամուխ եղավ վերոհիշյալ որոշման կատարման համար ցանցային գրաֆիկի կազմելուն, և ամիսների ընթացքում նկատում էի, ինչքան էլ խիստ ծանրաբեռնված լինեի, խստապահանջորեն հետևում էր յուրաքանչյուր օրվա նախատեսված գործը կատարելուն: Ամենայն պատասխանատվությամբ և խստապահանջորեն իր և իր ենթակաների նկատմամբ վերաբերվում էր նաև տրված յուրաքանչյուր հանձնարարության նկատմամբ: Նման, իրոք փորձառու և բարեխիղճ մարդկանցից շատ բան կարելի էր սովորել:

Ես էլ սովորեցի ...

Վերգետնյա հատվածում ամեն մի աշխատանք, ամեն գործողություն կատարվում էր բարձր որակով: Մի հարցում կարողացա Վոլոդյային օգտակար լինել: Նուռնուսի քարի գործարանի տնօրեն Լյուվա Մակարյանն ուսանողական մոտ ընկերներիցս էր: Երբեմն սալիկները ժամանակին և որակով տալու, կամ անորակների տեղը նորերը բերելու նպատակով չէի սպասում «Հայթուներլինի» ծառայությունների օգնությանը, անմիջապես ինքս էի գնում գործարան, Վոլոդյայից վերցնում էի պահանջվող սալիկների ցուցակը և հարցերը լուծում: Շուրջ մեկ տարի աշխատելով Վոլոդյայի հետ շատ մտերմացանք, սիրեցի նրան, որպես մեծ եղբոր: Ոչ մի բան անհետևանք չի մնում... Նրա մեջ բռնկվող մեծ էներգիան իր արդյունքը տվեց, ապարդյուն չանցավ նրա աշխատանքը, այսօր էլ յուրաքանչյուր ոք կնկատի «Երիտասարդական» կայարանում իրականացված շինարարական բարձրորակ աշխատանքը:

Այո, ինչ խոսք, շինարարին յուրահատուկ քրտնաջան ու անմացորդ, յուրաքանչյուր օր և օրվա ընթացքում ոչ պակաս 12 ժամ տարիներ շարունակ աշխատելը իր հետևանքներն ունեցան: Վոլոդյա Ավետիսյանը կյանքից շուտ հեռացավ, երևանցիներին որպես բարի հիշատակ թողնելով Գյուղատնտեսական ակադեմիայի նոր մասնաշենքը,

Կոմսերվատորիայի նորակառույց համալիրը, «Պլանի գլխում» մանկական հիվանդանոցի շենքի շարունակությունը, «Երիտասարդական» մետրոյի կայարանը, այլ բազմաթիվ ու բազմապիսի վարչական ու բնակելի շենքեր:

...80-ի ամռանը ամենամեծ առաջընթացն այն էր, որ արդեն Կիևյան փողոցից գետնի տակով Հանրապետության հարապարակ կարող էին անցնել հետիոտն և հեռու չէր այն օրը, երբ ճեպընթացով նույն ճանապարհով կանցնեին գնացքները: Այդ ստորգետնյա ճանապարհի մի մասը «նվաճեց» Կորյուն Մելքոնյանի ղեկավարած հորատողների բրիգադը, որը հետո օգնության հասավ «Երիտասարդական» տեղամասին:

«Երիտասարդական» կայարանի գործարկվող կոմպլեքսի հիմնական աշխատանքների տեմպերը առ 1.07.80թ.

Աղյուսակ N 5

Աշխատանքի անվանումը	Չափի միավոր	Կատարված է հունիսին	Մնում է կատարել առ 1/7-80թ
Ընթացքային թունելներ	մետր	190.3	455.4
Կայարանային թունելներ	—, —, —	25.3	146.9
Տեղագրված են ռելսեր թունելներում	—, —, —	1545	6449
Հիդրոմեկուսացման աշխատանքներ ընթացքային թունելներում	—, —, —	250	2530
Հիդրոմեկուսացման աշխատանքներ կայարաններում	—, —, —	—, —, —	595
Կայարանների հարդարում	հազ.ռուբ.	76.2	1529.4
Վերին կայարանների շինարարություն	—, —, —	109.8	953

Որպեսզի ընթերցողը (հատկապես շինարարությանը մոտ կանգնած մարդիկ) պատկերացնի, թե դեռ «Երիտասարդական» տեղամասի շինարարներին ինչքան աշխատանք էր մնում կատարել, ցույց տանք մեկ ամսում (հուլիսին) կատարած աշխատանքների ծավալը և հետագա անելիքները:

Մեպտեմբեր-հոկտեմբեր ամիսներին կայարանները հարդարողների, ամրանագործների, բետոնագործների տրամադրության տակ էին: Աջ կայարանային թունելի հատվածում գրեթե ամբողջությամբ ավարտվեց գրանիտապատումը, իսկ հոկտեմբեր ամսին և նոյեմբերի առաջին օրերին ամբողջությամբ մարմարապատվեցին նախատեսված բոլոր հատվածները: Երեսպատման այս աշխատանքները կատարում էին Մոսկվայի «Մետրոշինի» մասնագետները, որոնք աշխատում էին մեծ բարեխղճությամբ և բարձր որակով:

Կառույցի գլխավոր վտանգի գրունտային ջրերի դեմ պայքարելու համար կիրառվում էր պոլիմերային զանազան բաղադրություններով ցեմենտային լուծույթների ներարկման մեթոդը: Թուջե վահանակների մեջ եղած ծայրակցատեղերն առավել հերմետիկ դարձնելու նպատակով լայնորեն օգտագործվում էին խեցեր, լաբեր, մածուկներ, հերմետիկացնող նյութեր:

Բոլոր գործողությունները կատարելուց հետո վերջնափուլում ներարկվում էր իջևանի բենտամիտը, որը ներարկելուց հետո կարծեք վահանակների հետևում ամեն ինչ քարանում, կաչում էր նրանից, փոխում ջրի հունը դեպի երկրի ընդերք: Այս գործը մեծ նրբություն և հմտություն էր պահանջում ներարկողից: Բացի այդ, ներարկողը պետք է ունենար համապատասխան գիտելիքներ, որպեսզի ստորգետնյա ընդերքի տարբեր մասերի պայմաններում կռահեր և օպերացիաները կատարեր ժամանակին: Ահա թե ինչու, թունելագործի որակյալ աշխատանքը մեծապես պայմանավորված էր նաև ներարկողի գիտելիքներից, գործին լավ տիրապետելուց: Պատահական չէր, որ այդ օպերացիայով զբաղվող մարդկանց դասում էին բարձրորակ բանվորների շարքը: «Երիտասարդական» տեղամասում նման բրիգադների մեջ լավագույնների շարքում էր դասվում Սամվել Խաչատրյանի բրիգադը:

Բրիգադի Սամվել Խաչատրյանը մեծ հեղինակություն էր վայելում մետրոշինարարների շրջապատում: Ոչ միայն բրիգադի անդամները, այլև ողջ տեղամասի աշխատողները մեծ հարգանք ունեին նրա նկատ-

մամբ: Նա իր գործի գիտակն էր և երիտասարդ որակյալ շատ բանվորներ էր աճեցրել: Մեխանիզմի խափանման դեպքում հաճախ ոչ միայն իր, այլև մյուս բրիգադի համանման աշխատանքով զբաղվողները, մոտենում էին Սամվելին, խնդրում նրա օգնությունը: Արագորեն սարքի թերությունները հայտնաբերում էր, հետո աշխատացնում, ցույց տալիս սարքի նրբությունները և գնում իր գործին:

Բրիգադում ներարկող բանվորներից էր Գևորգ Ավետիսյանը, որի նկատմամբ, որպես մասնագետի և սրտացավ ընկերոջ, մեծ հարգանք ուներ Սամվել խաչատրյանը: Գևորգը 1980թ. փետրվարին արձագանքեցով համաժողովրդական կառույցին մասնակցելու կոչին, երեք ամսով եկել էր մետրո, որպես բանվոր աշխատելու համար (ավարտել էր երևանի պետական համալսարանի քիմիական ֆակուլտետը, աշխատում էր հանրապետության բարձրագույն և միջնակարգ մասնագիտական կրթության նախարարությունում որպես հրահանգիչ): Նրա աշխատասիրությունը, սրտացավությունը գործի նկատմամբ և կազմակերպչական ունակությունն էին պատճառը, որ Գևորգին ընտրեցին N 160 շինմոնտաժային վարչության կոմերիտական կազմակերպության քարտուղար: Նրա նկատմամբ տածած մեծ վստահությունը, բանվորական առողջ մթնոլորտն ստիպում են ընդմիշտ հրաժարվել նախարարությունում աշխատել և հետագա իր գործունեությունը կապել մետրոպոլիտենի հետ: Գևորգն իր գործունեությունը ծավալեց հենց բանվորական տեղում, երիտասարդության շրջանում, նրանց մեջ ներարկելով ակտիվ ու սրտացավ մոտեցում գործի նկատմամբ: Արդեն ժամանակի խորքից, ավելի քան 20 տարի անց, վերիիշելով Գևորգ Ավետիսյանի աշխատանքը, ասենք, որ նա իր գործունեությամբ նպաստեց ետ մնացող տեղամասում աշխատող երիտասարդների ուժերի մոբիլիզացմանը: Իսկ երիտասարդությունը տեղամասում կազմում էր անձնակազմի մոտ 50 տոկոսը: Քիչ չէին դեպքերը, երբ աշխատանքն ավարտած երիտասարդները նրա ղեկավարությամբ աշխատել են մեկ հերթափոխ ևս, իսկ արտակարգ իրավիճակների դեպքում աշխատել են մույնիսկ եռեերթ: N 160 շինմոնտաժային վարչությունում հասարակական կազմակերպությունների փոխկազմակերպված գործունեությունը ևս իր դրական ազդեցությունն էր թողնում: Բազմաթիվ համատեղ աշխատանքներից բերեց մեկ օրինակ: Շինվարչության շինկոմի նախագահ Սաշա Մուրադյանը և

կոմերիտական կազմակերպության քարտուղար Գևորգ Ավետիսյանն ամեն միջոց ձեռնարկում էին աշխատողներին ոգևորելու, նրանց մոտ բարձր տրամադրություն ստեղծելու համար: Համատեղ ուժերով հաճախակի կազմակերպում էին գրողների, դերասանների, պատերազմի և աշխատանքի վետերանների, այլ մեծ հեղինակություն ունեցող անձանց հանդիպումները շինարարների հետ: Հանդիպումներ կազմակերպվեցին գրողների միության քարտուղար Մկրտիչ Սարգսյանի, գրողներ Գևորգ Էմինի, Միքայել Շաթիրյանի, հանրապետության ժողովրդական արտիստներ Վլադիմիր Աբաջյանի, Արմեն Խոստիկյանի, ՀՍՍՀ ժողովրդական արտիստուհի Վերա Հակոբյանի, հանրապետության վաստակավոր արտիստներ Կիմ Երիցյանի, Ռաֆայել Քոթանջյանի, վաստակավոր արտիստուհի Վարդուհի Խաչատրյանի, վաստակավոր արտիստ Արտաշես Միքայելյանի և այլ հանրաճանաչ մարդկանց հետ: Հանդիպումներ էին կազմակերպվում նաև տարբեր բնագավառների նշանավոր անձանց հետ միաժամանակ: Երբեք հնարավոր չէր մոռանալ «Երիտասարդական» տեղամասում նման միջոցառումների կազմակերպումը հենց հերթափոխությունների ժամանակ, հանդերձարանի բաց տարածքում փայտե նստարանների վրա նստած: Նման միջոցառումներն իրենց դրական հետքն էին թողնում մետրոշինարարների աշխատանքների հաջող ընթացքի վրա:

Առաջ անցնելով ասենք, որ մետրոպոլիտենի շահագործման շեմին 1981թվականի փետրվարի 18-ին N 160 շինվարչությունը և նրա հասարակական կազմակերպությունները «Երիտասարդական» տեղամասի կայարանի սպասարահում շինարարության ավարտի կապակցությամբ կազմակերպեցին հանդիպում տեղի շինարարների և մեզ օգնության եկած Միության շինարարների հետ (որոնք աշխատում էին մեր տեղամասում): Երախտիքի խորը զգացումով անցավ միջոցառումը, ուր դարձյալ զգալի էր Սաշա Մուրադյանի և Գևորգ Ավետիսյանի սրտացավ վերաբերմունքը:

...Որքան մոտենում էր մետրոյի առաջին գնացքի փորձարկման օրը, այնքան աշխատանքների լարվածությունը մեծանում էր: Հասարակական սննդի շուրջօրյա սպասարկումն ապահովված էր, քնելու հարցն էլ լուծվեց երրորդ հերթափոխից հետո, չորրորդ հերթափոխի աշխատողներին, հերթափոխի պետին, այլ աշխատողների հանձնարա-

րություն տալուց հետո միայն, ինքնաթափ մեքենայով կարողանում էի գնալ տուն: Մետրոյից բացակայելը, հատկապես շահագործման հանձնելու վերջին ամիսներին, տևում էր ոչ ավելի քան մեկ ժամ: Նույն մեքենայով ետ էի վերադառնում:

Զգիտեն ինչպես կոփտի ընթերցողը, սակայն ժողովրդի կողմից անհամբեր սպասումների մասին պատկերացում կազմելու համար ասեն հետևյալը: Իմ սիրելի մորաքույր Յուլիաբերը մահացել էր: Գիշերը գալու և գնալու ժամանակ տանեցիները խորը քնի մեջ էին: Հաջորդ օրը, երբ տուն եկա, կինս սպասում էր և ասաց, որ երկրորդ օրն է, ինչ մորաքույրդ մահացել է, այսօր թաղումն է:

Բանվորական հագուստի վրայից հագա անձրևանոցս և գնացի թաղման: Երբ ասացի, թե չեմ կարող գերեզման գնալ, հարազատներս միաբերան, ասացին թե այդպես էլ կարծում էինք, բայց այսօր էլ չպետք է գայիր, նույնիսկ հանգուցյալը քեզ կներեր: Թաղման կապակցությամբ մեկ ժամով բացակայելը անախորժ հետևանքներ ունեցավ: Ընդմիջմանը, ժամը 14.00-ին արդեն սովորություն էր դարձել հերթով մոտենում էի բանվորական տեղերին, նայում, թե արդյոք հիմնական բանվորները, հատկապես Մոսկվայից, Լենինգրադից եկած սալարկող բրիգադներն, ապահովված են անհրաժեշտ ցեմենտով և այլ նյութերով: Օժանդակ բանվորները, ուսանողները, երբ տեսնում են, որ ես բացակայում եմ, անհրաժեշտությունից ելնելով շտապ կանչում են Կարեն Ադամյանին տեղամասերից մեկում տեխնիկական հարցեր պարզաբանելու նպատակով, երբ տեսնում են, որ նա էլ է բացակայում, նրանք միմյանց հետ պայմանավորվում են իրենց «ազատություն» տալ և մինչև սալարկող վարպետներն ընդմիջումից կգան, ուսանողներն անհետանում են, նրանց հետևից նաև մյուս օժանդակ բանվորները: «Մետրոշինի» հիմնական բանվորները, ինչպես նաև Մոսկվայից, Լենինգրադից եկածները տեսնում են որ օժանդակ բանվորները գնացել են, իրենք էլ պարզ է, առանց նրանց օգնության աշխատել չէին կարող, նրանք էլ են գնում: Գետնի տակ կառամատույցի տարածքում երկու հարյուրից ավելի աշխատողներից ընդամենը երկու բրիգադավարներ են մնում: Եկա տեղամաս, տեսածիս չեմ հավատում, որպես «նվեր» բրիգադիկներից, մեկը թե տասը թույլ առաջ շտաբի պետը շտաբի անդամներով եկան և ոչ մի խոսք չփոխանակելով՝ վերադարձան: Երեկոյան ժամը 6-ին կայա-

ցած շտաբի նիստն այս անգամ ավելի երկար տևեց, ավելի քան երեք ժամ: Անցավ շատ լարված, Լեոնիդ Ներսիսյանի հանգիստ, բայց գայրալից տոնը բոլորին զգաստացրել էր: Երբեմն խիստ հայացքով ինձ էր նայում: Պարզ էր, օրվա առիթ տվող «հերոսը» ես էի: Շտաբի նիստից հետո անմիջապես ինձ մոտեցավ Հրանտ Հայրապետյանը վրդովված խոսեց փորձնական ուղերթի նախօրյակին տեղամասում չլինելու և «սյուրպրիզի» մասին: Երբ իմացավ եղելությունը, ցավակցեց, հանգիստ չունչ քաշեց և ավելացրեց, թե կռահում էր, որ մի արտակարգ դեպք պատահած կլինի: Հանգստացրեց, «սև ամպերն էլ» հեռացան...: Աշխատանքի ընթացքում երբեմն հարցեր էին առաջանում, որոնց լուծման համար անհրաժեշտություն էր զգացվում հրատապ ընթացք տալ և գիտեի, որ միշտ պատրաստական երթադկոմի շինարարության և քաղաքային տնտեսության բաժնի աշխատողները օգնության ձեռք կմեկնեին: Նպատակահարմար չէ նրանց կողմից սատար կանգնելու օրինակներ բերել, բայց մեկ օրինակով գործերին թեկուզ մակերեսորեն ընթերցողին տեղեկացնելը, գտնում եմ նպատակահարմար:

1980 թ. մայիսի 8-ի ՀԿԿ Կենտկոմի բյուրոյի որոշման կատարման, Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթը շահագործման հանձնող տեղամասին օգնություն ցույց տալու հարցը, մայիսի 16-ին քննարկվեց Երթադկոմի բյուրոյում, ընդունվեց չորս կետից և երկու հավելվածից բաղկացած որոշում: Եվ Երթադկոմի բաժնի աշխատողների կողմից ինչպիսի՞ բանիմացություն և սրտացավություն մետրոպոլիտենի յուրաքանչյուր բանվորական տեղում կոնկրետ օգնություն կազմակերպելու համար: Ասածը հաստատելու համար բերենք «Երիտասարդական» տեղամասին վերաբերվող օգնություն ցույց տալու հանձնարարություններից օրինակներ:

«Երիտասարդական» կայարանի նախասրահի, «Երիտասարդական» կայարանից մինչև «Հանրապետության հրապարակ» ընթացքային թունելի, թեք հորանի և համատեղված քարշային ենթակայանի շինարարությունը արագացնելու համար Երթադկոմի բյուրոն հորհրդային կուսակցությունից հանձնարարեց մինչև մայիսի 20-ը ապահովել լրացուցիչ բանվորական ուժով: Տեղամասի տարբեր հատվածներում մասնագիտական յուրօրինակ աշխատանքներ իրականացնելու համար, ելնելով կատարվելիք աշխատանքների ծավալներից անհրաժեշտ քանա-

կով, մասնագետներ պահանջվեցին մայրաքաղաքի հիմնարկ-ծեռնարկություններից: Այսպես. մեր տեղամասի համար Քանաքեռի այլումինի գործարանից պահանջվեց մինչև մայիսի 20-ը ուղարկել 10 մարդ, Երևանի մաթեմատիկական մեքենաների գիտահետազոտական ինստիտուտից՝ 15, Երևանի ավտոգործարանից՝ 5, «Հայէլեկտրալույս» արտադրական միավորումից՝ 15, «Էլեկտրոն» արտադրական միավորումից՝ 7, «Երարդշին» տրեստից՝ 10 մարդ և այլն (ընդամենը 8 կազմակերպություններ, 77 բարձրորակ մասնագետներ): Մյուս տեղամասերի համար ևս ըստ կատարվելիք աշխատանքների, անհրաժեշտությունից ելնելով օգնություն կազմակերպեցին մյուս շրջկոմներից, մայրաքաղաքի հիմնարկ-ծեռնարկություններից:

Ուշադրություն դարձրեք հետևյալ փաստի վրա: Մետրոպոլիտենի շնարարությանը վերաբերող լրացուցիչ օգնության հարցը Երքադկոմում քննարկվել էր չորս օր առաջ: Սակայն շինարարության ռիթմին, նրա «զարկերակի խփոցին» ինչպիսի բարեխիղճ ուշադրություն պետք է ցուցաբերվեր, որ Երքադկոմի շինարարության բաժնի աշխատողները առաջարկությամբ մտնեին քաղկոմի առաջին քարտուղարի մոտ, խնդրեին արտահերթ բյուրո հրավիրել տեղամասերում արագ օգնություն կազմակերպելու համար: Թեկուզ այս որոշումն ընթերցելով, մտաբերեցի մեկ օրվա ընթացքում կարծեք որպես փրկարար ուժի, հիմնարկ-ծեռնարկություններից ուղարկված մարդկանց շնորհիվ հանգիստ շունչ քաշելու պահը: Նման պահեր քիչ չեղան և, թեկուզ այս առիթով, միշտ տեղիք են տալիս երբեք չմոռանալ փաստական տվյալներով երքադկոմի բաժնի իմ կուսակցական աշխատանքային ընկերներին, իրականում գիշեր ու գոր մետրոպոլիտենի առաջընթացքի հոգսերով ապրող իմ «բանվորական» ընկերներին:

Փորձնական ուղերթից առաջ, ինչպես մետրոշինարներն էին ասում փորձնական գնացքի փորձարկման աշխատանքներին պետք էր նախապատրաստվել: Մետրոպոլիտենի ընդունված բոլոր օրենքներին համապատասխան, բացի կայարաններում կատարվող աշխատանքներից կարճ ժամանակահատվածում լուրջ ուշադրություն պետք է դարձվեր ընթացքային թունելներում հայտնաբերված թերի աշխատանքները լիովին ավարտելու և եղած թերությունները վերացնելու վրա:

Մետրոպոլիտենի շինարարությունը տարբեր մասնագիտություններ

րի տեր աշխատողների համար դարձավ աշխատանքային հիանալի դպրոց, որտեղ հատկապես երիտասարդները բացի համապատասխան մասնագիտություններ ձեռք բերելուց, իրենց մեջ ձևավորեցին ամուրկամք, հաստատականություն, դժվարությունները հաղթահարելու վճռականություն: Այս հատկություններով օժտված մետրոշինարարները փորձնական գնացքի փորձարկման նախօրյակին մեկը մյուսին փոխարինելով մասնակցում էին բազմաբնույթ աշխատանքների: Ինչ խոսք, յուրաքանչյուր երևանցի անհամբեր սպասում էր պաշտոնական փորձարկման օրվան:

Մեր ապրումները նկարագրելի չեն... Այսօր էլ, որպես սուրբ մասունք, պահում են մետրոյի առաջին գնացքի փորձարկման ուղերթի անցաթուղթը:

1980 թ. նոյեմբերի 24-ն էր: Ստորգետնյա մայրուղով փորձնական ուղերթ պետք է կատարեր առաջին գնացքը: Առաջին ուղևորներն էին, կառուցողները, մետրոպոլիտենի շինարարության հետ առնչվող կազմակերպությունների ղեկավարները, ինչպես նաև կուսակցական սովետական աշխատողներ: Երկնագույն ճեպընթացի մեջ էին ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՄՀ Նախարարների խորհրդի շտաբի անդամները:

Ժամը 14-ին «Սասունցի Դավիթ» կայարանից ճեպընթացը շարժվեց: Անցավ ընդամենը մի քանի րոպե և պատուհանից տեսանք «Զորավար Անդրանիկ», «Հանրապետության հրապարակ», «Ուսանողական», «Մարշալ Բաղրամյան», «Բարեկամություն» կայարանները: «Ուղևորներիս» «ուռաներով» ջերմորեն ողջունում էին այդ կայարաններում աշխատող մետրոշինարարները:

Փաստորեն դա նշանակում էր հասել է շինարարության ամենավճռական պահը, կիզակետը, որից այն կողմ, մինչև գործարկումը շատ քիչ աշխատանք էր մնում: Հիշեցի սեպտեմբերի առաջին օրերը, երբ ընթացքային թունելով ընկերներից մեկի հետ ոտքով, ձեռքներիս ջահերը բռնած հասանք «Հանրապետության հրապարակ» կայարանը: Ուղղակի սարսափեցի: Անկախ այն բանից, որ արդեն մեծ աշխատանքներ էին կատարվել, «Երիտասարդական» տեղամասը դեռևս շատ ու շատ էտ էր մնում: Հիշեցի ինձ հասած այն լուրը, որ Խորհրդային Միության «Գլխքունելմետրոշինի» կառավարիչ, Սոցիալիստական աշխատանքի հերոս Յուրի Կոշելևի ներկայությամբ «Հայթունելշին» վարչության պե-

տին 344 Կենտրոնի առաջին քարտուղար Կարեն Դեմիրճյանն ասել էր. «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասը շահագործման կհանձնվի, բայց «Երիտասարդականի» ծախողունը քո խղճի վրա ծանր է նստելու...» Այդ օրը նշված երկու կայարանների միջև եղած փորձնական ուղերթի ընթացքից երևաց, որ ճեղքվածքը գրեթե փակվել է: Հատկապես վերջին երեք ամսվա ընթացքում մեր տեղամասի տղաները մեծ գործ էին կատարել, բայց մյուս տեղամասերում աշխատանքները, գուցե չնչին վերապահումներով, գրեթե ավարտվել էին, նույնիսկ մամուլում տպագրված «Սասունցի Դավիթ», «Բարեկամություն», «Մարշալ Բաղրամյան» կայարանների սրահների ընդհանուր տեսքի նկարների շարքում «Երիտասարդականի» նկարը բացակայում էր: Մեղքս չթաքցնեմ, մարմնովս սարսուռ անցավ, կառույցի ավարտին հասնելու համար ոչ պակաս 4-5 ամիս էր պահանջվում...

Գնացքի փորձնական ուղերթի շեմին մետրոշինարարները փառավոր ուղի անցան: Այդ մասին են վկայում թվերը, փաստերը, կատարված աշխատանքների ծավալները, որոնցից մի քանիսը մեջ բերեմք:

Շինարարության սկզբից մինչև թողարկման օրն իրացվեցին ավելի քան 70 մլն. ռուբլու կապիտալ ներդրումներ: Իսկ միայն 1980թ. հունվար-նոյեմբեր ժամանակահատվածում 18 մլն. ռուբլու շինմոնտաժային աշխատանքներ: Երկրաբանական դժվար պայմաններում, համեմատաբար կարճ ժամանակամիջոցում անցկացվեց 10332 մետր ընթացքային, 1428 մետր կայարանային թունելներ, մոտ 290 տրամագծի թունելներ ենթակայարանների, օդափոխության կայարանների, սանհանգույցների համար:

Շինարարության սկզբից Երևանյան ընդերքից դուրս բերվեց 430 հազար խորանարդ մետր ապար, կատարվեցին ավելի քան 20 հազար խորանարդ մետր բետոնապատման, պատրաստի թունելներում մոտ 4,5 հազ. գծամետր հիդրոնեկուսացման աշխատանքներ: Թունելներում տեղադրվեցին 22 հազար տոննա թուջե վահանակներ, մոտ 800 կմ տարբեր տեսակի կաբելներ, աջ ընթացքային թունելում տեղադրվեցին 6950 մետր ռելսեր, իսկ ծախ ընթացքային թունելում այդ աշխատանքները մոտենում էին ավարտին: Կայարանները և վերգետնյա սրահները սկսվել էին տասնյակ հազարավոր քառ. մետր մարմարով, տրավերտինով, գրանիտով, տուֆով հարդարելու աշխատանքները: Ամփոփ արդ-

յունքը պետք է լիներ այն, որ ստորգետնյա մայրուղիով օրական փոխադրվեր 430 հազար ուղևոր:

... 1980-ի դեկտեմբերի երկրորդ կեսից «Երիտասարդական» տեղամասի շինարարական սկսվեց ժամանակավոր կառույցները քանդելու աշխատանքները, առավել խնամքով հավաքվեցին շինանյութերի մնացորդները, ջարդոցները, հեռացվեց շինարարական աղբը, մասնակիորեն կարգի բերվեցին տարածքները: Այս բոլորն ազդարարում էին շինարարական աշխատանքների ավարտի մասին: Աստիճանաբար ման աշխատանքների ծավալն ավալանում էր: Արդեն մի քանի օր էր անցել ամսվա առաջին կեսից, երբ մի տեղամասի վերգետնյա կայարանասրահի շինարարական հռնդում էր էքսկավատորը, իսկ ինքնաթափերը կրում էին շինարարական աղբը: Այս ամենը կառույցի ավարտի փաստացի նշաններն էին, չնայած շատերի կարծիքով դեռ կար, ոչ պակաս քան երեք ամսվա աշխատանք:

Որքան էլ ցանկալի չէր տեղամասի վերգետնյա կայարանի մոտից ստորգետնյա հատվածի շինարարություն ազգաբնակչության այցելությունը, շարունակվում էր: Մարդիկ անհամբեր սպասում էին շինարարության ավարտին, որն ավելի ցայտուն նկատվեց մետրոյի առաջին գնացքի փորձնական երթից հետո: Ստիպված կտրուկ միջոցներ ձեռնարկվեցին, ոչ միայն աշխատանքներին չխանգարելու, այլև պատահարներից խուսափելու, անվտանգության կանոնները պահպանելու համար:

Երևան քաղաքի ներքին գործերի վարչությունում, մետրոպոլիտենի պահպանության նպատակով դեռ 1980թ. օգոստոսին ստեղծվել էր Ներքին գործերի բաժին, որի առաջնահերթ նպատակն էր ապահովել ուղևորների անվտանգությունը և մետրոպոլիտենի պահպանությունը: Ներքին գործերի մետրոպոլիտենի պահպանության բաժնի առաջին միլիպետն էր միլիցիայի փոխգնդապետ Էմիլ Մովսեսի Յովհաննիսյանը: Եվ եթե այդ ամիսներին, հատկապես միլիցիայի հետևողական աշխատանքի շնորհիվ, պահպանվեց անհրաժեշտ կարգ ու կանոն և ոչ մի դժբախտ դեպք չպատահեց, ապա արդյունք էր նաև Էմիլ Յովհաննիսյանի խստապահանջության, հետևողականության, նրա անքուն գիշերների: (Ի դեպ մետրոպոլիտենի աշխատանքի ավելի քան 20 տարիների ընթացքում չի եղել և ոչ մի արտակարգ պատահար):

... Շինհրապարակում չէին երևում թբիլիսիի «Մետրոշինի» մասնագետները: Եվ իրոք, նրանք ղեկտեմբերի 15-ին ավարտելով շարժասանդուղքի 48-ժամյա անընդհատ փորձարկումը, հրաժեշտ տվեցին տեղամասին: Վրացի մետրոշինարարները մեզ մոտ աշխատանքներն ավարտելուց հետո սկսեցին «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասի շարժասանդուղքի մոնտաժումը:

Ինչպես միշտ, շինհրապարակում հանդիպում էի N3 տրեստի N5 շինվարչության պետ Վոլոդյա Ավետիսյանին և քանի որ շինվարչության աշխատանքների ողջ պատասխանատվությունը դարձյալ նրա վրա էր, հազվադեպ էր բացակայում տեղամասից (հիմնականում վարչության օբյեկտների հետ կապված հարցերով աշխույժներն էին գալիս մետրոյի շինտեղամաս): Սակայն երկհերթ աշխատանքի ժամանակ միշտ ներկա էր նրան փոխարինողը Աշոտ Հրաչյանը, որը մինչև վերջին օրը մեծ պատասխանատվությամբ ու բարեխղճությամբ էր կատարում աշխատանքները: Վոլոդյան ուրախությամբ ասում էր, որ երեսպատման աշխատանքների ճնշող մեծամասնությունը ավարտվել են, տղաները զուգահեռ վերացնում են եղած աննշան թերությունները: Շինարարները ձեռնամուխ էին եղել ապակե պատերի հավաքմանը, որի մասերը ցավոք ստացվում էին ուշացումներով: Մի խոսքով, ըստ նրա գրաֆիկի շինարարները գործերը պետք է ավարտեն մեկ ու կեսից, երկու ամսվա ընթացքում:

Գործերը վատ չէին ընթանում նաև «Երիտասարդականի» թեք հորանի տեղամասում, որը ղեկավարում էր Արամայիս Մանուկյանը: Ընդերքում արագ թափով շարունակվում էին մարմարապատման աշխատանքները: Կայարանային թունելներից դեպի շարժասանդուղքը տանող միջանցքում դրվում էին գրանիտասալերը, որոնց ավարտին քիչ էր մնում: Բավականին լարված էին աշխատում էլեկտրամոնտաժողները, որոնք ևս ավարտման եզրից շատ հեռու չէին: Մնում էր կայարանասրահի տանիքի թեք խողովակը պատել չժանգոտվող թիթեղներով, որոնց տեղադրումը և ներքևի հարդարման աշխատանքներն իրականացվեցին մեկ ամսվա ընթացքում:

Շարժասանդուղքից ստորգետնյա միջանցիկ կայարան իջնող աստիճանի սկզբում, ստեղծվեց մի միջանցիկ հրապարակ: Սա աշխատանքների ամենածանրաբեռնված հատվածներից մեկն էր (հենց այս-

տեղ աշխատանքների հետ մնալը կանխվեց հիմնականում շուրջօրյա և հատկապես համալսարանի ուսանողների քրտնաջան աշխատանքի շնորհիվ): Այս հատվածում սկսվեցին հարյուրավոր էլեկտրալամպերի տեղադրման աշխատանքները:

Ժամանակի սղությունն ստիպում էր այստեղ կատարել նաև այլ աշխատանքներ՝ առանց մեկը մյուսին խանգարելու: Կայարանի այս փոքր հատվածում հետագայում շարունակող ճարտարապետական հնուտ լուծումները սովորական թունելը վերածեցին ստորգետնյա լուսավոր ու գեղեցիկ պալատի: Տեղամասի թունելների աշխատանքներն իրականացնում էին «Մետրոշինի» Մոսկվայի N 901 հատուկ շինարարական զնացքի և Լենինգրադի մասնագետները, որոնց մի մասը հարդարում էր թաղարային առաստաղը, մյուսները պատրաստում էին գրանիտե հատակները, մարմարապատում պատերը: Մինչև ղեկտեմբերի վերջն իրականացվեց կայարանային թունելների հարդարման աշխատանքների մոտ կեսը, մյուս մասն իրականացվեց 81-ի հունվար-փետրվար ամիսներին:

...Այժմ հակիրճ կանգ առնենք «Երիտասարդական» կայարանի «կնքահոր» ճարտարապետ Ստեփան Հայկի Քյուրքչյանի աշխատանքներին: Չլինելով մասնագիտությամբ ճարտարապետ, ինձ իրավունք չեն վերապահում նրա գործունեությանը զնահատական տալ, բայց որպես Երևանի քնակիչ և Հայաստանի քաղաքացիներից մեկը շատ շատերի կարծիքն արտահայտած կլինեմ, եթե ասեմ, որ «Երիտասարդական» կայարանի, նրանից առաջ և հետո կառուցածների համար նրան անվերապահորեն կարելի է դասել Ալեքսանդր Թամանյանի ու Ռաֆայել Իսրաելյանի, Բունիաթյանի ու Մարկ Գրիգորյանի արժանի ժառանգորդների և նրանց ճարտարապետության նորովի մտածող ու յուրօրինակ հետևորդների շարքը: Աշխատանքի բերումով ինձ բախտ վիճակվեց շուրջ մեկ տարի գրեթե ամենօրյա շփման մեջ լինել Ստեփան Քյուրքչյանի հետ, որին ես ընդունեցի որպես մեծ ճարտարապետի, մեծ մարդու և լավ ընկերոջ:

Ստեփան Քյուրքչյանին ես վաղուց էի ճանաչում: Նա հաճախ գալիս էր մեր բակի հարևանությամբ գտնվող տունը: Տարիների ընթացքում, հատկապես կամերային տան շահագործումից հետո, նա մեծ համբավ ձեռք բերեց, այնպես որ բոլորս էլ մեծ հարգանքով էինք լցված նրա

նկատմամբ: Սկզբնական շրջանում գոնե շաբաթը մեկ անգամ, հետագայում օրը մի քանի անգամ, իսկ մետրոյի ավարտի վերջին ամիսներին լարված աշխատանքի բոլոր ժամերին, երբեմն նույնիսկ գիշերները հանդիպում էինք և հաճախ հուշում էր իմ հետագա քայլերն ու անելիքները: Ժամանակի ընթացքում նրա հետ կապված բավականին հիշողություններ կուտակվեցին, որոնցից մի քանիսը ներքևում հակիրճ կհիշատակվի: Բայց այստեղ կցանկանայի խոսել նախագծի հետ կապված նրա մի քանի մտորումների մասին, որոնք շատերիս վրա ի սկզբանե մեծ տպավորություն թողեցին:

Կայարանների ձևավորման համար լավագույն նյութեր էին ընտրվել՝ գրանիտ ու մարմար, որոնք աչքի էին ընկնում թե երկարակեցությանը ու դիմացկունությանը, թե գեղեցիկ տեսքով: Ստորգետնյա պատերն ու հատակը մի շարք առանձնահատկությունների հետևանքով, որպես կանոն, շատ արագ են կեղտոտվում, և դրանց մշակումն ու հաճախակի լվացումը մետրոպոլիտենի առօրյա զործուներության պարտադիր աշխատանքներից են: Այդ առումով էլ գրանիտը և մարմարը հիանալի նյութեր են. դրանք հեշտությամբ են լվացվում, մաքրվում, որից հետո վերագտնում իրենց բնական տեսքը: Ահա թե ինչու Ստեփան Քյուրքչյանը նախատեսել էր պատերն ու հատակը ամբողջությամբ ծածկել Փամբակի գրանիտով: Ձևավորման պարզ և զուսպ արտահայտամիջոցները՝ ճարտարապետորեն հաջող լուծումով, կայարանի ընդարձակ սրահին հաղորդում են ժամանակակից, հաճելի և հարմարավետ, աչքի համար հրապուրիչ տեսք:

Սովորաբար ընդունված էր մետրոպոլիտենի կայարանների առաստաղները ներկել սպիտակ գույնով. լյուծիներեսներտային լամպերի լույսը, ծուլվելով այդ սպիտակին, դառնում է մի տեսակ սառը և անկենդան: «Երիտասարդականի» նախագծի հեղինակն այլ լուծում էր գտել: Նրա մտահաղացմամբ կայարանի ամբողջ թաղը ներկվեց բաց ոսկեգույնով, որից սրահի լուսավորությունը ստացավ արևային երանգ և ջերմություն: Առաջ անցնելով ասեմ, որ կառամատույցի աշխատանքները դեռ չավարտած /մետրոյի շահագործումից շուրջ մեկ ամիս առաջ/ հարդարման աշխատանքների շեմին, ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի նախագահի տեղակալ Հրանտ Հայրապետյանն առաջարկեց ստորգետնյա կառամատույցի առաստաղի կենտրոնով մոտ 103 մետր երկարու-

թյամբ տեղադրել լրացուցիչ գեղեցիկ լուսամուկներ, որոնք ընդունվեցին ճարտարապետի կողմից, և, իրոք, կառամատույցն էլ ավելի գեղեցիկ և լուսավոր ստացվեց:

Ինքնատիպ և հետաքրքիր լուծումներով աչքի է ընկնում կայարանի վերգետնյա հատվածը՝ Այն տեղադրվեց օդակածն զբոսայգում նախկին «Լոռի» ռեստորանի տեղում, վնաս չհասցնելով ոչ մի ծառի ու թփի: Նախագծի հաստատման մասին հետաքրքիր հիշողություններ պատմեց ճարտարապետը: Փաստորեն այս ճարտարապետության «կնքահայրը» եղել է ՀԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար Կարեն Դեմիրճյանը: Ահա թե ինչու: Պետշինը դեմ էր եղել «Լոռի» ռեստորանի տեղում կայարան կառուցելուն: Վերջին խորհրդակցության ժամանակ, որը տեղի է ունեցել առաջին քարտուղարի աշխատասենյակում, նա հարց է տվել. «Անկախ նրանից, թե կայարանը որտեղ կտեղադրվի, եթե նման նախագիծը տեսնեք արտասահմանյան որևէ երկրում, ինչպիսի՞ գնահատական կտաք մտահղացմանը»: Բոլոր դեմ եղողները, այդ թվում նաև Պետշինի նախագահը, միաբերան ասել են. «Դե, որ դուք այդ կարծիքին եք, ես էլ եմ նույն կարծիքին, էլ բանն ի՞նչ է, մեկ այլ տեղում ավելի լավ ռեստորան կարող ենք կառուցել, քան «Լոռի» ռեստորանն է»: Եվ այսպիսով ընդունվում է նախագիծը:

Շարունակելով նախագծի մասին խոսել՝ ասեմք, որ «Երիտասարդական» կայարանի դեպի վերգետնյա սրահ առաստաղից թեքությամբ դուրս է գալիս խողովակային մի ծավալուն պատկեր, դա, ըստ էության, շարժասանդուղքի հորանի շարունակությունն է, որը, ինչպես նախապետական տներում երդիկը, սրահի լուսավորման աղբյուրն է: Այդ ծավալի ներսում տեղադրվեցին ճաշակով ձևավորված լուսատուներ. դրանք երեկոյան ժամերին սրահը ողողում են ցերեկային լույսով: Հնարամտորեն օգտագործելով տեղանքի առանձնահատկությունները՝ նախագծի հեղինակը ձգտել է հասնել սրահի մատույցների օգտագործման առավել հետաքրքիր և ինքնատիպ լուծումների: Խողովակածն սրահի սկզբնամասում գրեթե շարժասանդուղքի հենց եզրի մոտ, առաստաղի վերևից մոտ երկու մետր երկարությամբ կախված էր հաստ երկաթե ծողը. նրա ուժը բավական էր հետագայում տեղադրված «թռչող արբանյակի» ծանրությունը կրելու համար. «լուսատուները» նախ

պայծառ լույսով լրացուցիչ լուսավորելու էին շարժասանդուղքի ողջ տարածքը, երկրորդն էլ՝ բարձրացողի տպավորությունն այնպիսին էր լինելու, թե ինքն էլ արբանյակին զուգահեռ թռչում է: Ցավոք, այն չիրականացավ:

... Մետրոպոլիտենի ողջ շինարարության մասին խոսելիս պետք է ասել հետևյալը. 1980թ. դեկտեմբերի յուրաքանչյուր օրն անցնում էր շատ լարված: Ամբողջությամբ ավարտվեց մետրոպոլիտենի շինարարության ավարտն ազդարարող բոլոր թունելների անցահատումը, տեղադրվեցին նաև ուղեգծերը և կոնտակտային ռելսերը, ավարտվեց ուղեգծերի բետոնապատումը, տեղադրվեցին շարժասանդուղքները, գրեթե ամբողջությամբ հարդարվեցին երեք ստորգետնյա կայարանները, իրականացվեց էլեկտրամոնտաժային աշխատանքների մեծ մասը: Թվային արտահայտությամբ պատկերն այսպիսին էր. 1980 թվականին իրացվեցին մոտ 23 մլն ռուբլու շինմոնտաժային աշխատանքներ՝ պլանավորված 15 մլն. ռուբլու դիմաց, տեղադրվեցին շուրջ 3 մլն ռուբլու սարքավորումներ, իրացվեցին 30.8 մլն ռուբլու կապիտալ ներդրումներ: Ըստ տեղեկությունների՝ գրեթե ամբողջությամբ ավարտվել էր «Կիլյան», «Մարշալ Բաղրամյան», «Սասունցի Դավիթ» կայարանների շինարարությունը: Իսկ ի՞նչ վիճակում էին գտնվում մյուս երկու՝ «Հանրապետության հրապարակ» և «Երիտասարդական» կայարանները: Ժամանակի սղության պատճառով հնարավոր չէր չէր ավարտել «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասում: Ըստ №160 շինմոնտաժային վարչության ղեկավարության այնտեղ վիճակը շատ ծանր էր: Մեր «Երիտասարդական», տեղամասում վերգետնյա կայարանի շինարարությունը մոտենում էր ավարտին: Ստորգետնյա կայարանասրահում արագ թափով ընթանում էր կառավարողների և սրահի հարդարման գործը. դեռ նոր պետք է սկսվեին և ավարտվեին սյուների սալապատման աշխատանքները: Կարելի էր ասել, որ ավարտվել էին հարդարման աշխատանքների մոտ 65 տոկոսը, հետևաբար 1981թ. անելիքները դեռ շատ էին, ոչ պակաս երկու-երեք ամիս դեռ լարված աշխատանք էր պահանջվում...

Նոր տարվա աշխատանքային առաջին օրից կարծես օր-օրի մետրոյի շինարարության մեծածավալ աշխատանքների մեջ ավելի հստակեցվում էր կատարվելիք գործերի ամբողջական պատկերը, սակայն դրան զուգահեռ գերծանրաբեռնվածությունն ավելանում էր: Ծիշտ է,

1980թ մետրոն շահագործման չհանձնվեց (հնարավոր չէր, ընթերցողը մյուս տարիների համեմատ 80-ի ծանրաբեռնվածությունից կեզրակացնի), սակայն դա մեր տրամադրությունների վրա բացասական ազդեցություն չունեցավ. չէ՞ որ 1980թ. կատարվեց ահռելի աշխատանք:

Ծանրաբեռնված աշխատանքը պահանջեց 1981թ հունվարի 3-ից ամբողջովին արգելել աշխատանքի ժամին մարդկանց վերելակից օգտվելը (բացառությամբ հերթափոխի ժամերին և արտակարգ դեպքերում): Այս հարցում առաջին օգնականը եղավ ուղղահայաց հորանի վերելակավար Մանուշակ Հակոբյանը: Նրա մեծ սրտացավությունը ժամանակի կորստի վերացման ուղղությամբ (վերելակի ոչ նպատակային, հաճախ մարդկանց անտեղի տեղափոխությունը) նկատում էին բոլորը: Նրա բարի, շիտակ և խիստ բնավորությունը կարծես աշխատանքի լավ կազմակերպման առաջին գրավականն էր, և պատահական չէր, որ նրան բոլորը հարգում, և կարելի է ասել, խոնարհաբար լսում էին: Ահա թե ինչու որոշեցի հենց առաջին օրից «հիմքը» լավ դնել. Մանուշակի հերթափոխի ժամանակից արգելել վերելակով մարդկանց տեղափոխելը: Եվ ինչպիսի՞ բարեխղճություն: Քանի որ իրեն էր վստահվել «առաջնեկը» լինել այս գործում, մյուս բոլոր հերթափոխություններից առաջ գալիս, վերելակի աշխատողների համար հրահանգավորում էր անցկացնում, քաղցր լեզվով ու կատակով էլ խիստ զգուշացնում էր իրենց պարտականությունները սրբորեն կատարել և գնում էր: Եվ մեկ օրվա ընթացքում հասարակ թվացող, բայց շատ կարևոր հարցը լուծվեց առանց աղմուկի, «ըմբռնումով», Մանուշակի մեծ օգնության շնորհիվ:

Մանուշակն էլ Երևանի դարի հզոր կառույցում, աշխատանքն սկսել էր «գրոյից»: Նա 1976թ. Ախալքալաքից տեղափոխվել էր Երևան, անմիջապես աշխատանքի անցել արագընթացում և առաջին իսկ օրից աշխատել «Երիտասարդական» տեղամասում: Վերելակավարի հեշտ թվացող, բայց շատ պատասխանատու գործի ձեռնարկմանն օգնեցին 76-ին տեղամասի պետ Կ.Աղանյանը և հերթափոխի պետ Բ.Տոնոյանը: Տարիների ընթացքում Մանուշակ Հակոբյանն իր ճշտապահությամբ և կարգապահությամբ ձեռք բերեց օրինակելի աշխատողի համբավ և պատահական չէր, որ նա արժանացավ «Աշխատանքային արիության համար» մեդալի:

... Հեշտ չէր 28մ ուղղահայաց իջնել կամ բարձրանալ օրվա մեջ եր-

բեմն մի քանի անգամ, սակայն ինչպես երևաց, տեղին էր: Ջրի հարցն էլ լուծված էր. ստորգետնյա ջրերը խմելու համար պիտանի էին:

Նոր տարվա աշխատանքային առաջին իսկ օրվա նպատակային քայլը եղավ Խորհրդային շրջանի հիմնարկ-ծեռնարկությունների դեկավարներից խնդրել տեղամաս, օգնության ուղարկել որակյալ բանվորներ, ինչը կատարվեց մեծ բարեխղճությամբ: Անհրաժեշտությունը թելադրեց վերանայել շրջանի կազմակերպությունների կողմից մետրոյի շինարարությանը մասնակցողների ցուցակը: Նպատակահարմարությունից ելնելով շրջանի տեխնիկումների պրոֆ. տեխնիկական ուսումնարանների սովորողների թիվը ոչ միայն ավելացվեց, այլև նրանց դասացուցակներում կատարվեցին փոփոխություններ մետրոյի շինարարության առաջին հերթին մասնակցողների համար, դասացուցակները փոխվեցին, նրանց ուսուցումը կազմակերպվեց նաև երկրորդ հերթին (նախկինում մեկ հերթափոխով էր): Արդյունաբերության, տրանսպորտային և այլ կազմակերպությունների կողմից մետրոյի շինարարության օգնությունն իրականացվում էր հիմնականում նրանց աշխատանքի ավարտից հետո: Ի դեպ, այս փոփոխությունները և մետրոյի աշխատանքներին մասնակցելը կազմակերպությունների կողմից իրականացվում էր բացարձակապես կամավորական սկզբունքով: Չորրորդ հերթափոխի գիշերը ժամը 2-ից մինչև առավոտյան 8-ը, աշխատանքներին օգնություն ցույց տալն ավելի գործնական ու հստակ բնույթ կրեց, ցուցաբերվեց ավելի բծախնդիր մոտեցում, հաշվի առնվեց առաջին հերթի աշխատողների մեծ թվաքանակի առկայությունը և ծանրաբեռնված աշխատանքը: Հստակեցվեցին միլիցիայի Երևանի սպայական դպրոցի ունկնդիրների, հանրապետության ներքին գործերի նախարարության հակահրդեհային պաշտպանության աշխատողների, Երևանի պետական համալսարանի, պոլիտեխնիկական ու Բոյուսովի անվան ռուսաց և օտար լեզուների ինստիտուտների ուսանողների աշխատանքները, հնարավորինս ավելացվեց մարդկանց քանակը: Կազմված նոր գրաֆիկի համաձայն բարձր պատասխանատվությամբ, առանց որևէ խափանման դեպքի, հունվար-փետրվար ամիսներին հիմնարկ-ծեռնարկություններից բանվորական ուժի մեծ օգնությունն իր որոշիչ դերը կատարեց: Փետրվարի երկրորդ կեսից այլ կազմակերպություններից գործուղվածների թիվն ավելացավ ...

Փետրվարի առաջին օրերն էին: Հետաքրքրություն առաջ եկավ անծամբ լինել կայարաններում, տեսնել գործերի առկա վիճակը: Այդ գաղափարին նպաստում էր այն, որ տեղամասով անցնելու էր շինանյութ տեղափոխող գնացքը և քանի որ կես ժամից նորից հետ էր վերադառնալու, որոշեցի գնացքով լինել մյուս տեղամասում:

«Հանրապետության հրապարակի» տեղամասը մտնելով ցավով զգացի, որ չնայած խիստ կազմակերպված և լարված աշխատանքին այստեղ դեռ շատ ու շատ անելիքներ կան: Հայտնի էր Հովհաննես (Հովիկ) Գրիգորյանի խստապահանջությունը, գործին գիտակ լինելը և այս բոլորն օգնում էր յուրօրինակ դժվարությունների հաղթահարմանը...

Տեղամասում հորանները մաքրվում էին քար ու ցեխից, շինարարական աղբի մնացորդներից: Հորատողներն արդեն այլ աշխատանքներ էին կատարում բետոնապատման վերջին հիմնականում պոմպակայանների ծածկի աշխատանքները: Հովիկն ասաց, որ աշխատանքներն իրականացնում էին կոմերիտական-երիտասարդական բրիգադի անդամները, որոնք տեղամասի լավագույն աշխատողներից էին:

Հորատող բետոնագործների կողքին աշխատում էին եռակցողներն ու մարմարագործները, ապարատավարներն ու էլեկտրամեքենավարները: Տեղամասի մարդիկ ավարտին էին հասցրել տասներորդ կամարի մարմարապատումը: Մարմարածածկ սրահում մոնտաժվում էին էլեկտրական ջահերը, փորձարկվում էին շարժասանդուղքները մեխանիզմների հուսալիությունը ստուգելու համար:

Տեղամասում մայրաքաղաքի հիմնարկ-ծեռնարկությունների, գերատեսչությունների շատ աշխատողներ, ուսանողական շինարարական ջոկատների մարտիկներ մասնակցում էին թունելների մաքրման ու վնասման աշխատանքներին, կատարում այլևայլ հանձնարարություններ:

Հ.Գրիգորյանի հետ բարձրացանք վերգետնյա կայարանը: Շատ էի լսել «երբի՜ն» տրեստի հատուկ տնտեսավարկային շինարարական տեղամասի պետ Վահե Մանուկյանի մասին, որի մարդիկ կառուցում էին վերգետնյա կայարանը, Հովիկն էլ, դեռ վերև չբարձրացած ասաց, որ կայարանում Վահեի հայտնվելն ուղղակի փրկություն էր: Տեղամասի պետին ճարտարապետ Ջիմ Թորոսյանը խորհուրդներ էր տալիս: Դեռ Հովիկը չէր հասցրել ծանոթացնել Վահե Մանուկյանի հետ, երբ տեսավ,

որ մենք գրկախառնվեցինք: Վահեն եղբորս բաջանաղն էր: Իրոք, հարսս հպարտանալու տեղ ուներ, իսկ ես նոր իմացա, թե ում մասին էր խոսքը: Իրոք, Վահե Մանուկյանը փայլում էր որպես շինարար և կազմակերպիչ:

Մետրոպոլիտենի մյուս տեղամասերում բացարձակապես ուրիշ պատկեր էր, կարելի է ասել, աշխատանքների ավարտին օրեր էին մնում: Տեղամասերում նույնպես վերգետնյա աշխատանքներ էին կատարում: «Սասունցի Դավիթ» կայարանում գրեթե բոլոր աշխատանքներն արդեն ավարտվել էին, կարծես արդեն անցել էին «մշտական աշխատանքի»: Կայարանի պետը ցուցումներ էր տալիս կենտրոնացված պոստի հերթապահներին, օպերատորներին, գնացքն ընդունող և ճանապարհող հսկիչներին: Վիճակը լավ էր նաև «Բարեկամություն» և «Մարշալ Բաղրամյան» կայարանների մետրոշինարարների մոտ: Տեղամասերում միակ աշխատանքը, որ դեռ չէր ավարտվել սանիտարական մաքրությունն էր, որով զբաղվում էին շինարարներին օգնող ուժերը: Իսկ «Երիտասարդական» տեղամասում, որ «Յանրապետության հրապարակ» տեղամասից շատ ու շատ առաջ լինելով՝ անհրաժեշտ էր, դեռևս ոչ պակաս, քան մեկ ամսվա քրտնաջան աշխատանք ...

Մետրոպոլիտենի շինարարությունը ժողովրդական կառույց էր, իսկ դա նշանակում էր, որ մայրաքաղաքի աշխատավորական կոլեկտիվներն ակտիվորեն էին մասնակցում ստորգետնյա մայրուղու աշխատանքներին, ամեն կերպ աջակցում, օգնում աշխատանքների հաջող ավարտին: Միայն «Երիտասարդական» տեղամասում (նաև մետրոպոլիտենի շինարարության մյուս տեղամասերում), 1980թ. և 1981թ հունվարից, մինչև մարտի 7-ը յուրաքանչյուր հերթափոխում օրական հարյուրավոր երևանցի բանվորներ և ծառայողներ, ուսանողներ և պրոֆտեխնիկական ուսումնարանների սաներ ակտիվորեն մասնակցում էին մետրոպոլիտենի շինարարությանը իրենց անձնվեր աշխատանքով համեստ ներդրում ունենալով մայրաքաղաքի առաջին ստորգետնյա մայրուղու ստեղծման գործին:

Հիշողությանս մեջ վառ է մնացել հանրապետության ներքին գործերի նախարարության համակարգի աշխատողների, միլիցիայի կրտսեր հրամկազմի դպրոցի կուրսանտների, հրշեջ պահպանության աշխատողների հայրենանվեր, ջանասեր և քրտնաջան աշխատանքը: Մետրո-

պոլիտենի շինարարության վերջին մեկ տարվա ընթացքում նրանցից օրական թվով 400 մարդ մասնակցում էին մայրուղիների կառուցմանը և մասնավորապես «Երիտասարդական» տեղամասում, որտեղ օրական աշխատում էին 200 մարդ: Այլ կերպ ասած, ծանր ֆիզիկական և հրատապություն պահանջող գործերը վստահվում էին այս շինջոկատներին: Նրանց կողմից հատկապես շինարարության թե՛ ժամանակահատվածում միայն մեր տեղամասում ամսական կատարվում էին 60-80 հազ. ռուբլու աշխատանքներ:

Տեղամասում աշխատելուս առաջին օրը ծանոթացա երևանի միլիցիայի սպայական դպրոցի կոմիսար Էդվարդ Ալեքսանի Մնացականյանի հետ, որին նախարարը հանձնարարել էր ոչ միայն իր դպրոցի սաների աշխատանքների, այլև նախարարության ստորաբաժանումների և մյուս կազմակերպությունների գործունեության կոորդինացման գործի ղեկավարումը: Նրա մասին դեռ Երքաղկոմում իմ աշխատանքային ընկերը՝ Ռոբերտ Ստեփանյանը, (այսօր աշխատում է որպես տուրիզմի, էքսկուրսիաների հանրապետական խորհրդի նախագահ) մեծ ակնածանքով էր հիշում խամ և խոպան հողերում հանրապետության կոմերիտականների, երիտասարդների ուժերի մոբիլիզացման գործում նրա կատարած մեծ աշխատանքի մասին: Հայրենական պատերազմի մասնակիցը, 50-ականներին ՀԼԿԵՄ Կենտկոմի երկրորդ քարտուղարը այդ ժամանակ ղեկավարում էր խամ և խոպան հողերի յուրացման համար հանրապետությունից գործուղված մարդկանց աշխատանքը: Հետագայում կուսակցության շրջկոմի քարտուղարի, հանրապետության գերագույն դատարանի կոլեգիայի անդամի, պատասխանատու այլ աշխատանքների բովոլ անցած մարդուն հանձնարարվել էր մոբիլիզացնել ՆԳ հարյուրավոր աշխատողների մետրոպոլիտենի շինարարությանն օգնելու համար: Էդվարդ Ալեքսանդրովիչին կտեսնեիր միշտ ստորգետնյա աշխատանքների ամենաթե՛ տեղերում, ուր կատարվում էին ամենապատասխանատու աշխատանքները: Իրոք, երջանկություն է հանդիպել նման պարզ ու հասարակ, խիստ և հոգատար ղեկավարի: Բարձրահասակ և լայնաթիկունք, ուրախ հայացք և բարեհամբույր տեսք ուներ Էդվարդ Մնացականյանը: Նրա անունը հատկապես հարազատ էր «Երիտասարդական» տեղամասի աշխատողներին, ուր նրա օգնությունը զգացվում էր յուրաքանչյուր քայլափոխում:

Այժմ շատ հակիրճ կանգ առնենք Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունում հանրապետության ներքին գործերի նախարարության աշխատողների կատարած անգնահատելի գործերին: Միլիցիայի տասնյակ աշխատակիցներ արդեն չորրորդ տարին էր հերթապահությունից հետո ազատ օրերին մետրոպոլիտենի տարբեր տեղամասերում աշխատում էին որպես հորատողներ, ամրանագործներ և այլն: 1980թ. նոյեմբերին միլիցիայի ավելի քան 800 աշխատողներ ևս դիմեցին ՆԳ նախարարության ղեկավարությանը Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքներին մասնակցելու խնդրանքով: Ավելի քան 400-ական աշխատակիցներ 1980թ. նոյեմբեր-դեկտեմբեր և 1981թ. հունվար-փետրվար ամիսներին մետրոպոլիտենի շինարարության կադրային բանվորների հետ աշխատեցին հիդրոերկրաբանական դժվարին պայմաններում ցուցաբերելով բարձր կազմակերպվածություն և կարգապահություն: Նրանց ուժերով կատարվեցին շինմոնտաժային աշխատանքներ, տեղադրվեցին մետրոպոլիտենի հիմնական գծերի ավելի քան մեկ կիլոմետր ռելսեր: Մեծ աշխատանք կատարվեց 4 կմ գծամասի բետոնապատման գործում: Բարձրաց և վեր հանվեց հարյուրավոր խորանարդ մետր շինարարական աղբ, հորատվեցին և ընդլայնվեցին կայարանամուտքերի անցուղիները: Բետոնապատվեց 2 կմ գծամաս, բարձրաց և վեր բարձրացվեց հարյուրավոր տոննա մետաղի ջարդոն: Թունելախորշում կառուցվեց 2.5 կմ բետոնապատ ծառայողական անցուղի, մաքրվեցին 7 կմ դրենաժային առուներ: Հայկական ՍՍՀ ներքին գործերի նախարար, միլիցիայի գեներալ-մայոր Ե.Պատալովին ուղղված շնորհակալական նամակում «Հայթուներչին»-ի վարչության պետ Լ. Հարությունովը գրում է. «ՀՍՍՀ ՆԳՆ աշխատակիցները, ցուցաբերելով հայրենասիրական նախաձեռնություն, գործնական շեֆական մեծ օգնություն ցույց տվեցին Երևանի մետրոպոլիտենի I-ին հերթի շինարարությանը»:

Շինարարական ջոկատի անդամների մեծ մասը միլիցիայի շարքային և կրտսեր հրամկազմի դպրոցի սաներ էին: Անձնուրաց աշխատանքի համար նոյեմբեր ամսին խրախուսվեցին միլիցիայի ավագ լեյտենանտ Խ.Ավետիսյանի, միլիցիայի կապիտան Ա.Բրուտյանի, միլիցիայի լեյտենանտ Վ.Միխայիլովի, միլիցիայի կապիտան Ժ.Աբեյանի բրիգադները:

1980թ. դեկտեմբերին մեր «Երիտասարդական» շինտեղամասում իրենց լավագույն աշխատանքով աչքի ընկան միլիցիայի ավագ լեյտենանտներ Օ.Ամոյանի և Խ.Ավետիսյանի ղեկավարած հերթափոխությունները: Առանձնապես լավ աշխատեցին Երևանի ՆԳՆ վարչության միլիցիայի աշխատակիցներ Գրիգոր Նիկողոսյանի, Վալերի Ղարիբյանի, գերատեսչության ստորաբաժանման աշխատակիցներ Բաբկեն Սահակյանի, Ժորա Կարապետյանի, Աշոտ Մանուկյանի, Երևան քաղաքի իրշեջ ստորաբաժանման մարտիկներ Աշոտ Միքայելյանի, Արտյուշա Կոստանյանի, Հակոբ Բոյաջյանի, Ռանիել Մկրտչյանի հերթափոխային խմբերը: Մետրոյի «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասի գիշերային հերթափոխության աշխատանքին մասնակցում էին նաև միլիցիայի սպայական դպրոցի սաները:

1981թ. հունվար ամսին աշխատանքային լավագույն օրինակ ցույց տվեց միլիցիայի մայոր Հ.Նազարյանի ղեկավարած բրիգադը: Կուլեկտիվը 50 անդամով 5 օրում քանդեց և տեղափոխեց ավելի քան 100 խմ. արդեն կարծրացած երկաթբետոնե թափոն: Նույն ամսում շնորհակալ աշխատանք կատարեց ՆԳ վարչության ստորաբաժանումների միլիցիայի շինբրիգադի 50 հոգուց բաղկացած կելեկտիվը: Արթուր Բլբուլյանը, Սարգիս Գասպարյանը, Ռաֆիկ Վարդանյանը, Թոռնիկ Սարիբեկյանը և նրանց գործընկերները մեծ օգնություն ցույց տվեցին «Հայլեկտրամոնտաժ» կազմակերպության մասնագետներին մետրոպոլիտենի կայարանների լուսավորության, կաբելային ցանցի, մետաղյա կոնստրուկցիաների մոնտաժման աշխատանքներում:

«Մարշալ Բաղրամյան» կայարանի շինտեղամասում հունվարին լավ աշխատեցին միլիցիայի մայոր Մարտին Առաքելյանի ղեկավարած բրիգադի անդամները, Ռազմիկ Հարությունյանը, Անդրանիկ Բարսեղյանը, Սեդրակ Սահակյանը, Կնյազ Համբարձումյանը:

Մոսկվայից Երևան մետրոպոլիտենի շինարարությանն օգնության եկած ինժեներ Ա.Տիտովսկին և մյուս աշխատակիցները հիացմունքով էին խոսում Լենինական քաղաքի ՆԳ վարչությունից միլիցիայի շարքային և կրտսեր հրամկազմի դպրոց վերապատրաստման եկած միլիցիայի սերժանտ Արամ Մանուկյանի ղեկավարած 12 հոգուց բաղկացած բրիգադի անդամների մասին: Մասնակցելով մետրոպոլիտենի շինարարությանը օրվա իրենց առաջադրանքները նրանք կատարեցին 150

տոկոսով: 1981թ. փետրվարից մետրոյի «Երիտասարդական» կայարանի շինտեղամասում քրտնաջան աշխատանքներ կատարեցին Երևան քաղաքի ՆԳ վարչության պահակապարեկային ծառայության ստորաբաժանումից միլիցիայի դպրոց վերապատրաստման եկած Սաշա՝ Ա.Ֆ.յանը, Թաթոս Բագոյանը, Էդիկ Սիմոնյանը, Երևանի ջրմուղի պահպանման ջոկատի միլիցիոներները, Կիրովականից, Սևանից և հանրապետության այլ ՆԳ բաժիններից գործուղված բազմաթիվ աշխատակիցներ:

Այդ, արժե դրվատանքի խոսք ասել միլիցիայի այն աշխատակիցների մասին, ովքեր իրենց հիմնական ծառայությունը կատարելու հետ մեկտեղ ջանք չխնայեցին ակտիվորեն մասնակցելու մայրաքաղաքի մետրոպոլիտենի շինարարության շնորհակալ գործին: Նրանց աշխատանքը նաև լավագույն օրինակ էր միլիցիայի շարքերը համալրած երիտասարդ աշխատակիցներին:

Եվ ինչպես ասվեց այս աշխատանքների կազմակերպման գործին միշտ, օր ու գիշեր, անքուն գիշերներ անցկացնելով, կանգնած էր Երևան քաղաքի մետրոպոլիտենի կառուցմանն օգնության եկած ՀՍՍՀ ՆԳՆ շինարարական ջոկատի հրամանատար, ՀՍՍՀ ՆԳՆ քաղղաստիարակչական աշխատանքի բաժնի պետը միլիցիայի գնդապետ Էդվարդ Մնացականյանը, մարդ որի գործը տեսանելի էր Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության բոլոր տեղամասերում, և նա այն փոքրաթիվ մարդկանցից էր, որն իր ծանրակշիռ հետքը թողեց Երևանյան հազվագյուտ շինարարական կառույցում:

Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունում հայրենանվեր գործ կատարեցին նաև, ինչպես արդեն ասվել է, մայրաքաղաքի բարձրագույն ուսումնական հաստատությունների ուսանողները: Չեմ կարող մոռանալ մի դեպք, որը առիթ եղավ ավելի ուշադիր լինելու ուսանողների նկատմամբ մետրոպոլիտենի շինարարությունում և բարելավելու նրանց աշխատանքները:

1980-ի ծնեռը ցրտաշունչ էր, հետևաբար ստորգետնյա և հատկապես թունելներում քամիներն ավելի էին դժվարացնում նորմալ աշխատանքի ապահովումը: Ուսանողների ղեկավարներին ասվել էր, որ առանձնահատուկ ուշադրություն դարձվի նրանց տաք հագնելու վրա, որի նկատմամբ խիստ հսկողություն էր սահմանվում: Սակայն պարզ-

վեց, որ ավելի վտանգավոր և դժբախտ դեպքեր կարող էին լինել: Երրորդ հերթի ավարտից հետո հիմնական աշխատողներից մեկը, մոտենալով ինձ, տեղեկացրեց, որ ուսանողներից ոմանք չեն կարողանում գիշերը դիմանալ անքնությանը և գաղտնի, աչքից հեռու գնում և քնում են թուշե վահանակների մեջ (դա քառակուսի կափարիչի տեսք ունի մեկական մետր և ավելի մեծ չափերի): Ահագանգը ցնցող էր: Բավական էր որևէ մեկը երկու ժամ նման ցուրտ քամու տակ քնի, պարզ էր դրա հետևանքը: Մինչդեռ ուսանողները 18-21 տարեկան երիտասարդներ էին: Գիշերը ժամը 2-3-ի միջև ընկած ժամանակահատվածում հանդիպեցի նման մի դեպքի: Այդ օրն ինչ-որ պատճառով բացակայում էր շինջոկատի ղեկավարը: Մինչև առավոտյան նոր հերթափոխի գալը, տարբեր հատվածներում աշխատող տղաների մոտ էի գնում, առաջարկում, համոզում, որ ժամանակից շուտ աշխատանքները վերջացնեն և տուն գնան: Ոչ մեկը չհամաձայնվեց: Դրանից խիստ սթափվեցին: Սակայն երևութիւն ընթացք տալ էր պետք, անհետևանք թողնելը հետագայում վատ հետևանքների պատճառ կարող էր դառնալ:

Կուսկոմիտեների քարտուղարներին խնդրեցի առավոտյան տեղամաս ուղարկեն մեզ մոտ աշխատանքի մեջ ընդգրկված ԲՈՒՀ-երի ֆակուլտետների ղեկաներին, շինջոկատների ղեկավարներին: Ներքևից նոր էի վեր բարձրացել, մինչև պայմանավորված ժամը դեռ կես ժամ կար, աչքերս նոր էի փակել... Հանկարծ դուռը բացվեց և ցածրաձայն, շշուկով, թե «... ծայն մի բարձրացրեք, նոր է եկել ներքևից»: Նստածս տեղից վեր թռա: Միզուցե այդ անքուն գիշերը և ընկերական խիստ խոսակցությունն շրջադարձային եղավ: Դրանից հետո միայն խիստ կամավորական սկզբունքով և անհրաժեշտ հսկողության պայմաններում կազմակերպվեց ուսանողների աշխատանքը 3-րդ և 4-րդ հերթերին:

Խորհրդային շրջանի բոլոր կազմակերպություններն էլ փայլեցին իրենց հայրենանվեր վերաբերմունքով և սրտացավ մոտեցմամբ: «Երիտասարդական» տեղամասի ամեն մի օղակում, ուր պահանջվում էր օժանդակ բանվորական ձեռք, սրտացավորեն աշխատեցին շրջանի հիմնարկ ձեռնարկությունների կուլեկտիվները: Սակայն նրանցից առանձնացվեցին մարդիկ, կուլեկտիվներ, որոնց հնարավոր չէ մոռանալ: Նրանք դարձան մետրոշինարարների նեղ օրվա լավ ընկերները: Խոսենք նրանցից մի քանիսի մասին:

Ըստ պայմանավորվածության շրջանի կազմակերպությունների կոլեկտիվները ժամանակից շուտ գալիս էին տեղամաս: Նրանցից առանձնացվեցին կոլեկտիվներ, որոնք կազմակերպված, առանց ինձ տեղյակ պահելու՝ գալիս էին տեղամաս, խնդրում իրենց ուժերն օգտագործել ամենակարևորագույն հատվածներում: Նրանցից էր «Չայարդկապ» արտադրական միավորման կուսկազմակերպության քարտուղար Չայկ Վշտունին, որը հատկապես մետրոյի շինարարության ավարտի վերջին ամիսներին գրաֆիկից դուրս կազմակերպում էր Ջրվեժի բանավանից ավտոբուսներով 3-րդ հերթափոխի աշխատողներին տեղամաս բերելը և նրանց աշխատանքների հստակ դրվածքը: Նույն պատկերն էր Երևանի շինարարական, ինդուստրիալ մանկավարժական և կոոպերատիվ տեխնիկումների կոլեկտիվներում, տնօրեններ Ռոբերտ Խաչատրյանի, Ռոբերտ Չովսեփյանի և Լեմս Տիտանյանի գլխավորությամբ: Մետրոյի տեղամասի բոլոր աշխատողների համար տեսանելի էր Երևանի ֆինանսատնտեսագիտական տեխնիկումի կոլեկտիվի դրական աշխատանքը: Տնօրեն Մելս Թորգոմյանը ևս մեծ պատասխանատվությամբ և բարեխղճորեն էր վերաբերվում տեղամասին օգնելու հարցին: Տեխնիկումի կուսկազմակերպության քարտուղար Ռոբերտ Առաքելյանը, հատկապես մետրոյի գործարկման նախօրեին, գրեթե ամեն օր, գրաֆիկից դուրս 25-50 ուսանողների հետ գալիս էր տեղամաս: Մետրոշինարարները կարծես նրա գալուց էին սպասում և խնդրում էին, որ հատկապես այդ տեխնիկումի ուսանողներից, որպես օժանդակ բանվորներ, տան իրենց տրամադրության տակ: Բոլորի համար Ռոբերտը դարձել էր սիրելի և հոգատար ընկեր, բացի մեկից ... Մետրոյի շինարարության ավարտի վերջին օրերին, տեղամաս էր գալիս ՉՍՄՆ Նախարարների խորհրդի նախագահի տեղակալ Չրանտ Չայրապետյանը: Մի օր էլ, երբ Ռոբերտը ուսանողներին հանձնարարություն էր տալիս, Չրանտ Արամիչն ինձ մոտենալով վրդովված ասաց, թե արդեն որերորդ օրն է, ինչ հերթափոխի ինժեները միայն մի խումբ մարդկանց է հանձնարարություն տալիս և նրանց կողքից չի հեռանում, փոխանակ արագ կերպով հետևի նաև մյուս բրիգադների աշխատանքներին: Չայտնեցի, որ նա ֆինանսատնտեսագիտական տեխնիկումի կուսկազմակերպության քարտուղարն է...

Նշված ընկերները և շատ ու շատ ուրիշներ իրենց հայրենիքին, ազ-

գին ծառայելու զգացումից դրդված վճռական օրերին մեծ նվիրումով օգնեցին մետրոյի շինարարական ամենածանր տեղամասին: Առանց չափազանցության, մեծ եղավ Խորհրդային շրջանի աշխատավորական կոլեկտիվների կողմից բանվորական ուժով մետրոպոլիտենի աշխատանքներին օգնելու ավանդը «Երիտասարդական» տեղամասին օժանդակ բանվորական ուժով ապահովելու գործում: Բերենք մեկ օրինակ, որի ամփոփ պատկերով կերևա շրջանի կազմակերպությունների կողմից մետրոյի շինարարությանը ցույց տրվող անհրաժեշտ օգնությունը:

Մետրոյի շինարարության ընթացքում հաճախ զգացվում էր շինարարական որոշ գործիքների, մեխանիզմների պահանջ: Այս առումով ոչ մի անգամ «Երիտասարդական» տեղամասը նեղության մեջ չեղավ: Հատկապես արդյունաբերական, շինարարական կազմակերպությունները միշտ պատրաստակամ օգնում էին նման հարցերում: Հիշում եմ, շտաբի նիստերին, երբեմն խնդրվել է շրջանի ղեկավարներից իրենց կազմակերպությունների միջոցով օգնել շինարարներին այս կամ այն սարքավորումներով, մեխանիզմներով, գործիքներով և այլն: Նման ղեկավարում միշտ հանդիպում էի Վոլոդյա Ավետիսյանի քսածիժաղով հայացքին: Նման հարցեր մեր տեղամասի համար երբեք չեն բարձրացվել, ծառայած բոլոր հարցերը շատ արագ և ժամանակին լուծվել են Խորհրդային շրջանի հիմնարկ-ծեռնարկությունների կողմից: Շինարարության ողջ ընթացքում և հատկապես ավարտի վերջին ամիսներին աշխատանքային ճակատ ստեղծելու համար անհրաժեշտություն էր զգացվում գոյման ապարատների թվաքանակի ավելացումը: Արխիվային նյութերն ընթերցելիս, պարզ նկատվում է թե վերջին ամիսներին այս հարցի վրա ինչպիսի առանձնահատուկ ուշադրություն էր դարձվում շտաբի նիստերում: Մեր շրջանի շատ կազմակերպությունների ղեկավարների, հատկապես «Չայարդկապ», «Ալմազ», Տեխնոլոգիական սարքավորումների արտադրական միավորումների, «Մասիվ», «Նորք» գործարանների գլխավոր տնօրեններ Չայրիկո Միրզոյանի, Կարմելիս Միտոյանի, Ֆելիքս Պարոնյանի, տնօրեններ Յուրի Մելքոնյանի, Կառլեն Խլիլաթյանի, շրջխորհրդի գործկոմի շինվերանորոգման վարչության պետ Զավեն Պետրոսյանի սրտացավ մոտեցումների շնորհիվ երբեք այդ ապարատի պակասը չզգացիմք: Հիշում եմ, տեղամասում շին-

մոնտաժային վարչության պետերից մեկը մոտեցավ և խնդրեց տեղամասի համար ձեռք բերել երկու զոդող ապարատ: Դրանից քիչ առաջ Վոլոդյա Ավետիսյանի հետ տեղամասում կազմակերպություններից ձեռք բերած ապարատների պահպանման մասին էր խոսք գնում: Վոլոդյան նայելով ինձ, քնծիծաղ տալով, կատակով ասաց, թե զգույշ եղիր, հաջող թիվ չէ, այս վերջին օրերին շրջանի հիմնարկ-ծեռնարկություններից վերցրած զոդման ապարատների թիվը այդ երկուսով կհասնի 13-ի...

Տեղամասի շինարարական աշխատանքներին օգնություն ցույց տալու գործում հատկապես մեծ էր շինմեքենաների ավտոմատացման տրեստի կառավարիչ Էդուարդ Մարկոսյանի օգնությունը: Արժանի է հիշատակել մի դեպք: Մոտենում էր մետրոյի շինարարության ավարտը: Ստորգետնյա կայարանի 103մ երկարությամբ կառամատույցի վերջնամասում հատակից մինչև առաստաղ՝ աջ ու ձախ սպասարահների միջև ընկած հատվածը կարկասով պետք է անջատվեր, հետևի մասում օժանդակ սպասարկման կառույցներ իրականացնելու համար և կարկասի երեսի ողջ հատվածում պետք է ամրացվեր «երիտասարդությունը» պատկերող գիպսից պատրաստված բարեյեֆը, որը պարզ է, թեթև, սակայն երկաթե ձողերով ամրացված, գիպսով ձևավորված պատկերներ էին (1մx1մ, երբեմն ավելի մեծ կտորների մասերով), դրանք պետք է հավաքվեին զոդման եղանակով: Կառամատույցի վերջնամասի «պատ» հասկացությունը սահմանափակված էր դեպի վերև և կողքեր ձգվող ձողերով, որոնց վրա պետք է հավաքվեր և շունչ առներ ողջ պատկերը (այցելուների գնահատմամբ այն մետրոպոլիտենի ամենահաջող գործերից մեկն է): Տասնյակ գիպսե մասերը տեղափոխվեցին կառույցների ստորգետնյա սկզբնամասը (հեղինակն է ճարտարապետ Ստեփան Քյուրբջյանի կինը, տիկին Ռուզաննան): Ճարտարապետը դիմելով ինձ, խնդրեց արագ կազմակերպել դրա հավաքման գործը: Խոսակցությունը ավարտելուց հետո պատահաբար եկավ այդ գործի հետ առնչվող ղեկավարը՝ քանդակագործական կոմբինատի տնօրենը: Դիմելով նրան, խնդրեցի աշխատանքներն այնպես կազմակերպել, որպեսզի մի քանի օրվա ընթացքում ամբողջությամբ ավարտվեն բարելյեֆի մասերի հավաքման (զոդման միջոցով) աշխատանքները: Ընթերցողը թող ների, գրածս չհամարի անհամեստության, գրվելու է այնպես,

ինչպես եղել է: Տնօրենը շատ նեղացած դիմեց ինձ, թե «ընկեր Գևորգյան, ինչ է, ինձ ձեռք եք առնում, չէ՞ որ ես կոմբինատի տնօրեն եմ, բա կարելի է այս դժվար գործը մի քանի օրվա մեջ ավարտել»: Աշխատանքների ավարտին հաշված օրեր էին մնացել և նման անակնկալ ... Մի կերպ ինձ զսպելով հարցրեցի, թե քանի օր է անհրաժեշտ այս գործը ավարտելու համար: Պատասխանը եղավ մեկից մեկ և կես ամիս: Ուրիշ ասելիք չունեի, ամեն ինչ պարզ էր, խնդրեցի ինձ ծանոթացնել մասնագետի հետ:

Եիշտ է ասվում, որ յուրաքանչյուր մարդ իր գործով պետք է զբաղվի, այլ կերպ «ամենագետները» կստիպեն դիմացիին շարժվել իրենց քմահաճույքով: Արտադրության մեջ աշխատանքային փորձս այս անգամ էլ չդավաճանեց ...

Մասնագետի, որակյալ բանվոր Պետիկ Բերբերյանի հետ խոսակցությունը տեղի ունեցավ փետրվարի առաջին օրերին ժամը 14-ի կողմերը: Իմ այն հարցին, թե մինչև այսօր ժամը 24-ը երկաթե կարկասին բարելեֆի մասերը ամրացնելու, աշխատանքներն ամբողջությամբ ավարտելու համար քանի զոդող բանվոր է անհրաժեշտ, պատասխանեց երկու զոդող և տաս օժանդակ բանվոր: Պատասխանեցի կտրվի 4 զոդող և 20 օժանդակ բանվոր:

Սեկ ժամվա ընթացքում Էդուարդ Մարկոսյանն անձամբ 4 զոդման ապարատով և մասնագետներով եկավ տեղամաս: Անմիջապես այդ աշխատանքներին տրամադրվեց 20 օժանդակ բանվոր: Անհրաժեշտությունից և պատասխանատվությունից ելնելով Կարեն Ադամյանին խնդրեցի տեղամասի բոլոր հարցերով ինքը զբաղվի և ոչ մեկը որևէ հարցով ինձ չխանգարի ու սկսեցի զբաղվել միայն այդ գործով: Ընդմիջումներով ժամը 24-ին վարպետ Պետիկն աշխատանքների չորս հինգերորդ մասն արդեն ավարտել էր: Խնդրեց գնալ տուն, հանգստանալու՝ առավոտյան 2 ժամվա ընթացքում այն ավարտելու խոստումով: Արդեն ամբողջությամբ բարելեֆի հավաքվել էր, երբ իմ զանգով կոմբինատի տնօրենը եկավ տեղամաս: Տեսավ, որ ողջ աշխատանքն ավարտված էր: Նրան ասացի. «Ուրեմն քո գործունեությունն այսպես է ընթանում»: Կոմբինատը մեր շրջանի կազմակերպություններից էր: Այդ դեպքն էր պատճառը, թե այլ հանգամանք, այդպես էլ չիմացա, միայն ասեմ, որ մետրոյի շինարարությունից վերադառնալով իմ մշտական աշխատանք

քին, տեղեկացա, որ կոմբինատի տնօրենը տեղափոխվել էր այլ աշխատանքի:

...Մետրոպոլիտենի շահագործման ավարտի շենին, մոտ 10 օր առաջ, բացի Խորհրդային շրջանի կոլեկտիվների գրաֆիկով նախատեսված մասնակցությունից, անհրաժեշտություն զգացվեց դիմել Խորհրդային շրջանի շրջխորհրդի գործկոմի բնակչահագործման տեղամասերի, այլ կազմակերպությունների օգնությանը ստորգետնյա և վերգետնյա ողջ տարածքները, կառամատույցները և այլ տարածքներն, անհրաժեշտ սանիտարական տեսքի բերելու, սալահատակված մարմարե, գրաֆիտե հատվածները շատ նրբորեն մաքրելու, ստորգետնյա կայարաններին հարող աջ ու ձախ թունելների տարածքները շինարարական աղբից ձերբազատելու համար:

Այս գործին մեծ բարեխղճությամբ մասնակցեցին բոլորը, սակայն անհնարին է մոռանալ երկու կազմակերպությունների ամենօրյա և խիստ լարված աշխատանքները: Գործկոմի ընթացիկ վերանորոգման գրասենյակի աշխատողները վերջին ավելի քան մեկ ամսվա ընթացքում տեղամասի աշխատողներին ապահովեցին բահերով և պատգարակներով: Այս հարցով անձամբ զբաղվում էր գրասենյակի ղեկավարը՝ Ռաֆիկ Սեդրակյանը և գլխավոր ինժեներ Ֆելիքս Միսկարյանը: Այդ նույն ժամանակահատվածում շրջանի սանմաքրման գրասենյակի աշխատողները 70-80 հոգով տնօրեն Յրաչիկ Գևորգյանի գլխավորությամբ յուրաքանչյուր հերթափոխում մաքրում էին ավելի քան մեկ կմ երկարությամբ ընթացքային թունելները (տեղամասին հատկացված հատվածը), իսկ վերգետնյա և ստորգետնյա կայարանները, դրանց սալահատակները ուղղակի փայլեցրին: Բոլորն էլ աշխատում էին մեծ ջանասիրությամբ նման բարեխիղճ մոտեցում, քիչ են տեսել: Իսկ տնօրեն Յրաչիկ Գևորգյանն իր սրտացավ և բարյացկամ վերաբերմունքով, պահանջկոտ մոտեցմամբ դարձյալ իր բարձրության վրա էր:

... 1981թ մարտի 7-ն էր: Ժամը 12-ին «Բարեկամություն» կայարանում տեղի էր ունենալու Երևանի մետրոպոլիտենի հանդիսավոր բացումը: Չնայած գերհոգնածությանս, չկարողացա հանգիստ քնել: Առավոտյան ժամը 8-ին «Երիտասարդական» կայարանում էի: Ստորգետն-

յա տեղամասի տարբեր հատվածներում լինելուց հետո շարժասանդուղքով բարձրանում էի, երբ նկատեցի, որ վերգետնյա կայարանի սպասասարահում, շարժասանդուղքի սկզբնամասի մոտ կանգնած վեր էին նայում ՅԿԿ Կենտկոմի և ՅՍՍՀ Նախարարների խորհրդի մետրոպոլիտենի շինարարության շտաբի ղեկավարները՝ Երքաղկոմի առաջին քարտուղար Լեոնիդ Ներսիսյանը, ՅՍՍՀ Նախարարների խորհրդի նախագահի տեղակալ Յրանտ Յայրապետյանը և Երքաղխորհրդի գործկոմի նախագահ Մուրադ Մուրադյանը: Լեոնիդ Ներսիսյանը տեսնելով ինձ հարցրեց, թե ինչպե՞ս կարող եմք արագորեն հեռացնել առաստաղից կախված 2 մետրանոց այս ձողը: Ընթերցողը թող պատկերացնի թնդանոթի փողի պատկեր ունեցող շարժասանդուղքի հենց սկզբնամասում կախված էր այդ ձողը: Ըստ ճարտարապետ Ստեփան Քյուրքչյանի նախագծի, ինչպես ասվել է վերը, պետք է կախվեր արբանյակի տեսքով երկար ճարտարապետական յուրօրինակ լուծում ստացած «հրթիռը»: Յույս ունենալով, որ մետրոյի շահագործումից հետո «հրթիռը» կպատրաստվի, ձողը թողնվել էր: Իսկ ինձնից հարցնում էին, թե ինչպես արագ կերպով այն վերացվի, այլապես Կարեն Դեմիրճյանի ձեռքից պրծում չի լինի: ...Չակահրդեհային մեքենայի օգնությամբ, շրջանից բերված ապարատի միջոցով այն կտրվեց և առաստաղն արագ սպիտակեցվեց: Լեոնիդ Ներսիսյանը մի քանի թերություններ ևս նկատել էր, որոնցից մի քանիսը են աչքաթող էի արել: Այս բոլորը մեկ ժամվա ընթացքում, շրջանի շինվերանորոգման վարչության պետ Զավեն Պետրոսյանի ղեկավարությամբ, վարչության բանվորներն արագ վերացրին: Առաջ անցնելով ասեմ, որ մետրոպոլիտենի բացման արարողությունից հետո, հանարպետության ղեկավարությունը, հերթով լինելով մետրոյի կայարաններում, եղավ նաև մեր «Երիտասարդական» կայարանում: Ինչ խոսք, այդ օրը կարծեք նոր հմայք էր ստացել «Երիտասարդական» կայարանը և , ըստ իս, մեծ հետաքրքրությամբ ու մանրամասնորեն զննեցին ճարտարապետական մտահղացումները:

Լեոնիդ Ներսեսիչի խիստ և հսկող աչքից չէին վրիպել ժամ առաջ տրված հանձնարարությունները: Մոտենալով ինձ, սեղմեց ձեռքս ժպտալով, ջերմ ու բարեհամբույր տեսքով դիմեց ինձ. «Ապրես, Ռուդիկ ջան, շատ հաջող կատարել են բոլոր հանձնարարությունները»: Առաջին անգամ այդ խիստ ու պահանջկոտ մարդու բերանից «ջան» բառը

լսեցի: Մետրոպոլիտենի աշխատանքների բոլոր մասնակիցներն այսօր հիշում են, որ շատ գործնական քայլերի հետ մեկտեղ Լեոնիդ Ներսիսյանի խստությունն ու պահանջկոտությունն իր վճռորոշ դերն ունեցավ:

Բոլորս էլ անսահման երջանիկ էինք...

Ահա և անհամբեր սպասումի երկար օրերի մնայուն և հավերժ հետք թողնող ևս մեկ տարեգրություն. 1981թ. մարտի 7-ից կանոնավոր աշխատանք պետք է կատարեր Երևանի մետրոպոլիտենը:

Մեր մայրաքաղաքի համար դա խոշոր իրադարձություն էր, որը մեծ ուրախություն և ոգևորություն էր առաջացրել Երևանի աշխատավորության, ռոջ բնակչության շրջանում:

Մենք, երևանցիներս, կարծես արդեն ընտելացել էինք այն բանին, որ մայրաքաղաքում մեկը մյուսի հետևից շահագործման էին հանձնվում ինքնատիպ, հոյակապ խոշոր կառույցներ և դրանք դիտվում էին որպես սովորական, առօրյա աշխատանքի արդյունք:

Սակայն մետրոպոլիտենի շահագործումը չէր կարող չհուզել յուրաքանչյուր բնակչի: Ինչպես հայտնի է, մետրոպոլիտենը փողոցային հասարակական տրանսպորտ չէ: Այն լիովին հուսալի է և անկախ փողոցային երթևեկության ցանցի վիճակից, եղանակից, ուղևորների փոխադրումը կատարվում է ժամում 35-40 կմ արագությամբ, վերգետնյա տրանսպորտի 16-17 կմ ժամ արագության փոխարեն:

Դժվար է նկարագրել, թե ինչ էր տեղի ունենում Երևանում: Չափ ու սահման չկար մարդկանց, հատկապես ստորգետնյա կյանքին տարիներ շարունակ ընտելացած մետրոշինարարների ուրախությանը: Հայաստանի մայրաքաղաքը տոնական հանդերձանքի մեջ էր: Նման երջանկություն ինձ վիճակվել է ապրել առաջին անգամ (որն անհամեմատելի է որևէ ուրախության հետ) 1945թ. մայիսի 9-ին, երբ ռադիոյով հաղորդվեց պատերազմի հաղթական ավարտի մասին, երկրորդ անգամ 1968թ. ամռանը, երբ տոնվում էր Երևանի 2750-ամյակը (ռոջ օրը, մինչև առավոտ մայրաքաղաքի կենտրոնական հրապարակը լեփ լեցուն էր, մարդկանցով, տասնյակ խմբերով «քոչարի» էին պարում) և երրորդ անգամ 1981թ. մարտի 7-ին, երբ կենտրոնական փողոցներով զուռնա դիլով մարդիկ բռնել էին մետրոպոլիտենի «Բարեկամություն» կայարանի ճանապարհը, ուր տեղի էր ունենալու մետրոյի բացման արարողությունը: Պետք էր տեսնել, թե ինչիսի հուզմունքով ու անհամբերու-

թյամբ էին մարդիկ սպասում այդ երջանիկ պահին: Դա իսկական տոն էր՝ համաժողովրդական տոն, որ խինդով ու ուրախությամբ էր համակել բոլորին: Հանարապետության անենահեռավոր գյուղերից անգամ մարդիկ եկել էին կիսելու Երևանցիների ուրախությունը: Թերթերում տպագրված Արմենպրեսի կարճ հաղորդագրությունը՝ Երևանի մետրոպոլիտենի բացման մասին, անհամբերության և ուրախության ալիք էր առաջացրել մարդկանց մեջ:

«1981 թվականի մարտի 7-ից բացվում է կանոնավոր երթևեկություն «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Սասունցի Դավիթ» կայարան: Աշխատանքի ժամերն են...» Թերթերում հրատարակված այս պաշտոնական հայտարարությամբ սկսվեց Խորհրդային Միության ութերորդ աշխատող մետրոպոլիտենի Երևանի մետրոպոլիտենի աշխատանքային կենսագրությունը:

Հայաստանի մայրաքաղաքի բնակիչները վաղուց էին սպասում այս պահին և ամեն ինչ արեցին այն մոտեցնելու համար: Քաղաքի և հանրապետության արդյունաբերական ձեռնարկություններում «կանաչ» ճանապարհ էր բացված մետրոպոլիտենի պատվերների առջև: Երևանի ձեռնարկություններից, բուհերից, տարբեր կազմակերպություններից, բոլոր շրջանների աշխատավորական կոլեկտիվներից համաժողովրդական կառույց ուղարկվեցին շինարարական ջոկատներ:

Չեչտ չէր Երևանի ընդերքի հետ գործ ունենալը: Նախագծողները, ճարտարապետները, շինարարները ստիպված էին լուծել մի շարք այնպիսի բարդ տեխնիկական խնդիրներ, որոնք աննախադեպ էին Խորհրդային Միության և արտասահմանյան մետրոշինության մեջ: «Դեպի Երևան», անծայրածիր Խորհրդային Միության բոլոր կողմերից ձգվում էին հարյուրավոր անտեսանելի գծեր, հեռագրային ապարատները, հեռագրերը հաղորդում էին մետրոշինի պատվերները ժամանակին կատարելու, մասնագետների մեկնելու, կառույցի ընթացքի, շահագործողների կադրերի պատրաստման հետ կապված հարցերի օպերատիվ լուծման մասին:

Երևանի մետրոպոլիտենի կառույցը հիրավի ինտերնացիոնալ կառույց էր: Մեզ եղբայրաբար օգնում էին Մոսկվայի և Լենինգրադի, Ռիգայի և Սվերդլովսկի, Ջապորոժիեի և Դնեպրոպետրովսկի, Պերմի և Խարկովի, Նովոկուզնեցկի և Նովոսիբիրսկի աշխատավորական կոլեկտիվները:

Մետրոպոլիտենի կառուցումը նոր փայլուն էջ էր մեր գեղեցիկ Երևանի բուռն վերակերտման ու բարգավաճման տարեգրության մեջ: Կարո՞ղ էր արդյոք մի հին երևանցի պատկերացնել, թե կանցնի ընդամենը վեց տասնամյակ և հետամնաց, փոշու մեջ կորած փոքրիկ քաղաքը կվերածվի միլիոնանոց քաղաքի և նրա ստորգետնյա ուղիներով կսլանան մետրոյի երկնագույն գնացքները: Հիշենք ձիաքարը...

Ցույց տալով անձնվեր աշխատանքի օրինակներ, մետրոշինարարների բազմազգ կոլեկտիվը հսկակայան մասշտաբի աշխատանքներ կատարեց: Բացվեցին 12,5 կիլոմետր տարատեսակ թունելներ, կատարվեցին 630 հազար խորանարդ մետր հողային, 92 հազար խորանարդ մետր բետոնային և երկաթբետոնային աշխատանքներ: Փոխադրվեցին ավելի քան 1,5 միլիոն տոննա հող և քար, գցվեցին 19,2 կիլոմետր ռելսային ուղիներ, 680 կիլոմետր կաբել: Կայարանների և նախակայարանների ճարտարապետական ձևավորման և հարդարման վրա ծախսվեց 40 հազար քառակուսի մետր զրանիտ, մարմար և այլ նյութեր:

Մետրոպոլիտենի կառուցման աշխատանքների առաջին իսկ օրից մինչև 1981թ. մարտը կատարվեց 88 միլիոն ռուբ. կապիտալ ներդրումներ, որից միայն շինմունտաժային աշխատանքների բաժինը հասավ 75,2 միլ.ռուբ.: Շինարարները համառ և անզիջում պայքար էին մղում բառացիորեն 12,5 կիլոմետրանոց հատվածի յուրաքանչյուր սանտիմետրի համար: Խորհրդային երկրի ամենափորձառու հորատողները տարակուսում էին ծանոթանալով Երևանի երկրաբանական բարդ կառուցվածք ունեցող ընդերքին: Այդ պատճառով էլ Լենինգրադի լավագույն հորատողների բրիգադները, որոնք իրենց հարազատ քաղաքի ընդերքում ամսական անցահատել էին 1100 մետր, մեզ մոտ 45-50 մետրը համարում էին գերազանց ցուցանիշ:

...Երևանի մետրոպոլիտենի հանդիսավոր բացման արարողությունը տեղի ունեցավ 1981թ. մարտի 7-ին: «Բարեկամություն» կայարանում հավաքվել էին մետրոն կառուցող շինարարական կազմակերպությունների աշխատակիցների, մայրաքաղաքի աշխատավորական կոլեկտիվների ներկայացուցիչները, մայրաքաղաքի հյուրերը: Այստեղ էին նաև ՀԿԿ կենտկոմի և Հայաստանի կառավարության ղեկավարները: Ժամը 11-ին հանդիսավոր արարողությունը բացեց ՀԿԿ Երթաղկոմի

Որպես կոլեկտիվի անդամ...



N160 շինմունտաժային վարչության պետ **Ժորժ Ավանեսյանը** (ձախից), ՀԿԿ կենտկոմի և ՀՍՍՀ նախարարների խորհրդի շտաբի «Երիտասարդական» կայարանի ներկայացուցիչ **Ռուդիկ Գևորգյանը** և վարչության շինկոմի նախագահ **Սաշա Մուրադյանը**



Չախից. «Հայկապշին» տրեստի կառավարիչ **Ռոբերտ Տոնոյանը**, տրեստի շինմունտաժային վարչության գլխավոր ինժեներ **Լեոնիդ Գալստյանը**, տրեստի մոնտաժող բանվոր **Սամվել Չատինյանը** և **Ռուդիկ Գևորգյանը** տեղամասի շինարարության ավարտի շեմին



1981թ. փետրվարի 18

Մետրոյի գործարկման շնորհիվ հուշանվերներ և պատվոգրեր են հանձնվում «Երիտասարդական» տեղամասում Միության քաղաքներից եկած երևանյան մետրոպոլիտենի աշխատանքներին մասնակցած շինարարներին



N160 շիննոնտաժային վարչության շինկոմի նախագահ **Սաշա Մուրադյանը** (աջից), և կոմերիտմիության կոմիտեի քարտուղար **Գևորգ Ավետիսյանը** հուշանվեր և պատվոգիր են հանձնում պատերազմի վետերանին



Նկարում N 160 շիննոնտաժային վարչության մի խումբ աշխատողներ: Զախից՝ հորատողների բրիգադավարներ **Յուրա Զատինյանը**, **Մարտին Ավետիսյանը**, տեղամասի մեխանիկ **Ռուբեն Սկրտչյանը**, հիդրոմեկուսացնողների բրիգադավար **Սարգիս Վարդանյանը**, գլխավոր ինժեներ **Կարեն Աղամյանը**:



Վլոդյա Ավետիսյանը
N3 տրեստի N 15
շինվարչության պետ



Նկարում՝ **Կարեն Աղամյանը**, հորատողների բրիգադավար **Քաջևան Աղջոյանին** հանձնարարություն է տալիս



«Հայթունելչինի» գլխավոր մարկչեյդեր **Իվան Իվանովը** Միության տարբեր քաղաքներից եկած երևանում աշխատող մարկչեյդերների հետ



«Հայթունելչինի» մի խումբ ղեկավար աշխատողներ N160 շինմնտաժային վարչության պետ **Ժորժ Ավանեսյան**, «Հայթունելչինի» վարչության պետ **Լեոնիդ Հարությունով**, N160 շինմնտաժային վարչության գլխավոր մեխանիկ **Սուրեն Սեդրակյան**, «Հայթունելչինի» գլխավոր մարկչեյդեր **Իվան Իվանով**

«Երիտասարդական» մետրոյի շինարարությունը ալպարտի շենքին



Մետրոյի շինարարությանը օգնող «շինարարները»



Գեորգի Թովմասյան

Պողո՛ւկ քաղաքի կաթելի արտադրական միավորման գլխավոր տնօրեն



Փայլակ Հակոբյան

ՀՍՍՀ ՆԳ նախարարության հասարակական պաշտպանության վարչության պետ

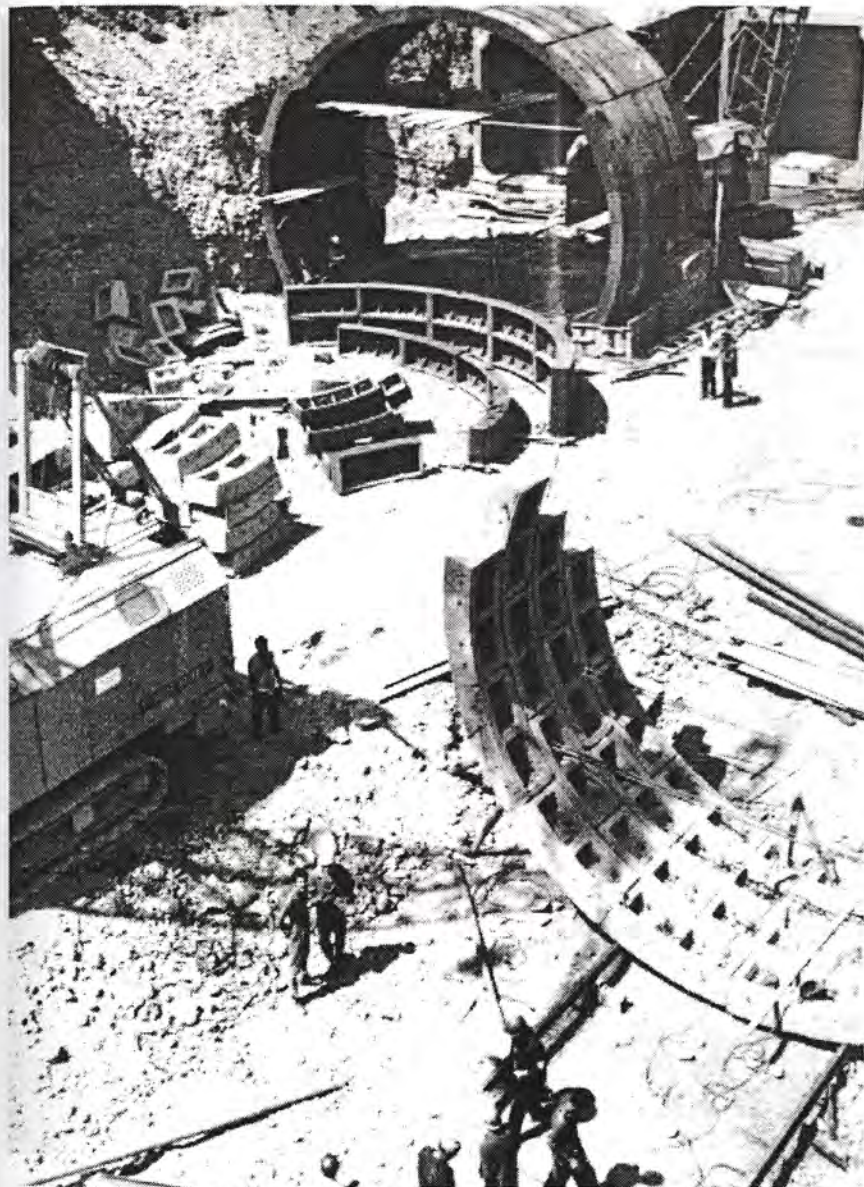


Էդվարդ Մնացականյան

ՀՍՍՀ ՆԳ նախարարության կողմից մետրոպոլիտենի աշխատանքներին մասնակցող համակարգի աշխատանքները ղեկավարող



ՀՍՍՀ ՆԳ նախարարության շինարարական ջոկատի մի խումբ աշխատողներ (կենտրոնում Է.Մնացականյանն է)



«Շենգավիթ» կայարանի շինարարությունում



առաջին քարտուղար Լեոնիդ Ներսիսյանը: Այնուհետև խոսք ասաց ՀԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար Կարեն Դեմիրճյանը, նա հակիրճ և բովանդակալից բնորոշեց Երևանի Մետրոպոլիտենի շինարարների անցած դժվարին, բայց պատվավոր ուղին, նշեց, որ Մետրոպոլիտենի ուղեգիծը զգվում էր բացառիկ բարդ, ինժեներատեխնիկական հարկադրված պայմաններում:

Մետրոպոլիտենի գործարկված հատվածում տեղադրվել էին ավելի քան 9 հազար տոննա բարդ սարքավորումներ, թունելներ էին իջեցվել հարյուրավոր տոննանոց մեծածավալ սարքեր և հարմարանքներ: Շինարարությանը մասնակցել են տասնյակ ու տասնյակ մասնագիտությունների տեր մարդիկ՝ նախագծողներ, հորատանցողներ, մարկշեյդերներ, պայթեցնողներ, մոնտաժողներ, էլեկտրիկներ, էլեկտրամոնտաժողներ, զոդողներ, հյուսներ, կապավորներ և ուրիշներ, որոնք եկել էին հորհրդային Միության տարբեր հանրապետություններից, քաղաքներից:

Զնայած բոլոր դժվարություններին «Հայթունելշինի» փառապանծ կոլեկտիվը մեծ հաջողությամբ կատարեց բոլոր հանձնարարությունները: Կառույցին ակտիվորեն մասնակցող «Արփասևանշինի», «Հայտրանսշինի», «Երքիմշինի», «Գլխերևանշինի», «Հայկապշինի», ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի մնտաժային և հատուկ շինարարական աշխատանքների գլխավոր վարչության կոլեկտիվները պատվով կատարեցին առաջարկարկած խնդիրները:

Հսկայական ծավալի ստեղծագործական աշխատանք կատարեցին «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվը, որն իրականացրեց մետրոպոլիտենի նախագծումը և «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվը, որը կատարել էր կայարանների ճարտարապետական նախագծերը, ինչպես նաև քաղաքի կոմպլեքսային տրանսպորտային սխեմայի և քաղաքային կոմունիկացիաների վերակառուցման նախագծերը:

Իրենց լուրջ ներդրումները կատարեցին կոմերիտականներն ու երիտասարդները, մասնավորապես ուսանողությունը, քաղաքի պրոֆտեխուսումնարանների սովորողները, գործարանների և ֆաբրիկաների աշխատողները, միլիցիայի և այլ կազմակերպությունների աշխատավորական կոլեկտիվները:

Կառույցի համար բազմաթիվ պատվերներ կատարեցին Խորհրդային Միության հանրապետությունների, և առաջին հերթին Ռուսաստանի Ֆեդերացիայի ձեռնարկությունները, որոնք Երևանի մետրոպոլիտենին մատակարարեցին վագոններ, շարժասանդուղքներ, քարշային ենթակայանների սարքավորումներ, օդափոխիչ կայաններ, թուջե վահանակներ, ռելսեր, կաբել և այլ անհրաժեշտ նյութեր:

Մետրոյի առաջին ուղեմասի հանդիսավոր բացման կապակցությամբ Կարեն Դեմիրճյանը սրտագին երախտագիտություն հայտնեց ԽՍՀՄ տրանսպորտային շինարարության և ճանապարհային հաղորդակցության նախարարություններին, անձամբ նախարարներ Իվան Դմիտրիևիչ Սոսնովին, Իվան Գրիգորևիչ Պավլովսկուն, ինչպես նաև «Գլխունելմետրոշինի» ղեկավարներ Յուրի Անատոլևիչ Կոշելևին, Կազիմիր Ստանիսլավովիչ Յանչևսկուն և «Գլխմետրոպոլիտենի» ղեկավարներ Բորիս Ալեքսեևիչ Շելկովին, Վիկտոր Յակովլևիչ Պախոմովին մետրոպոլիտենի կառուցման գործում հանրապետությանը ցույց տված նրանց ակտիվ, հետևողական օգնության համար:

Առանձնահատուկ ընդգծվեց Հայաստանի կոմկուսի կենտկոմի և հանրապետության կառավարության կողմից ստեղծված մետրոպոլիտենի գործարկումն ապահովող շտաբի և նրա շինարարության կորդինացման հանձնաժողովի կազմակերպչական հսկայական աշխատանքը, քաղաքային կուսակցական կազմակերպության, կուսակցության Երևանի քաղկոմի և շրջկոմների, քաղխորհրդի և շրջխորհուրդների աշխատանքը, որոնք ուղղություն էին տալիս մետրոշինարարների գործունեությանը, մշտական հոգատարություն ցուցաբերում կառույցի կարիքների նկատմամբ:

... Դժվար է գերազնահատել մետրոպոլիտենի նշանակությունը քաղաքի կյանքում, հատկապես ռելիեֆային այնպիսի բարդ պայմաններում գտնվող քաղաքի, ինչպիսին է մեր Երևանը: Երևանյան մայրուղիները, իրենց զառիթափ ու կորագծերի փոքր շառավիղներով, քաղաքի հին մասի փողոցների խիտ ցանցը, առանձին բարձրունքների վրա գտնվող նոր շրջանների միմյանցից կտրվածությունը սահմանափակում են վերգետնյա տրանսպորտի սովորական տեսակների հնարավորություններն ու դժվարացնում նրանց աշխատանքը: Ուստի Երևանի համար մետրոն ոչ միայն պարզապես քաղաքային տրանսպորտի ամե-

նաարագ տեսակն է: Այն մասսայական փոխադրումների բոլոր հիմնական պրոբլեմների արմատական լուծման և ուղևորների սպասարկման կուլտուրայի խիստ բարելավման հզոր միջոց է:

Շահագործման հանձնվող առաջին ուղեմասն իր հինգ կայարաններով «Բարեկանություն», «Մարշալ Բաղրամյան», «Երիտասարդական», «Հանրապետության հրապարակ», «Սասունցի Դավիթ» լոկ սկիզբն էր Երևանի մետրոպոլիտենի համար: Շարունակվելու էր «Ռոսիա» կինոթատրոնի մոտ գտնվող «Զորավար Անդրանիկ» կայարանի շինարարությունը դեպի «Սասունցի Դավիթ» կայարան տանող երկրորդ ելքը: Աշխատանքներ էին կատարվում շարունակելու ուղեգիծը դեպի «Գարեգին Նժդեհ» հրապարակը: Դրանով ավարտվելու էր մետրոպոլիտենի առաջին հերթի գործարկումը 10,5 կմ երկարությամբ:

Կարեն Դեմիրճյանը, Երևանի մետրոպոլիտենի առիթով ասած բացման խոսքում մեծ գնահատական տալով մեր աշխատողների հայրենանվեր աշխատանքին, նշեց լավագույնների անունները, Երևանի մետրոպոլիտենի առաջիկա և ապագա մեծ ծրագրերը, կոչ արեց հավատարիմ մնալ մայրաքաղաքի լավագույն սովորույթներին կազմակերպված ու նպատակային աշխատանքների իրականացման ճանապարհով առաջիկա տարիներին անվերապահորեն իրականացնել մետրոպոլիտենի շինարարությունը դեպի Աջափնյակ և 26 կոմիսարների անվան շրջանը, իսկ հաջորդ հինգ տարիներին՝ բոլոր ուղղություններով մայրաքաղաքի հեռավոր ծայրամասերը:

Վերջում Կարեն Դեմիրճյանն ասաց.

«Այսօր Երևանի մետրոպոլիտենը սկսում է իր բարի և հավիտենական ծառայությունը մարդկանց: Եվ մենք երևանցիներս, կարող ենք միմյանց ջերմորեն շնորհավորել մեր քաղաքի կյանքի, մեր ամբողջ հանրապետության կյանքի այդ հիրավի մեծ ու բերկրալի իրադարձության առթիվ:»

Բարի երթ քեզ, Երևանի մետրոն:»

Շինարարներին, մետրոպոլիտենի շահագործմանն օգնող կազմակերպություններին շնորհավորական խոսք ասելուց հետո Կարեն Սերոբի Դեմիրճյանը կտրեց ավանդական ժապավենը:

Մետրոպոլիտենի գլխավոր կապալառուն՝ «Հայթունելչին» շինարարական վարչության պետ Լեոնիդ Հարությունովը, հակիրճ զեկուցու-

մից հետո, մետրոպոլիտենի սիմվոլիկ բանալին հանդիսավոր հանձնեց մետրոպոլիտենի վարչության առաջին պետ Իվան Պապինին:

Այդ թույլից երևանի մետրոպոլիտենի երկնագույն գնացքներն սկսեցին իրենց ամենօրյա աշխատանքը:

Առաջին գնացքի մեքենավարը Յապետնակ Լյուդվիգի Առաքելյանն է, որն աշխատում է մինչև օրս, մեքենավարի օգնականը՝ Յակոբ Յովհաննեսի Ասատրյանը:

Նպատակահարմար է նշել նաև, որ 1981թ. մարտ ամսին 25 օրվա ընթացքում մետրոպոլիտենը տեղափոխել է 2925000 ուղևոր, օրական միջին հաշվով 117000 ուղևոր: Նույն թվի ապրիլին, երբ հետաքրքրությունը մետրոպոլիտենի հանդեպ նվազեց, ուղևորների թիվը հասավ 1900000-ի:

Սկզբնական շրջանում գնացքները կազմված էին 4 վագոնից, սակայն նույն թվի հոկտեմբեր ամսին անցան եռավագոն գնացքների: Ուղևորափոխադրումների տվյալները հուշեցին եռավագոն գնացքների արդյունավետությունը:

Մետրոպոլիտենի բացման առթիվ Լենինգրադի /Սանկտ-Պետերբուրգ/ Դրամահատարանը թողարկեց հուշանշան և մեդալ՝ «Երևանի մետրոպոլիտեն»: Երևանի կոնյակի գործարանը նվիրեց «Երևանի մետրոպոլիտեն» կոնյակը:

ՄԵՏՐՈՊՈԼԻՏԵՆԻ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ԸՆԹԱՅՔԸ (1981 թ. ապրիլ – 1990թ.)

Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի առաջին տեղամասի գործարկումից հետո, հետագա աշխատանքների իրականացման ուղղությամբ տարվում էին գործնական քայլեր և նախագծողների և շինարարների կողմից:

«Յայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտում լարված աշխատանքներ էին գնում կառուցվող մետրոպոլիտենի նախագծային նախահաշվային փաստաթղթերի ապահովման ուղղությամբ: Շինարարներին էր հանձնվել «Ջորավար Անդրանիկ» կայարանի կառուցման գծագրերը: Այս կայարանի շինարարությունն ընթանում էր գործող մետրոյի պայ-

մաններում, որը ինժեներական բարդ և պատասխանատու մի հանգույց էր և նմանը չուներ առիաստրակ մետրոշինարարության պատմության մեջ: Կատարվեցին նաև «Սասունցի Դավիթ» կայարանից մինչև «Գործարանային» կայարանի վերգետնյա մայրուղու բանվորական գծագիրը, այն ընթանում էր երևանի երկաթուղագծի հարևանությամբ, հատելով Թամանցիների փողոցը: «Գործարանային» կայարանի գործարկումը նախատեսված էր 1982թ., որի նախագիծն իրականացրել էր «Երևաննախագիծ» ինստիտուտը: «Սասունցի Դավիթ»-«Գործարանային» գծի շահագործմամբ հարավային արդյունաբերական շրջանի խոշոր արդյունաբերական օբյեկտները կկապվեին քաղաքի կենտրոնի հետ և դրանով զգալիորեն կավելանար մետրոպոլիտենի ուղևորահոսքը: Ավարտվել էին «Շենգավիթ» կայարանի նախագծային աշխատանքները, որը պետք է կառուցվեր Սողոմոն Տարոնցի փողոցի մոտակայքում: Այդ կայարանի ծախս մայրուղուց դուրս էր գալու մետրոպոլիտենի վագոնային դեպոն, որի գծագրերն ավարտին մոտ էին: «Շենգավիթ» կայարանից մայրուղին թեքվելու էր ծախս՝ «Գարեգին Նժդեհի» հրապարակ և այս կայարանով ավարտվելու էր մետրոպոլիտենի առաջին հերթը, որի երկարությունը կազմելու էր 10,5 կմ.: «Յայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կողմից կազմվել էր «Շենգավիթ» կայարանից մինչև «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանի տեխնիկական նախագիծը, որի հաստատումից հետո կատարվելու էր բանվորական գծագիրը:

Յաշվարկները ցույց էին տալիս, որ մետրոյով երթևեկող ուղևորների թիվը կհասնի 100 հազարի, եթե շահագործման հանձնվի քաղաքի ամենաբանուկ խաչմերուկում գտնվող «Ջորավար Անդրանիկ» կայարանը: 4 կմ երթուղին մինչև Յայլեկտրագործարան հասնելու դեպքում զգալի կնվազի վերգետնյա ուղևորահոսքը՝ վերգետնյա տրանսպորտը կբեռնաթափվի:

1981թ. նախատեսված էր իրացնել 16 մլն.ռուբլու կապիտալ շինարարություն, որից 8 մլն. ռուբլին կազմում էին շինմոնտաժային աշխատանքները: Յունվար-ապրիլ ամիսներին շինարարներն արդեն իրացրել էին այդ գումարի կեսը՝ 4 մլն. ռուբլի:

Ինչպես հայտնի է, «Յանրապետության հրապարակ» կայարանի առաջին հերթի հետ շահագործման հանձնվեցին միայն երեք որոնմա-

խորշեր /ստորգետնյա միջին կայարանասրահը երեքական կամարով/։ Մետրոյի գործարկումից հետո միջին կայարանասրահում լայն ճակատով առաջ էին մղվում շինարարական աշխատանքները։ Միաժամանակ 8 որմնախորշերում, կայարանասրահի երկու կողմերում իրականացվում էին երեսպատման աշխատանքները։ Մետրոշինարարները ձեռնամուխ էին եղել նաև ջրամեկուսիչ շերտերի ստեղծման գործին։ Արդեն երևում էր, որ մինչև տարեվերջը կայարանն ամբողջությամբ կշահագործվի։

«Ձորավար Անդրանիկ» կայարանում 1981-ի առաջին կիսամյակի դրությամբ շինադրից մաքրվել և հետագա աշխատանքների համար ստեղծվել էր 7 հազար խոր.մետր աշխատանքային ճակատ։ Կատարվում էին աջ և ձախ կայարանային թունելների տրամագծերի մեծացման աշխատանքները։ Փոքր թունելներում ավարտվել էր պոմպակայանների պատրաստումը։ Ջգալի աշխատանքներ էին կատարվել էլեկտրաենթակայանների ու ցանցերի, կապի, ազդանշանային և էլեկտրամեխանիկական ծառայությունների գծով։ Շենգավիթում կառուցվում էր էլեկտրադեպոն, որը նախատեսվում էր շարժակազմի վերանորոգման և մեքենավարների հանգստի համար և այլն։

1981թ. եզրափակվեց ևս մեկ հաջողությամբ։ Ամբողջությամբ ավարտվեցին «Հանրապետության հրապարակ» կայարանի շինարարական աշխատանքները։ Հիրավի, կայարանի համալիրը ճարտարապետական հետաքրքիր լուծումներով հանդիսավոր տեսք ունի։ Կայարանն իր ամբողջ հմայքով և գեղեցկությամբ լրիվ պատրաստ էր 1981թ. դեկտեմբերին։

Հատկապես մեծ տպավորություն է թողնում մետրոշինարարության նորություններից մեկը՝ կայարանասրահի դիմացի հայելազարդ պատը՝ 40 ք.մ մակերեսով, որտեղ արտացոլված է սրահը՝ ստեղծելով ընդարձակության պատրանք։

N160 շինմոնտաժային վարչությունը հաջողությամբ կատարեց իր վրա դրված աշխատանքները։ Ինչպես հայտնի է, վեց որմնախորշերի մարմարապատումը /սկզբնական շրջանում/ կատարել էին Մոսկվայի «Մետրոշինի» հատուկ աշխատանքների վարչության մասնագետները, իսկ մնացած 22 որմնախորշերի մարմարապատումը կատարեցին N160 շինմոնտաժային վարչության Հ. Պողոսյանի, Ա. Աղաբաբյանի, Հ. Նար-

գիգյանի, Ա. Բադալյանի, Մ. Եղիազարյանի ղեկավարած բրիգադները։ Եվ ինչպես պարզ երևում է արդյունքից, ոչ մի կամար իր որակով չի գիջում մեր բարեկամների՝ Մոսկվայի «Մետրոշինի» բանվորների կառուցածին։

Այս տեղամասում Մոսկվայի մետրոշինարարների ուժերով կատարվեցին կայարանասրահի հատակի գրանիտապատումը, առաստաղի հարդարումն ու ներկումը և այլն։ Ավարտվեց նաև վերին կայարանասրահի բաց բակի շինարարությունը։ Այն իրականացնում էին «Երքիմշինի» շինարարները, որոնք կայարանը կառուցեցին երեք մուտքով /Նալբանդյան փողոց, Հանրապետության հրապարակ և գլխավոր պողոտա/։ Կայարանի, այսպես ասած, բաց բակի հարդարման և ձևավորման աշխատանքները, որ իսկապես գեղագիտական հաճույք է պատճառում, մեծ բարեխղճությամբ կատարեցին «Երքիմշին» տրեստի Վ. Մանուկյանի ղեկավարած հատուկ տնտեսաշվարկային տեղամասի մարդիկ։ Նրանց ջանքերով ստեղծված այս կառույցն արժանիորեն լրացնում է Հանրապետության հրապարակի ճարտարապետական համալիրը։ Նշենք շինարարական աշխատանքների իրականացմանը նպաստող հետևյալ փաստի մասին։ Երբաղկոմի բյուրոյում 1981 թ. հունիսի 12-ին քննարկվեց «Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության ընթացքը և նրա արագացման միջոցառումների մասին» հարցը։ Այստեղ մետրոպոլիտենի շինարարության առաջին հերթի (մինչև «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ») շինարարության հաջող ավարտի հետ մեկտեղ, առանձնահատուկ ուշադրություն է դարձվում «Հանրապետության հրապարակ» կայարանի շինարարության ամբողջական ավարտի վրա։ Նշվում է, որ ՀՍՍՀ շինանյութերի արդյունաբերության նախարարության Նուռնուսի քարի մշակման գործարանից չի մատակարարվել անհրաժեշտ՝ շինանյութ, հարդարման աշխատանքներն ավարտելու համար։ Նպատակահարմարությունից ելնելով բյուրոն որոշում է կայացնում խնդրել հանրապետության կառավարությանը շինարարական աշխատանքներն արագացնելու համար տեղամասին լրացուցիչ տրամադրել ստորգետնյա տրանսպորտային միջոցներ, և հարդարման աշխատանքների համար հատկացնել լրացուցիչ ֆոնդ Նուռնուսի քարի մշակման գործարանից մարմար ստանալու նպատակով։ Կառավարության օգնությամբ աշխատանքներում լուրջ բեկում է կատարվում։ Մեծ

եղավ նաև Սպանդարյանի շրջանի հիմնարկ-ծեռնարկությունների օգնությունը տեղամասին, որի աշխատանքները ղեկավարում էր կուսշրջկոմի քարտուղար Ռուբեն Կանդայանը:

Կարելի է ասել, որ մետրոի առաջին հերթի առաջին հատվածի շահագործումից հետո, շինարարության հետագա ընթացքի գործում որոշիչ ազդեցություն ունեցավ Հայաստանի կառավարության 1981թ. սեպտեմբերի 2-ի «Երևան քաղաքի մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքների մասին» որոշումը: Խոսենք այս որոշման կենսագործման ուղղությամբ տարվող աշխատանքների մասին:

Կառավարությունում նշվեց, որ հանրապետությունում շինարարական և մոնտաժային կազմակերպությունների, նախարարությունների և գերատեսչությունների, ինչպես նաև Միության բազմաթիվ կազմակերպությունների համախմբված ու նպատակային աշխատանքի շնորհիվ 1981թ. մարտին «գերազանց» գնահատականով շահագործման հանձնվեց Երևանի մետրոպոլիտենի «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Սասունցի Դավիթ» կայարանի հատվածը: Գործերը հաջող էին ընթանում նաև մյուս ամիսներին, որի հետևանքով 1981թ. առաջին կիսամյակում շինմոնտաժային աշխատանքների պլանը կատարվեց 116,5 տոկոսով, իսկ նախատեսված 5,2 մլն. ռուբ. դիմաց կատարվեց 6 մլն. ռուբ. աշխատանք:

Գործերի հետագա ընթացքը պահանջում էր խորությամբ վերլուծել կատարված աշխատանքը, վեր հանել տեղ գտած թերություններն ու բացերը, նախատեսել գործերի հաջող ընթացքի ուղիները: Հենց այս գործելակերպից էլ նեղով կառավարությունը հիմնականում կանգ է առել խոչընդոտող երևույթների վերացման վրա: Արձանագրվեց, որ «Սասունցի Դավիթ»-«Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» հատվածում աշխատանքները շատ դանդաղ են ընթանում: Կառավարությունը հետագա կարևոր քայլը համարեց 1981-1985թթ. ընթացքում գործնական միջոցառումների իրականացման շնորհիվ ավարտել մետրոպոլիտենի այս հատվածի շինարարական աշխատանքը, հանձնել շահագործման, միաժամանակ ապահովել Աջափնյակ թաղամասում մետրոյի շինարարության լայնածավալ աշխատանքները: Հանձնարարվեց հանրապետության պետպլանին մինչև 1981թ. հոկտեմբերը ճշտել առաջիկա հինգ տարիներին Երևանի մետրոպոլիտենին հատկացվող կապիտալ

ներդրումների ծավալը և այն բաշխել ըստ տարիների: «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվի առաջնահերթ խնդիրը համարվեց արագացնել միութենական ճանապարհների հաղորդակցության նախարարությանը ներկայացվող դեպի Աջափնյակ թաղամաս գնացող Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության տեխնիկա-տնտեսական հիմնավորումները և մինչև 1981թ. վերջը ներկայացնել կառավարության հաստատմանը: Երևանի մետրոպոլիտենի և «Հայթունելչինի» վարչությունների ղեկավարներին հանձնարարվեց. միութենական ճանապարհների հաղորդակցության և ճանապարհային շինարարության նախարարություններին ներկայացնելու նպատակով տալ առաջիկա ժամանակահատվածում կատարվելիք աշխատանքների ծավալները նրանց կողմից հետագայում համապատասխան լուծում ստանալու նպատակով և մինչև 1981թ. նոյեմբերի 15-ը կազմել 1981-1988թթ. կատարվելիք շինմոնտաժային աշխատանքների ցուցակը՝ ըստ տարիների:

Մետրոպոլիտենի շինարարության հետ առնչվող մի շարք կազմակերպությունների պարտավորեցվեց կազմել «Սասունցի Դավիթ» կայարանից մինչև «Գործարանային» կայարան հատվածում իրականացվող շինարարության օրացուցային պլանն այն հաշվով, որպեսզի այդ հատվածը շահագործման հանձնվի 1982թ.: Այդ նպատակով առանձին ստորաբաժանումների տրվեցին կոնկրետ և գործնական հանձնարարություններ հատկացված ֆոնդերի իրացման, ոչ ստանդարտ սարքավորումների, սարքերի, հանգույցների, անհրաժեշտ քանակի կաբելային իրերի ապահովման, երկաթուղային տեղափոխումները ժամանակին կատարելու համար և այլն: Հանձնարարությունները կոնկրետ էին, ոչ միայն նշվում էին կատարման ժամկետները՝ ըստ ամիսների, այլև ամսաթվերով, «բժախնդրորեն»: Վերջում խնդրվում էր միութենական ճանապարհների հաղորդակցության և տրանսպորտային շինարարության նախարարությունների ղեկավարներ Ի. Պավլովսկուն և Ի. Սոսնովին տալ համատեղ հրաման Երևանի մետրոպոլիտենի «Սասունցի Դավիթ» կայարանից մինչև «Գործարանային» կայարան հատվածը 1982թ. շահագործման հանձնելու համար:

Շուրջ մեկ տարի մասնակցելով մետրոպոլիտենի շինարարության համար ստեղծված շտաբի նիստերին, եկա այն հաստատ համոզման,

որ կառավարության ընդունած որոշումներն ու կարգադրություններն անվերապահորեն կատարվում էին, և, որ ամենակարևորն է՝ նախատեսված ժամկետներում:

Երջանիկ բերումով, արխիվային նյութերն ուսումնասիրելիս ծեռքս ընկավ վերոհիշյալ որոշումը /ՅՅՆՊԿՊԱ 116 մ ց Լ, գ. 10/, որտեղ նշվում է. ասենք՝ հանձնարարել ՅՍՍՀ պետմատին /ընկ. Ե.Ասցատրյան/ մինչև 1981թ. սեպտեմբերի 15-ը հասնել այն բանին, որ «Սասունցի Դավիթ» կայարանից «Գործարանային» կայարան հատվածն ապահովվի անհրաժեշտ քանակի բարձր լարման զրահապատ կաբելով, «Յայտրանս-շինին» /ընկ.Ե.Ավետիսով/ մինչև 1981 թ. նոյեմբերի 30-ը «Սասունցի Դավիթ» կայարանից մինչև «Գործարանային» կայարան հատվածում ապահովել տեղամասի և շրջակա արդյունաբերական ձեռնարկությունների, մերձատար երկաթուղային ուղիների գծերի տեղադրելը: «Յայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտին /ընկ. Վ.Դանդուրով/, մինչև 1981թ. հոկտեմբերի 1-ը ապահովել Տյուլեմին փողոցի հատվածում ուղեկամրջի նախագծային, նախահաշվարկային փաստաթղթերը: ՅՍՍՀ շինանյութերի արդյունաբերության նախարարությանը /ընկ. Լ.Դազարյան/ մինչև 1981թ. հոկտեմբերի 1-ը «Յանրապետության հրապարակ» տեղամասի նախասրահի աշխատանքներն ավարտելու համար տրամադրել անհրաժեշտ քանակի երեսպատման քարե սալիկներ և այլն:

Ըստ երևույթին պատասխանատու անձի, կամ կազմակերպության ղեկավարի կողմից որոշումն անմիջապես հսկողության տակ է վերցվել, և վերը թվարկված մյուս կետերի կողքին դրվել է «պյուս» նշանը և «հսկող աչքի» կողմից գրվել «կատարվել է»: Կառավարությունում կարգ և կանոնի դրվածքը և նման կարևորագույն որոշումների կատարման գործում Ֆադեյ Սարգսյանի հետևողականությունն իր հետքն էր թողել:

Արխիվային բոլոր փաստաթղթերից պարզ նկատվում է, որ ամենայն մանրամասնությամբ հետևողական աշխատանք է տարվել հարցերը ժամանակին լուծելու համար: Ավելին, վերոհիշյալ որոշումից հետո, հանձնարարություններ կատարելու, շտաբի նիստի ժամանակ բարձրացված հարցերը լուծելու համար ՅՍՍՀ նախարարների խորհուրդի նախագահը 1981թ. նոյեմբերի 11-ին և նոյեմբերի 13-ին արել է երկու զրավոր կարգադրություն բավականին կարևոր հանձնարարու-

թյուններով, կոնկրետ ժամկետներով: Նման գործնական կարգադրություններ եղել են գրեթե բոլոր ամիսներին: Եվ այսպես շարունակվել է ամիսներ, տարիներ ...

Կառավարությունում պարբերաբար քննարկվում և վերլուծվում էր մետրոյի շինարարության հետ առնչվող կազմակերպությունների գործունեությունը: Իրոք դրական տեղաշարժն ակնառու էր:

Ամբողջությամբ ավարտվեցին «Սասունցի Դավիթ» և «Գործարանային» կայարանների հատվածում վերգետնյա ուղետարի աշխատանքները՝ 1,3 կմ երկարությամբ: «Յայթունելչին» վարչությունն ապահովեց այդ հատվածի ողջ երկարությամբ ցանկապատի և մետրոպոլիտենի հիմնական գծերի տեղադրման աշխատանքները: Յանրապետության մոնտաժային և հատուկ շինարարական աշխատանքների զլխավոր վարչությունը ձեռնամուխ եղավ էներգասնուցման բարձրավոլտ կաբելների տեղադրման աշխատանքներին: «Գործարանային», «Շենգավիթ» և «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանների ուղղությամբ սկսվել էին ընթացքային և կայարանային թունելների լեռնահորատանցման աշխատանքները: Բավական է ասել, որ այս հատվածում, ոչ պակաս քան երկու հերթափոխում մեծ լարվածությամբ աշխատում էին 14 շինարարական և մոնտաժային կազմակերպություններ:

ՅՍՍՀ նախարարների խորհրդի որոշմամբ Երևանի մետրոպոլիտենի վարչությանը, «Յայթունելչինին», «Յայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտին հանձնարարվեց վերանայել «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի շինարարության ընթացքը, մշակել համապատասխան կոնստրուկտիվ մոտեցումներ և կազմել համապատասխան ծրագիր կայարանը 1985թ. շահագործման հանձնելու համար:

Յայաստանի կոմունիստական կուսակցության և կառավարության կողմից միշտ առաջնահերթ ուշադրություն է դարձվել Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությանը: Պատահական չէ, որ տարբեր առիթներով հանրապետության կազմակերպությունների, ողջ հասարակայնության ուշադրությունը բևեռվել է այս կառույցի վրա: Այդ առիթով արժանի է հիշատակել ԿԿԿ Կենտկոմի և ՅՍՍՀ նախարարների խորհրդի 1982թ. հունիսի 15-ի համատեղ որոշումը, որը վերաբերում է հանրապետու-

թյան կարևորագույն կառույցները հսկողության տակ վերցնելուն: Այս որոշմամբ հսկողության տակ էր վերցվում 1,3 կմ երկարությամբ 3,3 մ լն. ռուբլի արժողությամբ Երևանի մետրոյի «Սասունցի Դավիթ» կայարանի և «Գործարանային» կայարանի միջև ընկած հատվածի շինարարությունը ու հանձնարարավում էր հանրապետության նախարարություններին և գերատեսչություններին, գլխավոր և ենթակապալառու կազմակերպություններին, համատեղ մշակել միջոցառումների պլան տեղամասում 1982թ. նախատեսված աշխատանքները կատարելու համար, միաժամանակ նրանց պարտավորեցնելով եռամսյակը մեկ 344 Կենտկոմին և ՅՍՍՀ Նախարարների խորհրդին գեկուցել շինարարական աշխատանքների ընթացքի մասին:

Որոշման կատարման հսկողության պատասխանատվությունը դրվել էր 344 Կենտկոմի համապատասխան բաժնի վրա: Հանրապետության կուսակցության, կառավարության գործունեությանը ծանոթ, նույնիսկ ամենամերձին օղակի աշխատողները, նաև տնտեսական ոլորտի ղեկավար աշխատողները լավ էին հասկանում, թե ինչ է նշանակում հսկողություն իրականացնելը 344 Կենտկոմի կողմից, որովհետև լավ գիտեին Կարեն Դեմիրճյանի անգիջում պահանջկոտությունն ընդունված որոշման յուրաքանչյուր կետի անվերապահ կատարման նկատմամբ:

1982թ. հոկտեմբերի 29-ին կառավարությունը նորից քննարկեց Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությանը վերաբերվող հարցը: Անկախ այն բանից, որ մայրաքաղաքի կուսակցական կազմակերպությունները, քաղաքային կոմիտեն՝ շրջկոմների միջոցով, մեծ օգնություն էին ցույց տալիս մետրոպոլիտենի շինարարությանը: Մետրոյի առաջին հերթի առաջին հատվածի գործարկումից հետո մետրոյի շինարարությամբ զբաղվող շտաբի պետի պարտականությունները նորից ստանձնեց կառավարության նախագահի տեղակալ Հրանտ Հայրապետյանը, որն իր քրտնաջան աշխատանքով մեծապես նպաստեց մետրոյի աշխատանքներին, ծրագրերի իրականացման գործին:

1982թ. կատարվեցին նախատեսված շինարարական կարևորագույն բոլոր աշխատանքները:

Երևանի մետրոպոլիտենի ստեղծման տարեգրության մեջ, որպես ամենադժվարին հատվածներից մեկը, անկասկած կմնա «Զորավար Անդրանիկ» կայարանի շինարարությունը: Այստեղ 1982թ. առաջին իսկ

ամիսներին հիմնական աշխատանքն ընթանում էր երկու ուղղությամբ՝ կայարանի շարժասանդուղքի թեք հորանի և N 7 ուղղահայաց հորանի:

Առաջին ուղղությունում գործում էր Արտյոմ Առաքելյանի ղեկավարած բրիգադը: Այս բրիգադի ղեկավարին բնորոշեմք մի քանի նախադասությամբ: Ա.Առաքելյանը բանակից զորացրվելուց հետո սկզբում աշխատել է Տաթև ՅԷԿ-ում հորատանցողի մասնագիտությամբ: Երբ նրան հարցնում էին, թե ինչու է ընտրել այդ մասնագիտությունը, միշտ նույն կերպ էր բացատրում՝ սիրում եմ մեծ ու համախմբված կոլեկտիվում աշխատել: Ավելի քան տաս տարի Ա.Առաքելյանը ղեկավարեց Արփա-Սևան շինարարական թունելի լավագույն հորատողների բրիգադը: Նրա աշխատանքը բարձր գնահատվեց, արժանացավ Աշխատանքային Կարմիր դրոշի շքանշանի, իսկ 1974թ. ընտրվեց ՅՍՍՀ Գերագույն խորհրդի պատգամավոր: Առանց արտադրությունից կտրվելու նա հասցրեց ավարտել Ղափանի լեռնամետալուրգիական տեխնիկումը: Ծանոթացավ հորատանցման աշխատանքների «գաղտնիքներն» և հետո ինքը սովորեցրեց աշակերտներին: Եվ պատահական չէր, որ նրա նախկին աշակերտները, արդեն մեծ համբավի տեր հորատողներ Գևորգ Հայրապետյանը, Սերգեյ Բիշարյանը, Վաղիմ Ավանեսյանը երախտագիտության խորը զգացումով էին լցված Արտյոմ Առաքելյանի նկատմամբ և բոլոր մետրոշինարարները ցնծությամբ ընդունեցին այն լուրը, որ նա երկրորդ անգամ, Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի շինարարության մեջ անմնացորդ նվիրումով աշխատանքի համար պարգևատրվեց կառավարության բարձր պարգևով՝ «ժողովուրդների բարեկամության» շքանշանով: Եվ նրան վստահել էին ամենածանր տեղամասերից մեկը:

Ինչպես նախատեսվել էր, հանրապետության կառավարության որոշմամբ Երևանյան մետրոպոլիտենի առաջին հերթի երկրորդ տեղամասի առաջին կայարանը լինելու էր «Գործարանային»:

Այս կայարանն սպասարկելու էր գործարանային մի մեծ շրջան: Եվ միանգամայն հասկանալի էր Երևանցիների մեծ հետաքրքրությունը մետրոպոլիտենի այդ հատվածի շինարարության նկատմամբ:

Թվում էր, թե այդ հատվածի աշխատանքները պետք է համեմատաբար դյուրին լինեին: «Սասունցի Դավիթ» կայարանից մինչև «Գործարանային» ընդամենը 1,7 կմ է, ուղեմասը վերգետնյա է, չկան հորա-

տանցման, ընդերքի աշխատանքների հետ կապված դժվարություններ և այլն: Բայց այդպես չէր: Այստեղ առկա էին այլ կարգի դժվարություններ:

Նախ ասենք, որ այնպիսի շինհրապարակ, որը գոյություն ուներ «Գործարանային» տեղամասում, մեղմ ասած հազվադեպ կարելի է հանդիպել: Բավական է ասել, որ նրա երկարությունը հասնում էր 200 մետրի, իսկ լայնությունը հազիվ՝ երկարության մեկ տասներորդին: Շինհրապարակի մի կողմում «Հայքիմմեքենա» արտադրական միավորման պոմպերի արտադրության մասնաշենքերից մեկն էր, մյուս կողմում՝ Մասիս-Երևան երկաթուղային գիծը: Շինհրապարակում այնպիսի նեղվածք էր, որ գնացք անցնելիս կռուկների սլաքը շրջում էին երկաթգծին զուգահեռ դիրքով: Իսկ օրական քանի գնացք էր անցնում:

Առաջնահերթ խնդիրն էր տեղափոխել երկաթգիծը, որի աշխատանքներն արդեն սկսվել էին: Երկաթգծի տեղափոխման համար անհրաժեշտ էր գործող կամրջի աջ կողմի /եթե դեմքով կանգնենք դեպի «Երևան» կայարանը/ հենարանային մասը, կառուցվում էր հատուկ սյունաշար: Սյունաշարերը նախատեսված էր հանձնել ապրիլի 25-ին: Շինարարներն աշխատում էին արտակարգ դժվարին պայմաններում և անկախ այս ամենից, սյունաշարերը պատրաստ լինելու դեպքում նրանք նախատեսված ժամկետում գործը պետք է ավարտեին: Իսկ սանձանակում էր լայն ճակատով, ամբողջ թափով շարունակել կառամատույցի, շարժասանդուղքի սրահի, կայարանասրահի կառուցման աշխատանքները: Սակայն արհամարհելով տեղամասում եղած լուրջ դժվարությունները մեծ բարեխղճությամբ աշխատում էին հյուսն-բետոնագործ Վիգեն Սիմոնյանը, բետոնագործ Ժորա Թովմասյանը, մոնտաժողներ Արարատ Սահակյանն ու Ռոմիկ Ասատրյանը, կռուկավար Մարդ Քոչարյանը:

«Գործարանային» կայարանում «Երքիմշին» տրեստի N 25 վարչության կոլեկտիվը 1982թ. առաջին կեսի ավարտին ձեռնամուխ էր եղել հիմնական խնդիրներից մեկի վերջնական լուծմանը՝ սկսել էր կայարանասրահի շինարարությունը: Օր օրի աճող աշխատանքային մեծ թափը նկատելի էր և արագորեն փոխվում էր շինարարության համայնապատկերը: Հուլիսի հենց առաջին օրերից սկսվեցին կայարանասրահի հողային աշխատանքները, որին միաժամանակ մասնակցում էին հինգ

էքսկավատոր: Աշխատանքներն իրականացվում էին երկու հերթով և որպեսզի կատարված գործի մեծ թափի մասին գաղափար կազմենք, ասենք, որ միայն հինգ հորից հանվեց 8 հազար խ.մ հող: Հունիսի 10-ից շինարարները ձեռնամուխ եղան կաղապարման և ամրանների տեղադրման աշխատանքներին: Գրեթե ավարտվել էր կառամատույցի երկաթբետոնե կոնստրուկցիաների մոնտաժումը: Ժամանակն էր ծածկը տեղադրել և սկսել սալապատումը: Ծածկը պատարաստվել էր բազմախորշ թեթև կոնստրուկցիաներից, որոնք ստացվել էին Լենինգրադից: Արժանի է հիշատակել անլուծելի համարվող այս գործի մասին հետևյալը:

Ճարտարապետ Հենրիկ Ղուկասյանի և գլխավոր կոնստրուկտոր Ջոն Հովակիմյանի մտահղացմամբ որոշվեց կառամատույցի 108 մետր երկարության և 19,5 մետր լայնության ծածկն իրականացնել բուրգաձև հավաքովի արմոցեմենտյա տարրերից կազմված կոնստրուկցիայով:

Այդ ժամանակ արմոցեմենտյա հավաքովի տարրերը նորույթ էին հանրապետությունում: Նախագիծը հաստատվեց և «Երքիմշին» տրեստը հանձն առավ յուրացնել ֆունկցիոնալ գեղագիտական և տեխնիկատնտեսական պահանջներին համապատասխանող ժամանակակից ու հանրապետությունում լայն կիրառում ակնկալող այդ կոնստրուկցիաների արտադրությունը, սակայն վիճակված չէր այդ տարիներին մեր հանրապետությունում յուրացնել նշված կոնստրուկցիաների արտադրությունը:

Հարվածային կառույցի շինարարության սեղմ ժամկետներն ստիպեցին փնտրել այլ ելք և այդ ելքը գտնվեց՝ կառամատույցի ծածկի հավաքովի տարրերի արտադրությունն իր վրա վերցրեց Լենինգրադի երկաթբետոնյա կոնստրուկցիաների գործարաններից մեկը և այն կատարեց անթերի:

Իր նախադեպը չունեցող աներևակայելի իրողություն է: Նևայի ափին մեր բարեկամների արտադրած ծածկի 1310 հավաքովի տարրերը վերածվեցին ավելի փոքր քանակի միջանկյալ բլոկների, երկաթուղով տեղափոխվեցին Երևան մեծապես նպաստելով շինարարության ավարտի մոտեցմանը:

Այդ ընթացքում «Երքիմշին» տրեստի շինարարները ձեռքերը ծալած չէին նստել և արդեն ավարտել էին կառամատույցի պատերի և հա-

տակի մարմնարապատման և գրանիտապատման աշխատանքները:

Երբ վաստակաշատ շինարար, «Երքիմշինի» տրեստի կառավարիչ Պետրոս Թումանյանին հարցնում էին, թե չի՞ վախենում, որ շինարարության հերթականության խախտման պատճառով կառամատույցի ծածկի տարրերի մոնտաժման ժամանակ կարող են վնասվել հատակի գրանիտապատ մակերեսները, նա պատասխանում էր, որ ինքը ոչ մի բնույթ կորցնելու իրավունք չունի, և վստահ է, որ իրենց ինժեներներն ու մոնտաժողները կգտնեն այդ խնդրի լուծումը:

Եվ իսկապես, նախագծի գլխավոր կոնստրուկտոր Ջոն Հովակիմյանի և շինարարության աշխույժ Ալբերտ Մուրադյանի համատեղ աշխատանքով մշակվեց ծածկի մոնտաժման ոչ ստանդարտ եղանակը: Մոնտաժողների բրիգադը բազմահմուտ Արարատ Սահակյանի ղեկավարությամբ, այդ աշխատանքները կատարեց փայլուն ձևով, ծածկապատման աշխատանքների ժամկետը կրճատվեց չորս ամսով: Ի դեպ, կառամատույցի ծածկի տարրերի միացումը զրոյան եղանակով մեր բանվորների կողմից կատարվեց մեծ վարպետությամբ և աշխատանքները ռենտգենյան մեթոդով ստուգելուց հետո բարձր գնահատականի արժանացավ:

... «Գարեգին Նժդեհ» տեղամասում աշխատանքներն սկսվելիս կոլեկտիվում հաշվվում էր մեկ ու կես տասնյակ մարդ: Մի քանի ամիսների ընթացքում և հատկապես 1982թ. երկրորդ կիսամյակում աշխատողների թիվը հասավ 120-ի, որոնցից 70-ը ընդգրկված էին ստորգետնյա աշխատանքներում:

Տեղամասում կոլեկտիվի խնդիրն էր արագ կառուցել «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանը: Հիշենք, որ կայարանի թունելներն անցահատելու համար պետք է բացեին օժանդակ թունելներ, այսպես ասած, մոտեցման միջանցքներ՝ մի քանի հարյուր մետր երկարությամբ: Հոկտեմբեր ամսին արդեն անցահատվել էր 90 մ, բետոնապատվել էր 50-ը: Օրական օգտագործվում էին 80-85 խորանարդ մետր շաղախ, աշխատանքներն իրականացվում էին չորս հերթափոխով:

Մետրոպոլիտենի առաջին հերթի առաջին տեղամասի թողարկումից հետո շինարարական աշխատանքների բարելավման համար իրոք վճռորոշ նշանակություն ունեցավ կառավարության 1981թ. սեպտեմբերի 2-ի որոշումը: Առաջադրված խնդիրների կատարման ուղղությամբ

տարվող գործնական քայլերն իրենց արդյունքը տվեցին: 1982թ. հոկտեմբերի 1-ին կառավարությունն անդրադարձավ 1981թ. սեպտեմբերի 2-ի որոշմանը: Եվ միանգամայն տեղին նշեց, որ մետրոպոլիտենի շինարարության հետ առնչվող շինարարական-մոնտաժային կազմակերպությունները, նախարարություններն ու գերատեսչությունները հաջողությամբ կատարեցին իրենց առջև դրած խնդիրները:

Իրոք, լուրջ աշխատանքներ կատարվեցին: Ամբողջությամբ ավարտվեցին «Սասունցի Դավիթ» կայարանից մինչև «Գործարանային» կայարանն ընկած 1,3 կմ երկարությամբ վերգետնյա մայրուղու աշխատանքները: Կառավարության կողմից հսկողության ապահովման, շտաբի գործնական քայլերի իրականացման շնորհիվ ոչ միայն 1982թ. հետագա ամիսներին, այլև 1983թ. կատարվեցին որոշակի տեղաշարժեր:

«Հայթունելշին» վարչությունը և «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի աշխատողները գործնական քայլեր ձեռնարկեցին 1983թ. առաջին իսկ ամիսներից մետրոպոլիտենի շինարարության բարդ հատվածի՝ «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի աշխատանքներում դրական տեղաշարժ ապահովելու համար: Նախ՝ նախագծողները, երբեմն էլ նույն ստեղծված բարդ իրավիճակից, հնարամիտ և գիտակամորեն հիմնավորված մոտեցումների շնորհիվ ստեղծեցին նախագծեր, որոնց լուծումը միայն հնարավորություն կընձեռներ այնտեղ իրականացնել շինարարություն: «Հայթունելշին» վարչության և N 25 թունելային ջրկառուի ինժեներական անձնակազմի և նախագծողների ուժերով «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանում սկսեցին իրականացվել ինքնատիպ նախագծերի ներդրումը շինարարության մեջ:

1983թ. առաջին կիսամյակում հանրապետության Կապի նախարարության «Հայկապշին» տրեստի աշխատողների ուժերով ավարտվեց Կապի բոլոր կաբելների փոխադրումները «Գործարանային» կայարանից մինչև «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանը և ինչպես նաև դեպոյի տեղամասի համար: Տրեստի շինվարչությունների միջոցով բավականին աշխատանքներ կատարվեցին մետրոպոլիտենում՝ կապի ապահովման հետ կապված գործնական քայլերի իրականացման ուղ-

դուրյամբ:

«Հայթուները» մինչև 1983թ. Երջադգործկոմին և հանրապետության Կապի նախարարությանը փոխանցեց անհրաժեշտ քանակի կաբելներ, խողովակներ և այլ շինարարական նյութեր՝ «Գործարանային» կայարանից մինչև «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանի հատվածում կապի աշխատանքների և կոմունիկացիաների տեղափոխման գործն իրականացնելու համար: Ինչպես միշտ, այս անգամ ևս Երջադգործկոմի ենթակա համապատասխան կազմակերպությունները ծրագրված աշխատանքները կատարեցին ժամանակին:

Շուրջ մեկ տարի տևեց «Գործարանային» գեղեցիկ կայարանասրահի հողային աշխատանքը. հազարավոր խորանարդ մետրեր հող հանվեց: Սկզբնական շրջանում աշխատանքները կատարվում էին երկհերթ, այնուհետև՝ եռահերթ: Մեծ լարվածությամբ էին աշխատում բոլոր բրիգադները: Այս կառույցի նման դժվար օբյեկտի շինարարները քիչ էին հանդիպել, և այդ բարդությանն էլ գումարվեց ցրտաշունչ ծմեռը: Այս պայմաններում «Գործարանայինը» եղավ «Երքիմշինի» կամքի, համերաշխության, առաջադրված նպատակին հասնելու վճռականության վկայություն: Միայն ասենք, որ այս ութամիստ կայարանասրահի մետաղակմախքի բարդ հյուսման աշխատանքները կատարեցին «Երքիմշինի» ամրանագործները: Երևանցիներին պարզած այս հիանալի նվերի «Գործարանային» կայարանի ստեղծման վրա ծախսվեց ավելի քան 4,1 մլն. ռուբլի:

Մետրոպոլիտենի «Սասունցի Դավիթ» - «Գործարանային» ուղեհատվածի գործարկումով Լենինյան շրջանի ավելի քան 100 հազարանոց աշխատավորության արդյունաբերական հանգույցն արագընթաց տրանսպորտով կապվեց մայրաքաղաքի կենտրոնին: Խորհրդանշական էր նոր կայարանի «Գործարանային» անվանակոչումը: Արդեն կաբելագործներն ու քիմիագործներն, ավտոդողագործներն ու մեքենաշինարարները ամառ թե ծմեռ, «պիկ» թե հանգիստ ժամերին երկնագույն ճեպընթացով աշխատանքի կհասնեին հաշվված րոպեների ընթացքում:

Երևանի մետրոպոլիտենի ամենաբանուկ կայարաններից մեկը ներդաշնակում էր Աշխատանքի հրապարակի ճարտարապետական համալիրին, «Գործարանայինի» շքանուտքերից մեկը բացվում է դեպի

հրապարակ: Ու բանվորի հավաքական կերպարը մարմնավորող «Փառք աշխատանքին» մոնումենտալ արձանը բրոնզե հայացքով ասես ուղեկցում էր աշխատանքի շտապող իր գործընկերներին:

Ահա այդ մոնումենտալ կոթողի հարևանությամբ մետրոյի շինարարները կանգնեցրին իրենց աշխատանքի կոթողը՝ «Գործարանային» կայարանը:

Երջանիկ պատահականությամբ տեղեկացա «Փառք աշխատանքին» մոնումենտալ արձանի գաղափարի հեղինակին՝ արձանի «կնքահորը»:

Մետրոյի բացման այս ուրախ արարողության մասին խոսելիս վերհիշենք Երևանում մարզահամերգային համալիրի հրդեհի դեպքը: Այդ դժբախտ դեպքի օրը ես այնտեղ չեմ եղել, սակայն հայտնի է բոլոր երևանցիներին /և ոչ միայն նրանց/, ինչպես է արտասվել Դեմիրճյանը, ապա իրեն հավաքելով, սիրտ է տվել բոլորին, թե՛ «մեր ձեռքերով կկառուցենք նորը և ավելի լավը, քան նախորդ դահլիճն է եղել...»: Իրոք, մաքուր սրտի տեր մարդիկ և հատկապես ժողովրդի նվիրյալները, գիտեն ազգի համար և մաքառել և տխրել և ուրախանալ: Մետրոպոլիտենի առաջին հերթի գործարկման օրը բախտ ունենալով մոտիկ գտնվել Կարեն Դեմիրճյանին, հանդիսավոր բացման արարողությունից հետո, նա եղավ բոլոր կայարաններում, մանրագնին ուսումնասիրեց, իր տպավորությունները ասաց: Տրամադրությունը շատ բարձր էր, բայց նրա յուրահատուկ ծիծաղը դեռ նրա ուրախության չափամիջը չէր: Աչքերին նայելիս կնկատեիր նրա ուրախ հայացքը, նրանցից դուրս թռչող կայծերը՝ դեպի հավերժություն, ինչպես իր անունն է...

Երևանի մետրոպոլիտենի շահագործման առաջին իսկ օրը Կարեն Սերոբիչն իր մոտ է կանչում կուսակցության Լենինյան շրջկոմի առաջին քարտուղար Քրիստ Մանդալյանին և իր ուրախ, ժպտադեմ հայացքով նրան ասում է.

«Հանրապետության արդյունաբերական առաջին խոշոր կենտրոնը Լենինյան շրջանն է և շատ ուրախ եմ, որ շրջանի կենտրոնում կառուցվեց «Գործարանային» կայարանը: Մետրոպոլիտենի նախագծերը նայելու առաջին իսկ օրը ծնվեց այն միտքը, որ «Գործարանային» կայարանի մոտ ապագայում կառուցվի բանվորի հավաքական կերպարը մարմնավորող «Փառք աշխատանքին» մոնումենտալ արձան: Դրանով

մենք վարձահատույց կլինենք մեր Հայաստանի, մայրաքաղաք Երևանը շենացնող բանվոր դասակարգի անմնացորդ վերաբերմունքին, նրա կողմից նպատակային թափված քրտինքին»:

Նշել է արձանի տեղադրման վայրը և իր կարծիքն ասել հրապարակի ձևավորման, բարեկարգման մասին, վերջում ավելացրել է, «Գործարանում աշխատած տարիներին հիացել եմ արտադրության բանվորների աշխատանքով, այնուհետև մայրաքաղաքի շինարարներով և հատկապես Զրազդան ստադիոնի շինարարներով: Սակայն տարիներ շարունակ մետրոյի շինարարության ավարտի համար անմնացորդ նվիրումով բանվորների աշխատանքը վեր էր բոլորներ սպասելիքներից: Որպես սկանառես՝ երջանիկ եմ և հպարտ, որ ունենք այսպիսի բանվոր դասակարգ: Ահա թե ինչու, որպես երախտիք նրանց թողած հետքերի, մեր կողմից բանվորի կերպարը հավերժացնող կոթող պետք է կառուցենք»:

Այս մասին ինձ պատմեց հետազայում Քրիստ Մանդալյանը 1993թ. ամռանը, երբ պատահաբար հանդիպեցիմք ինքնաթիռում:

Ցավոք, 1992 թե 93 թվականին այդ արձանը մեկ գիշերվա ընթացքում հանեցին...

... Մետրոյի պողպատե մայրուղով արդեն անցել էին տասնյակ փորձնական գնացքներ, գծերը դիմացել բոլոր քննություններին, և մետրոպոլիտենի գծային ծառայության մասնակիցները փաստում էին, որ դրանք մոնտաժվել են բարձր որակով: Այս փորձարկումներից հետո միայն 1983 թ. հուլիսի 11-ին տեղի ունեցավ «Գործարանային» կայարանի և ուղեհատվածի գործարկումը:

«Գործարանային» շահագործումը համառ աշխատանքի արդյունքն էր բանվորների, ինժեներատեխնիկական աշխատողների, ճարտարապետների, կոնստրուկտորների և բոլոր նրանց, ովքեր իրենց ուժերը, գիտելիքները, կարողություններն ու փորձը նվիրաբերեցին Երևանի համար կենսական նշանակություն ունեցող մետրոյի շինարարությանը: Գովեստի խոսքերի են արժանի կայարանի նախագծի հեղինակ, ճարտարապետ Հենրիկ Ղուկասյանը, գլխավոր կոնստրուկտոր Ջոն Հովակիմյանը շինարարության առաջավորներ՝ «Երքիմշին» տրեստի ամրանագործ Սահակ Մանուկյանը, մոնտաժող Սլավիկ Նարիմանյանը, երեսպատող Անդրանիկ Կիրակոսյանը, աշխղեկ Աշոտ Մանուկյանը,

նը, «Հայտրանսշին» տրեստի ավագ աշխղեկ Էդուարդ Սահակյանը, գծային էլեկտրիկ Արայիկ Ղազարյանը, «Հայթունելշին» վարչության փականագործ-մոնտաժող Պետուշ Ալեքսանյանը, «Թբիլթունելշին» վարչության մոնտաժող Ղիմուրի Կինցուրավիլին և շատ ուրիշներ: Նոր ուղեհատվածի և կայարանի շինարարությանը մասնակցեցին նաև շինարարներին օժանդակող շատ հիմնարկ-ծեռնարկություններ:

«Գործարանային» դարպասների բացման օրը հավաքվել էին մետրոշինարարները, բանվոր-ծառայողները, արտադրության վետերանները, կուսակցական, սովետական աշխատողներ, հասարակայնության բազմաթիվ ներկայացուցիչներ: Հայաստանի կոմունիստական կուսակցության Կենտկոմի առաջին քարտուղար Կարեն Դեմիրճյանը միտինգի մասնակիցների ծափահարությունների ներքո կտրեց խորհրդանշական ժապավենը: Նա ներկաներին ջերմորեն շնորհավորեց կայարանի և ուղեհատվածի բացման առիթով, նոր և մեծ հաջողություններ մաղթեց նրանց աշխատանքում: Հանրապետության ղեկավարները նստեցին գնացք: Վագոններում տեղ զբաղեցրին մետրոյի շինարարները և արդյունաբերական ծեռնարկությունների աշխատողները: Հաղորդավարի ծայրը հայտարարեց. «Հաջորդ կայարանը «Սասունցի Դավիթ»: Առաջին ուղետար գնացքն իր կապույտ սլացքով ուղղվեց դեպի քաղաքի կենտրոն:

... Չարգացման մեծ հեռանկար ուներ Երևանի մետրոպոլիտենը: Գնալով նոր թափ էր ստանում «Ջորավար Անդրանիկ», «Շենգավիթ» և «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանների շինարարությունը: Քաղաքի ընդերքի բացառիկ բարդ երկրաբանական պայմաններում «Հայթունելշին» վարչության, Միության տարբեր քաղաքներից եկած հորատողները հերոսական աշխատանքներ էին կատարում նշված կայարանների միջև ընկած ստորգետնյա ուղիները նախատեսված ժամկետներում բացելու համար:

Դեռևս թարմ էր «Գործարանային» գործարկման առաջին տպավորությունը: Հիրավի, հաճելի և անչափ կարևոր իրադարձություն էր մետրոպոլիտենի յուրբանյուր նոր ուղեմասի շահագործման հանձնումը: Պարզ է, որ երևանցիների և հատկապես Լեմինյան շրջանի ազգաբնակչության, աշխատողների ուշադրությունը բևեռվել էր կառուցվող հաջորդ տեղամասի, նոր կայարանի շինարարության վրա: Տեղեկատվու-

թյան բոլոր միջոցներով հաճախակի մեկնաբանվում էր մետրոշինարարների գրեթե յուրաքանչյուր քայլը, այնպես որ բնակիչները գրեթե ստույգ գիտեին, թե երբ շահագործման կհանձնվի հաջորդ կայարանը:

1983 թվականի սկզբներին «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» տեղամասում ստեղծվեց նոր՝ թեք հորանի տեղամասը, որի ղեկավար նշանակվեց Միխայիլ Պոժիդակը: Անվանումն արդեն իսկ հուշում էր, որ այն ստեղծվել է կայարանի թեք շարժասանդուղքի հորանի և սպասարկման հետ կապված ստորգետնյա պահեստների, այլ նակերեսների շինարարության համար: Շինարարները փետրվարին ձեռնամուխ եղան տարածքի իրացման աշխատանքներին:

Ամբողջ «Գարեգին Նժդեհի հրապարակը» վերածվել էր ընդարձակ շինհրապարակի և բոլոր կողմերից երևում էր լեռնային համալիրը, որը վկայում էր, որ այստեղ գործում են շինարարները: Իրականացվում էր «Գարեգին Նժդեհի հրապարակի» կայարանի թեք հորանի անցահատումը, որի ավարտելուց հետո սկսվելու էր կայարանի անցահատումը հրապարակի կողմից: Իսկ մյուս ծայրից այդ գործն անում էր N160 շինմոնտաժային վարչության՝ Վ. Գևորգյանի ղեկավարած N10 հորանի տեղամասի կոլեկտիվը:

Հատկապես յուրաքանչյուր շաբաթվա վերջում ավելի ցայտուն էին նկատվում մետրոշինարարների կատարած աշխատանքները: «Գործարանային» կայարանի շահագործումից մեկ շաբաթ էլ չէր անցել, հարևան «ստարտի» պատրաստվող հաջորդ կայարանում արդեն ավարտվել էին կենցաղային մասնաշենքի շինարարությունը, և սկսվել էին ներսի հարդարման աշխատանքները, կառուցվել էին անցուղիները, բարեկարգվել, զեղեցկացվել էր շինարարական բակը:

Կայարանային թունելների միջին հասնելու համար տեղամասի մարդիկ պետք է բացեին 211 և 124 մետր երկարությամբ երկու թունելները, դրանց վերջնամասում պետք է իրականացվեին մի շարք լեռնային աշխատանքներ: Այդ աշխատանքները հիմնականում ավարտվել էին, և հորատողները գործում էին կայարանային թունելների մատույցներում: Սա ամենակարևոր աշխատանքներից էր, առանց որի ավելի լայնածավալ գործողությունների ձեռնարկումն անհնարին էր:

Մինչև կայարանային թունելի անցահատումը, մետրոշինարարները պետք է բացեին յոթական մետր ընթացքային թունելներ: Վերջիններում

և մոտեցման թունելի հատման մասում անհրաժեշտ էր կատարել միաձույլ բետոնապատում. այդ գործը վստահվել էր Ս.Շահսուվարյանի ղեկավարած հորատողների բրիգադին: Ամեն ինչ պատրաստ էր մեծ ճակատով աշխատանքներն իրականացնելու համար:

Ինչպես հայտնի էր բոլորին, «Գարեգին Նժդեհի հրապարակի» կայարանի գործարկման ժամկետը նախատեսված էր 1985թ.: Չնայած մինչ այդ օրը կար երկու և կես տարի, բայց մեծ էին նաև կատարվելիք աշխատանքների ծավալները:

Դժվար չէր կռահել, որ թեկուզ շինանյութերի մատակարարման գործում տեղի ունեցող վրիպումներն անպայման բացասաբար կանդրադառնան առաջադրանքերի կատարման վրա, լրացուցիչ դժվարություններ կստեղծեն մետրոշինարարների աշխատանքում: Այդ նպատակով խոսենք աննշան թվացող մի հանգամանքի բետոնի համաչափ մատակարարման մասին: Շաբաթական տեղամասում անհրաժեշտ էր 120 խորանարդ մետր բետոն: Սակայն երկու շաբաթվա աշխատանքների արդյունքից պարզվեց, որ 36-38 խորանարդ մետրից ավելի չեն ստանում: Իսկ բետոնն աշխատանքների իրականացման հարցն էր: Ստեղծման թունելը վաղուց բացված էր, պետք է բետոնացվեր հատման մասը, որպեսզի սկսվեր անցահատումը: «Բետոնի քաղցը» տանջում էր ոչ միայն N10 հորանի կոլեկտիվին, տարբեր տեղամասերում ևս բետոնի պատճառով աշխատանքը չէր ընթանում անհրաժեշտ տեմպով: Ահա թե ինչու մետրոպոլիտենի շտաբի միստում, որը կայացվել էր 1983թ. հուլիսի 25-ին, այս մասին սուր խոսակցություն զնաց և շտաբի նախագահ, ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի նախագահի տեղակալ Հրանտ Հայրապետյանի կողմից կոնկրետ հանձնարարություններ տրվեցին՝ կարճ ժամանակում վերացնելու «աննշան» թվացող թերությունները: Հետագա ուսումնասիրություններից պարզ նկատվում է, որ նման հարցադրումներ չեն եղել, և աշխատանքներն ընթացել են հիմնականում մշակված ցանցային գրաֆիկին համապատասխան: Եվ իրոք, մետրոշինարարության մեջ «մանրուքներ» չկան: Ի դեպ, մետրոշինարարները միայն պահանջողի դերում չէ, որ հանդես են եկել: Շատ հաճախ իրենց ինժեներատեխնիկական անձնակազմի ուժերով կարողացել են իրենց մտահղացումներով արագ կերպով լուծել անլուծելի թվացող խնդիրներ, երբեմն էլ հանդես են եկել իրենց սեփական նախաձեռնությամբ,

որն էլ դրական արդյունք է տվել: Օրինակ, բավական է ասել, որ միայն 1983 թվականին N 160 շինմունտաժային վարչության մասնագետները սեփական ուժերով պատրաստեցին երեք էրեկտոր /թուջե վահանակներ մոնտաժելու հարմարանք/, որը մեծապես նպաստեց աշխատանքների արագացմանը:

Բացի «մանրուքներից» շատ հաճախ տեղի էին ունենում իրոք խոշորածավալ աշխատանքների ծախսողման դեպքեր, որոնց դեմն առնելը կարծեք անհնար էր: Դեպքեր շատ են եղել, լուծվել են Միության և համարապետության կազմակերպությունների ուժերով միայն և միայն գործնականորեն ճիշտ և ժամանակին հարցերին ընթացք տալու շնորհիվ: Եղել են դեպքեր, երբ շատ ու շատերը, նույնիսկ «փորձված» մարդիկ մտածում էին, որ անհնարին է հաղթահարել առաջին ամիսների պարապուրդը: Սակայն հաղթահարվում էր: Հաղթահարվում էր հանրապետության նյութատեխնիկական մատակարարման, նրա ղեկավարի՝ Եղիշե Ասցատրյանի և հատկապես այս գործի առաջին պատասխանատու անձի, հարգված ու սիրված Իվան Պապիկի անքուն աշխատանքի, հետևողականության և սրտացավ մոտեցման շնորհիվ: Սակայն լինում էին դեպքեր, երբ նրանց սրտացավ վերաբերմունքն էլ չէր օգնում գործի դրական ընթացքին: Օգնության էին հասնում հանրապետության կազմակերպությունները և կարծեք թե անհնարինը դառնում էր հնարավոր, մեծ ջանքերի ներդրմամբ՝ կանխվում ծախսողունը: Բերենք միայն մեկ օրինակ:

1983թ. գարնանամուտին Երևանի մետրոպոլիտենի օբյեկտներում ծանր դրություն ստեղծվեց: Սկզբնական շրջանում որոշ ընդհատումներով, հետո բոլորովին դադարեց երկաթբետոնե կոնստրուկցիայի բլոկների մատակարարումը: Որոշ տեղամասերում հորատանցման աշխատանքները դադարեցին, մինչդեռ Միության ճանապարհային շինարարության նախարարության կողմից Բաքվի և Տաշքենդի երկաթբետոնե կոնստրուկցիաների գործարաններին հանձնարարվել էր համակարգված և համաչափ Երևանի մետրոպոլիտենին մատակարարել երկաթբետոնե կոնստրուկցիաներ, որի համար էլ Հայաստանից նրանց հատկացվել էր մեր մետրոպոլիտենին հասանելիք ֆոնդից ցեմենտի և արմատուրայի անհրաժեշտ քանակ: Կոնստրուկցիաներով ժամանակին չապահովելը կրախի առաջ կանգնեցրեց մետրոյի շինարարությունը:

Վիճակը փրկեցին «Հայիդրոթունելչինի» և Չարենցավանի երկաթբետոնե կոնստրուկցիաների գործարանները: Կառավարության օգնության /համապատասխան ֆոնդերի տրամադրման/ և մետրոպոլիտենի վարչության ու «Հայթունելչինի» գործնական օգնության ու հետևողականության, ինչպես նաև գործարանների ինժեներատեխնիկական աշխատողների /«Հայթունելչինի» մասնագետների հետ/ շնորհիվ շատ կարճ ժամանակում սկսեցին թողարկվել երկաթբետոնե կոնստրուկցիաները: Ի դեպ, պետք է ասել, որ Չարենցավանի «ցեմտրալիտ» գործարանն այդ կարևոր կոնստրուկցիայի թողարկման համար կազմակերպեց հզոր հրապարակ: Մինչև տարվա վերջը թողարկվեցին երկաթբետոնե 42 բլոկներ: Կանխվեց կարևոր հանգույցի աշխատանքների ծախսողունը:

«Գործարանային» կայարանի շահագործումից հետո մայրաքաղաքի բնակչությունն ավելի էր հետաքրքրվում, թե մեծ ուղևորահոսք ունեցող «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանը երբ կգործարկվի: Անկախ տեղամասի աշխատանքների բարդությունից, մետրոշինարարները գործնական քայլերով ձգտում էին տեղամասի աշխատանքները շուտ ավարտել: Սեպտեմբերի վերջին Արտյոմ Առաքելյանի բրիգադը կատարեց միջին կայարանային թունելի անցահատումը՝ հնարավորություն տալով աշխատանքային ճակատ բացել դեպի դուրս եկող որմնախորշ, ներքին հենակետային գետնանցքի հատվածում, որը գտնվում էր ընթացքային թունելի կողքին: Սա ամենաբարդ աշխատանքներից մեկն էր, որի իրականացումը հնարավորություն տվեց ստեղծել հենարան կողային կայարանային թունելներում աշխատանքները լայնորեն իրականացնելու համար:

Արդեն ամբողջությամբ անցել էին արտաքին հենակետային գետնանցքը և ձեռնամուխ եղել բետոնապատման աշխատանքներին, որոնք իրականացվում էին անընդհատ աշխատանքի պայմաններում ժորա Ալեքյանի և Արտյոմ Առաքելյանի բրիգադների կողմից: Բացի այդ Արտյոմը կատարում էր միջին կայարանային թունելում տրանսֆորմատորի ենթակայանի ուղղությամբ հորատանցման աշխատանքները: Չնայած ձեռնարկված և գործնականորեն իրականացված մեծ ծավալի աշխատանքներին՝ տեղամասում գործերի ավարտի մասին դեռևս խոսք լինել չէր կարող: Օր օրի առաջացող ստորգետնյա աշխատանք-

Ներքին բարդությունները ցույց էին տալիս, որ կայարանի շահագործումն իրականացվելու է ոչ թե նախատեսված ժամկետում, այլ ոչ շուտ, քան երկու տարի հետո:

Ավարտին էր մոտենում 1983 թվականը: Տարվա առաջին ամիսների համեմատ «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանի պատկերը խիստ փոխվել էր: Արդեն որերորդ ամիսն էր՝ չկային շատրվանները, զովաշունչ պուրակը, իսկ դրանց տեղում բացվել էին երկու խոշոր շինարարականներ, որտեղ գործում էին թեք հորանի տեղամասի շինարարները: Այդ ամենը մայրաքաղաքի ստորգետնյա մայրուղու նոր ուղեմասի շինարարության, այսպես ասած, երևացող մասն էր: Ընդերքում թունելների տեղամասում, ամեն ինչ բարվոք վիճակում էր, աշխատանքներն ընթանում էին գրաֆիկի համաձայն: Բավական է ասել, որ միայն մեկ շաբաթվա ընթացքում՝ դեկտեմբերի 5-10-ը, աջ ընթացքային թունելի հորատանցողները պլանավորված 8,4-ի փոխարեն հորատանցել էին 9,8 մետր, որն իրականացվում էր տեղամասի պետ Գ.Դանիելյանի հսկողությամբ:

Թունելների տեղամասի կոլեկտիվի առաջադրանքն էր՝ երկու թունելներում անցահատել մոտ 490-ական մետր՝ մինչև «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանը: Աջակողմյան թունելն անցահատվում էր փորձառու մետրոշինարար Ալեքսան Մասուրյանի, իսկ ձախակողմյանը՝ Ավագ Մնացականյանի ղեկավարած բրիգադի կողմից:

1983թ. «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» տեղամասը շինարարների համար հաջող տարի եղավ: Ամբողջությամբ ավարտվեց տեղամասի կենցաղային հատվածի շինարարությունը, և մետրոշինարարների տրամադրության տակ կային ցնցուղի 8 խցիկ՝ կանանց և տղամարդկանց համար, չորանոց, բուժկետ, հարմարավետ աշխատասենյակներ: Իհարկե, տեղամասում եղան դժվարություններ, որոնք կոլեկտիվի ուժեղ կամքով և համառությամբ հաղթահարվեցին:

1983 թվականի բոլոր ամիսներին աշխատանքները լավ էին ընթանում մետրոպոլիտենի երկրորդ հերթի «Աջափնյակի» տեղամասում: N 24 հորանը (գտնվում էր Մաթեմատիկական մեքենաների գիտահետազոտական ինստիտուտի հետևի հատվածում) բոլոր կողմերով շրջապատված էր բնակելի շենքերով և հրապարակի նեղվածքի պատճառով հորանի համար ստացված սարքավորումները դասավորելուց հետո

շարժվելու տեղ չկար: Այստեղ արդեն սկսվել էր լեռնային կոմպլեքսի մոնտաժումը: Փականագործ մոնտաժողների բրիգադը ղեկավարում էր հորանի գլխավոր մեխանիկ Ռուբեն Մկրտչյանը: Լավ էին աշխատում զոդող Գրիշա Սարգսյանը, մոնտաժողներ Հայկ Պողոսյանը և Վասիլի Մկրտչյանը: Մեծ հաջողություններ էին ձեռք բերել նաև հորատողներ Սերգեյ Ասմարյանը և Սերգեյ Հարությունյանի, կոմպլեքսային բրիգադի բրիգադավար Ալեքսանդր Նավասարդյանի մարդիկ: Հորանի գլխավոր մեխանիկ Ռուբեն Մկրտչյանի կողմից աշխատանքների հստակ կազմակերպման շնորհիվ մինչև տարվա վերջն ավարտվեցին հորանի շինարարական աշխատանքները:

«Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի թունելների բաժինը ժամկետից շուտ ավարտեց 1983թ. նախատեսված նախագծային - հետազոտական աշխատանքները և ձեռնամուխ եղավ 1984-1985թթ. նախատեսված աշխատանքների իրականացմանը: Պլանավորված էր մինչև 1985թ. հուլիսի 1-ը ավարտել առաջին հերթի բանվորական գծագրերը, «Գործարանային» կայարանից մինչև «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանը: Նախագծային աշխատանքները մեծ թափով կատարվում էին Ժ.Ղուլչյանի, Ա.Պապյանի, Ն.Հովհաննիսյանի, Լ.Տիգրանյանի ղեկավարությամբ: Լավ էին աշխատում նախագծողներ ավագ ինժեներներ Գ.Աբիլովը, Վ.Մկրտչյանը, Ա.Հովհաննիսյանը:

...1983 թվականի նոյեմբերին Հայաստանի կառավարությունը նորից քննարկեց "Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության մասին" հարցը: Ընդունված հանձնարարականների կատարումը որոշիչ եղան 1984թ. աշխատանքների լայնածավալ գործողությունների ձեռնարկման համար: Կառավարությունը խնդրեց ԽՍՀՄ տրանսպորտային շինարարության նախարարությանը Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունն ապահովել անհրաժեշտ քանակի թուջե վահանակներով, իսկ ԽՍՀՄ ճանապարհային հաղորդակցության նախարարությանը՝ հատկացնել լրացուցիչ կապիտալ ներդրումներ՝ Աջափնյակ և 26 կոմիսարների շրջան գնացող մետրոյի գծի նախագծային հետազոտական և շինարարության իրականացման նախապատրաստական աշխատանքների համար: Միութենական նախարարությունները կատարեցին Հայաստանի կառավարության խնդրանքը:

ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի կողմից ֆինանսների և այլ կարևոր հարցեր հոգալուց հետո հնարավորություն ընձեռվեց 1984թ. ընթացքում Երևանի մետրոպոլիտենի կառուցմամբ զբաղվող կազմակերպություններին ձեռնամուխ լինել անհրաժեշտ աշխատանքների կատարմանը:

Նախ, մետրոպոլիտենի վարչությունը 1984թ. առաջին եռամսյակին լիմիտավորեց «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտին Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի երկրորդ տեղամասի համար ստանդարտ և ոչ ստանդարտ սարքավորումների նախագծերի մշակման, անհրաժեշտ փաստաթղթերի ստեղծման համար: Այս աշխատանքները կատարվեցին հիմնականում 1984թ. առաջին կիսամյակի ընթացքում: Բացի այդ, նախագծողները ձեռնամուխ եղան տնտեսական և սոցիալական զարգացման ողջ ծրագրին համապատասխան, Աջափնյակի և 26 կոմիսարների շրջանի տեղամասերում մետրոպոլիտենի գծերի երկարացման նախագծային աշխատանքներին, ինստիտուտի պատվերների հիման վրա «Երևաննախագիծ» ինստիտուտը 1984թ. առաջին եռամսյակին ամբողջությամբ ավարտեց «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ», «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանների, ինչպես նաև ստորգետնյա կայարանների և սպասասրահների բանվորական գծադրերը և ճարտարապետական մշակումները:

Երևանի մետրոպոլիտենի վարչությունը, «Հայթունելչինը», ՀՍՍՀ արդյունաբերության շինարարության նախարարությունը, Երջադ-խորհրդի գործկոմը և «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտը երկու ամսվա մանրագնին ուսումնասիրություններից հետո ճշտեցին «Գործարանային» կայարանից մինչև «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» և «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանների շինարարական աշխատանքների իրականացման գրաֆիկը, այն հաշվով, որպեսզի 1985 թվականին ապահովվեր նրանց շահագործումը: /Ծիշտ է, շահագործման ժամկետների մեջ որոշ շեղումներ եղան, սակայն պատճառները միանգամայն օբյեկտիվ էին, չպետք է անտեսել մետրոշինարարների անձնուրաց աշխատանքը/:

Երջադխորհրդի գործկոմի ենթակա շինարարական կազմակերպությունների գործնական աշխատանքի շնորհիվ նախատեսված ժամ-

կետին՝ 1984թ. սեպտեմբերի 1-ին ավարտվեց ամենակարևորագույն աշխատանքներից մեկը՝ «Գործարանային»-«Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանների միջև հատվածում հաղորդակցման գծերի փոխադրումների աշխատանքը, որի շնորհիվ ստորգետնյա աշխատանքների ընթացքում պարապուրդ չառաջացավ: Նույն հաջողությամբ իրականացվեց «Գարեգին Նժդեհի հրապարակի» վերակառուցման նպատակով նախատեսված կոմունիկացիաների տեղափոխումը հնարավորություն տալով ժամանակին ավարտել հրապարակի աշխատանքները: Անհրաժեշտ է միաժամանակ նշել, որ հանրապետության Պետմատը Երջադգործկոմին ժամանակին հատկացրեց 10,5 կմ կաբելը, որը մեծապես նպաստեց աշխատանքների ավարտին:

Չարենցավանի գործիքաշինական գործարանը, Լենինականի (Գյումրի) դարբնոցա-մամլիչային արտադրական միավորումը, հղկող հաստոցների գործարանը, Երևանի տեխնոլոգիական սարքավորումների արտադրական միավորումը, Կիրովականի (Վանաձոր) ավտոգեն և Երևանի ֆրեզերային հաստոցների գործարանները, «Հայքիմմեքենա» արտադրական միավորումը, Երևանի «Հաստոցանորմալ» և Չարենցավանի «Ցենտրոլիտ» գործարանները 1984թ. առաջին իսկ օրից Երևանի մետրոպոլիտենի համար պատրաստեցին ստանդարտ և ոչ ստանդարտ սարքավորումներ: Հանրապետության արդյունաբերության շինարարության նախարարությունը սկրած 1984թ. ապահովեց մետրոշինարարներին երկաթբետոնե հատուկ կոնստրուկցիաներով: Ի դեպ, 1984-1985թթ. նախատեսված էր շինարարներին տալ 2,5 հազ. խորանարդ մետր կոնստրուկցիաներ: Մինչև տարվա վերջը 1,25 հազ. տոննա կոնստրուկցիայի համաչափ մատակարարումը մեծապես նպաստեցին մետրոշինարարների աշխատանքներին:

Հանրապետության մոնտաժային և հատուկ մոնտաժային գլխավոր վարչությանը ևս կառավարությունը կոնկրետ հանձնարարություններ տվեց: «Հայթունելչինի» հետ պայմանագրային սկզբունքով, որպես ենթակապալառու կազմակերպություններ, գլխավոր վարչության ստորաբաժանումներն էլեկտրամոնտաժային և սանիտարատեխնիկական աշխատանքներ կատարեցին մետրոպոլիտենի տեղամասերում և ամբողջությամբ վերցրած ժամանակին ավարտեցին 1984թ. նախատեսված աշխատանքները:

Մետրոպոլիտենի բոլոր տեղամասերում 1984 թվականի առաջին իսկ օրերից լայնածավալ աշխատանքներ սկսվեցին:

Մետրոշինարարների 1984թ. կատարվելիք աշխատանքների ծրագիրը պարզ էր. «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» տեղամասում կատարել աջ և ձախ կայաքանաչափ թունելների անցահատումը, դրանցում սկսել հարդարման աշխատանքները, ավարտել նաև ընթացքային թունելների անցահատումը՝ յուրաքանչյուրը 50-ական մետր երկարությամբ, ձեռնամուխ լինել միջին կայարանային թունելների անցահատմանը, սկսել ու ավարտել ստորգետնյա ուժաքարշային ենթակայանի շինարարությունը:

Իհարկե հետագայում ցույց կտրվի, թե արդյո՞ք մետրոշինարարներն իրենց առջև դրված խնդիրները հաջողությամբ կատարեցին: Մի բան պարզ էր, Նոր տարին սկսեցին մեծ հաջողությամբ, իսկ հետագա աշխատանքներում տեսանելի էին մետրոշինարարների սրտացավությունն ու գործի նկատմամբ մեծ պատասխանատվությունը, իրենց նպատակին հասնելու վճռականությունը:

Երևանյան մետրոպոլիտենի գործարկման երրորդ տարվա առաջին եռամսյակում կարևոր իրադարձություն նշվեց մետրոպոլիտենի կյանքում՝ իրականացվեց աջ ընթացքային թունելի միացումը «թունելեզր»-«Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» հատվածում: Դա լուրջ ձեռքբերում էր, ոչ միայն նոր ուղեմասի շինարարության գործում, այլ ընդհանրապես մետրոշինարարության մեջ: Թունելների միացումը տեղի ունեցավ «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանից 54-րդ և «Շենգավիթ» կայարանից 389-րդ մետրի նիշում:

Հավաքափակուղի: Մետրոպոլիտենում կա այդպիսի մի հատված՝ վերջին կայարանների հարևանությամբ: Դա հիմնականում երկճյուղ փակուղի է, որտեղ կարճատև դադարի համար կայանվում են գծում եղած գնացքները: «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանի շինարարությանը զուգընթաց կառուցվում էր նաև հավաքափակուղին: Այստեղ աշխատում էր Ապրես Բաբայանի ղեկավարած հորատողների բրիգադը: Այս բրիգադը ևս համարվում էր Երևանի մետրոշինի ամենառաջավոր բրիգադներից մեկը և «Հայթունելչինի» ղեկավարությունն առաջին իսկ օրից նրանց ուղարկեց «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» տեղամասի ամենաբարդ օղակներից մեկում աշխատելու համար: Նրանց ու-

ժերով արդեն կատարվել էր 24 մետր անցահատում: 1984թ. առաջին եռամսյակը դեռ չավարտված «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» տեղամասում մետրոշինարարները կատարեցին եռամսյակի խնդիրները:

1984թ. երկրորդ եռամսյակից Օրջոնիկիձեի պողոտայից (այժմ՝ Արշակունյաց) ոչ հեռու N 25 թունելային ջրկատի N 3 տեղամասի հորատողները (պետ Ա.Բուշնև) ձեռնամուխ եղան 85 մետր առավափուսի (խրամատ) փորելուն, որտեղ պետք է դրվեն թուջե վահանակների օղակները և դրանք ծածկվեին հողով: Դրա հորատանցումն սկսվում էր «Շենգավիթ» կայարանի կողմից: Մարտի առաջին օրերին աջ թունելով անցել էին 320 խոր.մետր, ձախում՝ 300 խոր.մետր:

Գարեգին Նժդեհի անվան կենտրոնական հրապարակում աշխատում էր թեք մուտքի տեղամասի կոլեկտիվը: Ինչպես 1984թ. առաջին, այնպես էլ երկրորդ եռամսյակի բոլոր ամիսներին այստեղ աշխատանքները կատարվում էին ժամանակից 5 օր շուտ: Առավել մեծ հաջողությունների հասավ Ս.Սարգսյանի բրիգադը, (օղակավարներ Ի.Կարապետյանը, Վ.Սիմոնյանը, Ա.Կոպեյկոն և Ա.Անդրեասյանը):

...Միանգամայն հասկանալի էր երևանցիների անհանգստությունը՝ օր առաջ տեսնել «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի գործարկումը: Իրոք, անչափ սուր էր զգացվում նրա կարիքը մայրաքաղաքի գերբեռնված կենտրոնում: Ինչպես ասացինք, «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի շինարարությունն աննախադեպ փորձ էր երկրի մետրոշինարարության մեջ: Եիշտ է, նման փորձ գործող մետրոշի պայմաններում մեզանից առաջ կիրառվել է Մոսկվայի մետրոշինարարության մեջ: Մինչդեռ մեզ մոտ առանց պայթեցման կես քայլ առաջ անցնել հնարավոր չէր: Իսկ այստեղ ինչպիսին էր գործերի վիճակը 1984թ. առաջին կիսամյակում:

Աշխատանքների բացառիկ անբարենպաստ վիճակը «չեզոքացնելու» նպատակով «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտը 1984թ. առաջին եռամսյակի վերջին ներկայացրեց նոր նախագիծ «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի աշխատանքները կատարելու համար: Աշխատանքներում լուրջ տեղաշարժ կատարելու համար կազմակերպվեց երկու տեղամաս՝ թեք հորանի և N 7 հորանի: N 25 թունելային ջրկատի մարդիկ հորատանցման մեծ աշխատանքներ էին կատարում միջին կայարանային 103 մետր երկարություն ունեցող հատվածում: Հորա-

տանցման աշխատանքների իրականացման շնորհիվ 1984թ. երկրորդ եռամսյակի վերջին փակվեց առաջին եռամսյակից առաջացած ճեղքվածքը: Այս գործում իրենց պատշաճ բարձրության վրա գտնվեցին Արտյոմ Առաքելյանի ղեկավարած կոմպլեքսային բրիգադի աշխատողները:

... Գործերի վիճակն անհամեմատ լավ էր N 160 շինմոնտաժային վարչությունում, որտեղ արդեն երրորդ տարին էր ինչ ղեկավարում էր Կարեն Աղամյանը: Բավական է ասել, որ 1984թ. առաջին կիսամյակում շինմոնտաժային վարչության մարդիկ կատարեցին այնքան աշխատանք, որ չէր կատարվել նույնիսկ ամբողջ 1983 թվականին: Այսինքն, 1983թ. ամբողջությամբ իրականացվել էր 2 մլն 188 հազ.ռուբլու, իսկ 1984թ. առաջին կիսամյակում՝ 2 մլն. 198 հազ.ռուբլու աշխատանք: Խելացի և բանիմաց շինվարչության երիտասարդ պետը գործերի կազմակերպման մեծ փորձ էր կուտակել: Նրա ղեկավարած շինվարչության բոլոր օղակներում, հատկապես 1984թ. ընթացքում, դրական լուրջ տեղաշարժ կատարվեց: Օգոստոսի 10-ին տեղի ունեցավ ձախ ընթացքային թունելի միացումը: Միացումն իրականացրեց Յուրա Չատինյանի ղեկավարած հորատանցողների օղակը: Տեղամասում գործնական քայլեր էին ձեռնարկել նախ աշխատանքները շուտ վերջացնելու համար և երկրորդը՝ նախապատարաստվել էին մեծ հանդիսավորությամբ նշելու այդ օրը: Տղաները չորսն էին՝ բրիգադավարից բացի: Նրանք իրենց լավ աշխատանքի, բարեխղճության և բարձր կարգապահության շնորհիվ բարի համբավ էին վայելում ամբողջ շինմոնտաժային վարչությունում: Դրանք էին Վոլոդյա Խլղաթյանը, Արիստոտել Պոպովը, Ավետիք Պետրոսյանը և Արտյուշա Գովհաննիսյանը:

... «Շենգավիթում» սկսվել էին բուն կայարանի կառուցման աշխատանքները: Տեղամասի մարդիկ սեպտեմբերի 14-ին լցրեցին բետոնի առաջին խորանարդ մետրը: Դա կոլեկտիվի կյանքի ամենանշանավոր օրերից մեկն էր: Չնայած կայարանն աշխատում էր բաց եղանակով և այն լինելու էր միակամար, սակայն բետոնացումը բարդ գործ էր և իր կոնստրուկցիայով յուրօրինակ էր: Կայարանի շինարարական աշխատանքների համաչափությունն ապահովելու համար անչափ կարևոր էր ունենալ համապատասխան մետաղական կաղապարներ: Ջոկատի մասնագետների ուժերով պատրաստվեցին երկու կաղապար պատերի

հանդիպակաց հատվածների բետոնապատման համար՝ յուրաքանչյուրը 4,5 մետր բարձրությամբ և 6 մետր երկարությամբ: Դրանք արդեն օգտագործվում էին: Մասնագետներն ավարտում էին առաստաղի կամարածև կաղապարի պատրաստումը: Այդ ամենը որպես մեկ ամբողջություն տեղադրվելու էր շարժվող հարմարանքի վրա, որի օգնությամբ բազմատոննանոց կաղապարը համեմատաբար հեշտությամբ կտեղաշարժվեր: Այդ մեկ կաղապարով իրականացվելու էր ոչ միայն կայարանասրահի բետոնապատումը, այլև կառամատույցներիցը՝ 103 մետր երկարությամբ նախասրահը, ուժաբարշային ենթակայանը: Ընդհանուր երկարությունը հասնելու էր 204 մետրի: Այդ վիթխարի շինությունը միաձուլվեց բետոնով կառուցելու համար պահանջվում էր մեծ քանակի ամրան: Թունելային ջոկատում հիմնվեց հատուկ ամրանային արտադրամաս, որի խնդիրն էր ժամանակին ստեղծել կայարանի և հիշատակված մյուս օբյեկտների ամրանային կմախքը:

Ջոկատի կողմից «Գործարանայինի» ուղղությամբ շարունակվում էր ընթացքային թունելների հորատանցումը: Մնացել էր անցահատել աջ ընթացքայինում՝ 150, ձախում՝ 180 մետր: Ինչ խոսք, միաժամանակ երկու կայարանների շինարարությամբ զբաղվելը ծանր էր ջոկատի աշխատողների համար, սակայն շատ ու շատ խոչընդոտների վերացման ճանապարհով աշխատանքները լավ էին ընթանում:

Երևանի մետրոպոլիտենի շահագործումից անցել էր շուրջ երեք տարի և արդեն երևանցիների կենցաղի մեջ էր մտել մետրոպոլիտենը, այդ են վկայում, «Գործարանային» կայարանի դեռ շահագործման չհանձնված մետրոյից օգտվող մարդկանց քանակի ավելացումը: Ամբողջությամբ վերցրած Երևանի մետրոպոլիտենից օգտվելու պատկերը հետևյալն է: Եթե 1981թ. մետրոպոլիտենով օգտվողների թիվը կազմում էր 17,4 մլն. ուղևոր, մյուս երկու տարիներին պատկերը եղավ 18,1 և 21,5 մլն. մարդ: Մինչդեռ արդյունաբերական ձեռնարկությունների հարևանությամբ գտնվող «Շենգավիթ» կայարանի շահագործումն էլ ավելի կբարելավեր մայրաքաղաքի տրանսպորտային ապահովումը: Ահա թե ինչու «Գործարանային» կայարանից դեպի վագոնի հավաքակայանի ելքը երկու ճանապարհային ընթացքային թունելների կառուցման ավարտը հնարավորություն կտար բանվորական թաղամասի այս հատվածը մետրոպոլիտենի գծով կապել քաղաքի կենտրոնի հետ: Բա-

ցի այդ, հնարավորություն կընձեռվեր շուտափույթ շահագործման հանձնել վագոնի հավաքակայանը, (այն այսօր գտնվում է «Շենգավիթ» կայարանին հարող տարածքում) առանց որի մետրոպոլիտենում նորմալ աշխատանքի ապահովումն անհնարին էր: 1984թ. նոյեմբերի առաջին տասնօրյակում 2600 մետր ընթացքային թունելից, շինարարներին մնում էր կատարել 310 մետրը, որի համար ծավալվել էր լարված աշխատանք:

Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության համար «Յայիդրոնախագիծ» ինստիտուտի գեոդեզիայի բաժնի վարիչ Յ. Մալխասյանի գլխավորությամբ կատարվեցին ներգետնյա հատկազոմման բարձրորակ գեոդեզիական հետազոտություններ, որի շնորհիվ «Յայթունելչինի» շինարարները գերազանց գնահատականով կատարեցին հանդիպակաց խորշերի փորվածքները:

«Յայթունելչինի» մարկշեյդերներն այդ աշխատանքներն կատարեցին մեծ ճշտությամբ: N 160 շինմոնտաժային վարչության հորատողները մարտին ավարտեցին «Շենգավիթ» կայարանի և «Գործարանային» հրապարակի միջև աջ ընթացքային թունելի, իսկ օգոստոսին՝ ծախ ընթացքային թունելի հանդիպակաց փորվածքամիացումը: Միացման անճշտությունը չանցավ 25 միլիմետրից: Բարխիդը և կազմակերպված աշխատանքով մեծ հեղինակություն վաստակեցին N 160 շինմոնտաժային վարչության մարկշեյդերներ Ժ.Գրիգորյանը, Չ.Անտոնյանը, հերթափոխի մարկշեյդերներ Յ.Օզանովան, Ե.Սկրիտովան, Տ.Տիգրանյանը, Բ.Գրիգորյանը, ինչպես նաև մարկշեյդերների աշխատողներ Ա.Շտենկոն և Լ.Իվանյանը:

Բաքվի և Տաշքենդի համապատասխան կազմակերպությունների երկաթբետոնե կոնստրուկցիաները ժամանակին չառաքելու պատճառով առաջացած ճեղքվածքն աստիճանաբար վերացավ և այս ուղղությամբ արձատական բեկում նկատվեց հատկապես 1984թ. երկրորդ կեսից: «Յայիդրոնեներգոշինի» Չարբախի շինանյութերի ձեռնարկությունը կազմակերպված ու բարեխղճորեն կատարեց մետրոշինարարների պատվերը: Գործարանի տնօրեն Գ.Խուդոյանը, գլխավոր ինժեներ Կ.Չարչյանը և արտադրամասի պետ Կ.Բաբաջանյանը ձեռնամուխ եղան իրենց իսկ կողմից մշակված՝ Երևանի մետրոյի շինարարության համար անհրաժեշտ կոնստրուկցիաների թողարկման աշխատանքները:

րին: Նրանք կազմակերպեցին հատուկ տեղամաս երկաթբետոնե բլուկներ թողարկելու համար և մի շարք այլ կազմակերպչական տեխնիկական միջոցառումների իրականացման շնորհիվ լուրջ հաջողությունների հասան: Համապատասխան սարքավորումներ, մետաղական կաղապարներ ստացան Չարենցավանի Հաստոցաշինական և հանրապետության գյուղատնտեսության նախարարության մեխանիկական վերանորոգման գործարաններից: Նրանք բարի հետք թողեցին մայրաքաղաքի մետրոշինարարության գործում:

...Ինչպես հայտնի է Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության առաջին հերթն ավարտվելու էր «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանով: N 160 շինմոնտաժային վարչության կոլեկտիվն արդեն ձեռնամուխ էր եղել մայրաքաղաքի ստորգետնյա մայրուղու երկրորդ հերթի ստեղծմանը: Իսկ 1984թ. ընթացքում ինչպիսի աշխատանքներ կատարվեցին այստեղ: Նախ դեպի Աջափնյակ գնացող մետրոյի նոր ուղեմասի շինարարությունն սկսեց իրականացնել N 24 հորանի՝ Ռաֆիկ Ալեխանովի ղեկավարած տեղամասի կոլեկտիվը: Այստեղ մինչև 1984թ. երկրորդ եռամսյակի վերջն ավարտվեցին լեռնային կոմպլեքսի աշխատանքները: Այս աշխատանքները համձնարարվել էր առաջավոր բրիգադավար Սերգեյ Հարությունյանին: Նա 1966թ. աշխատել էր Տաթև ՉԷԿ-ում, իսկ 1974թ. տեղափոխվել N160 շինմոնտաժային վարչություն: Նրան հանձնարարվել էր ամենադժարին տեղամասերը: Նրա բրիգադը «Մարշալ Բաղրամյան» կայարանում կառուցեց տրանսֆորմատորային ենթակայանը, օդափոխության սրահը: Այստեղ առաջին իսկ օրից նա մեծ թափով ձեռնամուխ եղավ Աջափնյակ գնացող գծի շինարարությանը: Արդեն պատրաստվել էր ուղղահայաց հորանը և հորատանցումները, ընդհուպ մոտեցել էին ծախ ընթացքային թունելի մատույցներին, որտեղից պետք է սկսեին հորատանցումները: Սկսել էին ամրակապման, բետոնապատման աշխատանքները: Ստեղծված էին մոնտաժային խցիկներ: Հարկ է նշել, որ բոլոր աշխատանքները կատարվում էին ձեռքով, դեռ չկային համապատասխան հարմարանքներ ու մեխանիզմներ և պարզ է, որ նման պայմաններում աշխատանքի տեմպերը ցածր էին: Տեղամասի կոլեկտիվի 1984թ. խնդիրն էր իրականացնել ընթացքային թունելների անցահատումը: Հորատանցողները մինչև 1984թ. վերջը գրեթե հասել էին Հրազդանի կիրճին: Բացի այդ,

տեղամասի մարդիկ կառուցում էին նաև «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի փարծարարական տեղամասը, որտեղ պետք է մշակվեին անցահատման առավել արդյունավետ եղանակներ: Առաջին հայացքից N 24 հորանի տեղամասում իրականացվող աշխատանքի տեմպերը ցածր էին: Տեղամասում դեռ գործում էր երկու հերթափոխ, որը պայմանավորված էր աշխատանքների արագության զարգացմամբ:

... «Հայթունելչին» վարչության 1984թ. գործունեության մեջ տեղի ունեցան մեծ տեղաշարժեր: Իրականացվեցին մի շարք կազմակերպչական տեխնիկական միջոցառումներ, որոնցից առաջնայինը կադրերի ճիշտ ընտրությունն էր: «Հայթունելչինի» վարչության պետ նշանակվեց էդուարդ Կարապետյանը: Ղեկավար աշխատանքների առաջ քաշեցին արժանի պահեստային կադրերին: Օրինակ N 25 թունելային ջոկատի նախկին մեխանիկ Ռուդիկ Գրիգորյանը սկսեց ղեկավարել ամենակարևոր օղակներից մեկը՝ Մեխանիզացիայի վարչությունը, որտեղ մինչ այդ աշխատանքները ծախսողվել էին: N160 շինմոնտաժային վարչության ինժեներ, վարչության կուսկազմակերպության քարտուղար Անդրեյ Աթոյանն անձնական նախաձեռնությամբ իր վրա վերցրեց ետ մնացած «Ռամպա» տեղամասի պետի պարտականությունները, 6 ամսվա ընթացքում շտկեց գործերի վիճակը և տեղամասը 84 թվականի վերջին դասվեց ամենաառաջավորների շարքում: Ավելի հետևողական աշխատանք տարվեց երիտասարդ կադրերի շրջանում: Այսպես, Երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտը երկու տարի առաջ ավարտած շրջանավարտներից առաջ քաշվեցին և նշանակվեցին այնպիսի պատասխանատու պաշտոնների, ինչպիսիք շինվարչության գլխավոր ինժեների, վարչության պետի տեղակալների, բաժնի վարիչների, տեղամասի պետերի պաշտոններն էին: Կադրերի ճիշտ ընտրությունը, երիտասարդ կադրերին աշխատանքային մեծ հնարավորություններ տալը, նրանց ուժերի նկատմամբ դրսևորած մեծ հավատը տվեց իր դրական արդյունքը: Բավական է միայն ասել, որ 1984 թվականին, վերջին տարիների համեմատ, մեծ հաջողությամբ «Հայթունելչինը» և հիմնականում մետրոյի շինարարությամբ զբաղվող N 160 շինմոնտաժային վարչությունն ու N 25 թունելային ջոկատը կատարեցին պետական առաջադրանքները տեխնիկա-տնտեսական բոլոր ցուցանիշների գծով: Նշենք նաև, որ 1984 թվականին 1983 թվականի համեմատու-

թյամբ աշխատաժամանակի կորուստները կրճատվեցին 2,5 անգամ, կադրերի հոսունությունն այդ կարճ ժամանակաշրջանում կրճատվեց 3,8 տոկոսով:

«Հայթունելչին» վարչությունը 1981-1985 թթ. իր առջև դրված խնդիրների իրականացման ուղղությամբ որոշակի հաջողություններ ձեռք բերեց: Ճիշտ է, 1982-1983թ.թ. նահանջի տարիներ եղան հատկապես մետրոյի շինարարության ամենաբարդ տեղամասերում. սակայն վարչության կողմից կազմակերպչական տեխնիկական միջոցառումների իրականացման և հատկապես ԴԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի կողմից ձեռք առած միջոցառումների, ղեկավար կադրերի փոփոխման, երիտասարդ կադրերի առաջ քաշման շնորհիվ նկատվեցին դրական տեղաշարժեր, այն հատկապես նկատելի եղավ 1984-1985թ.թ. ընթացքում և մասնավորապես 1985 թվականին: Տեղաշարժն ակնառու էր բոլոր ուղղություններով: Վարչության կոլեկտիվի ուժերով կատարվեցին բավականին աշխատանքներ Երևանի մետրոպոլիտենի, Իջևան-Յրազդան երկաթգծի, Սևանի ավտոճանապարհային թունելների շինարարությունն իրականացնելու գործում: «Հայթունելչինի» ենթակայության կազմակերպություններից Երևանում մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքներն իրականացնում էին N 160 շինմոնտաժային վարչության և N 25 թունելային ջոկատի կոլեկտիվները: Երևանից դուրս հանրապետության տարբեր հատվածներում աշխատում էին վարչության ենթակայության տակ գտնվող թունելային ջոկատները: Նրանց օգնում էին «Հայթունելչինի» մեխանիզացիայի վարչությունը, ավտոբազան և մի շարք այլ ծառայություններ: NN 8,17,23 թունելային ջոկատների և հանրապետության այլ շինարարական և մոնտաժային կազմակերպությունների ջանքերի շնորհիվ 1986թ. Ամառորի նախօրյակին շահագործման հանձնվեց Իջևան-Յրազդան երկաթգիծը: Այս կարևորագույն խնդիրների իրականացման գործում «Հայթունելչինի» բոլոր օղակների աշխատողները ջանք և ռեսուրս չխնայեցին հանրապետության շինարարության կարևոր օղակներում աշխատանքները պատվով կատարելու համար...

...«Շենգավիթ» կայարանը շինարարության առաջին օրից մինչև

1985թ. դեկտեմբերը կառուցվում էր N 25 թունելային ջրկատի կոլեկտիվի կողմից, դեկտեմբերի 1-ից այդ կարևոր արաջադրանքը կատարելու պատիվը վստահվեց «Հայավիավերանորոգումշինի» N 1 շինվարչությանը, որը մինչև այդ իրականացրել էր Լեւոնգրադյան փողոցի ստորգետնյա անցումը, Մարզահամերգային համալիրի 2-րդ հերթը և մի շարք այլ օբյեկտներ: Նրա շինվարչության պետն էր փորձված շինարար Սոս Քոչարյանը:

«Շենգավիթ» կայարանը համարվում էր ստորգետնյա: Շինարարությունն ընթացավ բաց եղանակով, այսինքն՝ մեծ չափեր ունեցող բացված փոսորակում աշխատանքներն իրականացվեցին «վերգետնյա» եղանակով: Կայարանի շինարարության ավարտից հետո օբյեկտը ամբողջովին ծածկվեց:

Շինվարչությունը թունելային ջրկատից վատ ժառանգություն չստացավ: Փոսորակի հիմնական մասը բացված էր և 2 ամսվա ընթացքում կատարվեց 7 հազար խոր. մետր հողային աշխատանք: Թունելային ջրկատից ստացված շատ արժեքավոր «նվերը» կայարանի միաձույլ բետոնացման շարժական կաղապարի հարմարանքն էր, որը ստեղծվել էր մետրոշինարարների մտահղացմամբ ու նախածեռնությամբ: Ծիշտ է, այն լրիվ ավարտված չէր, սակայն առաջին իսկ օրից շինվարչության կոլեկտիվը շարունակեց գործը. պատրաստեց հանդիպակաց պատերի կաղապարները և հետագայում ստեղծվեցին կաղապարների 4 լրակազմ, որոնց շնորհիվ հնարավոր եղավ բարդ աշխատանքներն իրականացնել առանց պարապուրդի, այսինքն ստեղծվեց շինարարական աշխատանքների իրականացման անընդհատ գործընթաց:

Վարչության աշխատանքների կայուն ռիթմն սկսվեց Նոր տարվա առաջին իսկ օրից: Շինարարներն օրական լցնում էին 70-80 խոր. մետր բետոն: Դա սկզբնական շրջանում բավարար էր: Ամբողջությամբ պետք է լցվեր 10 հազար խոր. մետր բետոն, որի աշխատանքների ավարտը նախատեսված էր մինչև 1985թ. սեպտեմբերի 1-ը: Հետևաբար պետք էր տեսակերը զարգացնել, այլ կերպ կծախողվեր ողջ ծրագիրը: Այդ պատճառով շինարարները ձեռնամուխ եղան շարժական կաղապարների թվի ավելացմանը: Փետրվարին գործում էր մեկ աշխտեկություն, որի կոլեկտիվում ընդգրկված էին շուրջ 80 մոնտաժողներ, բետոնագործ-

ներ, հյուսներ և այլ բանվորներ, նրանց թիվն ավելացավեց երեք անգամ: Աշխտեկությունն սկսեց աշխատել 3 հերթով և ևս մեկ ամիս ու կազմակերպվեց շուրջօրյա աշխատանք:

Շինվարչության աշխատողներն իրենցից պահանջվող կազմակերպչական հարցերը լուծելուց հետո առաջնահերթ խնդիր համարվեց լրջորեն հետևել շինանյութերի մատակարարմանը: Ցավոք, խստաշունչ ծնեռն իր կամքն էր թելադրում: Անհրաժեշտ էր բետոնապատել հատակի որոշ հատվածներ և հիդրոմեկուսացնել դրանք: Իսկ ծյունից ու սառույցից ազատվելու համար պահանջվում էր լրացուցիչ ջանքեր, ժամանակ: Չմեռային պայմաններում բետոնային շաղախի կապակցման ընթացքն արագացնելու նպատակով տեղակայվեց շոգի արտադրող հարմարանք, որի շնորհիվ շաղախի քանակն աստիճանական ավելացավ, օրական ապահովվեց 150-160 խոր. մետր: Նույնը կարելի էր ասել նաև ամրանների մասին, շինվարչության մեխանիկական արհեստանոցի կողմից պատրաստվում էին ամրանային կմախքի մասերը, որոնք և անմիջապես տեղադրվում էին: Ի դեպ, արհեստանոցներն էլ էին կատարում բարդ կոնստրուկցիաների ամրանային կմախքների պատրաստման աշխատանքներ, ստեղծվել էին ծանր մասերը հեշտությամբ տեղափոխելու հիանալի պայմաններ:

Չմայած խստաշունչ ծնեռանը, փետրվարի առաջին իսկ օրերից սկսվեց «Շենգավիթ» կայարանի կողային պատերի բետոնապատումը, նախապատրաստական աշխատանքներ տարվեցին նոր հատվածների, կամարի առաջին հատվածի բետոնապատման համար: Չուզահեռ կատարվում էր նաև ուժաքարշային ենթակայանի շինարարությունը: Պատերի ամրանային կմախքը բավականին բարդ կառույց էր, սակայն մեծ փորձության ճանապարհ անցած մասնագետները հմտորեն էին կատարում հանձնարարված գործը: Իրենց պարտականությունները վարպետորեն էին կատարում մոնտաժող էլեկտրատեղակցողներ Մաքսիմ Մնացականյանը, Գուրգեն Կակոսյանը /երկուսն էլ մասնակցել էին մարզահամերգային համալիրի դժվարին շինարարությանը/, Լյովա Քոչինյանը, հյուսն Խորեն Սարգսյանը և ուրիշներ: Ըստ գրաֆիկի բետոնապատման աշխատանքները պետք է ավարտվեին սեպտեմբերի 1-ին, շինարարները ձգտում էին առաջ անցնել գրաֆիկից: Այդպես էլ եղավ: Կազմակերպված և համերաշխ կոլեկտիվի հիմնական նպատակն էր

«Շենգավիթ» կայարանի գործարկումը կատարել նախատեսված ժամկետում և, ինչպես ասվում էր, մինչև «բանալին».....

Ավարտվեց 1985թ. առաջին կեսը: «Շենգավիթ» կայարանում, գործերը լավ էին գնում, սակայն մեծանում էր լարվածությունը շինհրապարակում: Շինարարները «Հարավավիանորոգչին» տրեստի N 1 շինարարության կողմից կատարված գործնական քայլերի շնորհիվ բետոնապատման մեծ ծավալի աշխատանքներ էին ձեռնարկել: Նրանց ուժերով ստեղծվում էր 204 մետր երկարությամբ միաձույլ բետոնե հսկայածավալ մի «խողովակ», որի մի մասում տեղաբաշխվելու էին տարբեր ծառայությունների համար նախատեսված շինությունները, մյուս կեսում լինելու էին կայարանասրահը և կառամատույցները:

«Հարավավիանորոգչին» տրեստի կառավարիչ Սպարտակ Վիրաբի Ղազարյանի սրտացավ և հետևողական աշխատանքի շնորհիվ, շինվարչության աշխատանքներն արագացնելու նպատակով մի կարևոր գործ ևս ձեռնարկվեց: Տրեստի երկաթբետոնե կոնստրուկցիաների գործարանը ձեռնամուխ եղավ մետրոպոլիտենի նոր պատվերների կատարմանը: Սկսեցին թողարկել «Շենգավիթ» կայարանի շինարարության համար անհրաժեշտ որմնասալեր, ծածկասալեր և այլ կոնստրուկցիաներ: Դրանց ժամանակին և կազմակերպված մատակարարումը նպաստեց շինարարական աշխատանքների արագացմանը:

Ինչպես ասվեց «Հարավավիանորոգչին» տրեստին հանձնարարվել էր մարզահամերգային համալիրում կատարել աշխատանքներ: Ի դեպ, այդտեղ նրանց տրված աշխատանքների ծավալները փոքր չէին և կատարվեցին մեծ բարեխղճությամբ: Սակայն հարկ է նշել տրեստի ինժեներական մտքի ճկունության և հարցերի լուծման հետևողականության մասին:

Ինժեներատեխնիկական անձնակազմի կոլեկտիվ ուժերով կատարվեց պոլիկեն ինքնասնուցվող թաղանթով համալիր ծածկի հիդրոմեկուսացումը: Նրանց նախաձեռնությամբ այս փորձը մետրոշինարարության մեջ առաջին անգամ կիրառվեց «Շենգավիթ» կայարանում: Այստեղ օգտագործվեց նշված, ինքնասնուցվող թաղանթը, որը հնարավորություն տվեց հիդրոմեկուսացման համեմատաբար խնայողական, բայց շատ հուսալի շերտը ստեղծել: Ի դեպ շինարարության պետը իր ինժեներական մտահղացումներով նույնպես մասնակցեց եզակի կա-

ռույցում՝ այդ նորանուծությունների ներդրմանը, որոնք կիրառվել էին մարզահամերգային համալիրում և իրենց նախաձեռնությամբ էլ, տեղի պայմանները հաշվի առնելով ներդրվեցին նաև «Շենգավիթ» կայարանում:

Դեռ առջևում կար 6 ամիս, մինչև «Շենգավիթի» աշխատանքների ավարտը: Շտաբի նիստերից մեկում պարզվեց, որ N25 բունելային ջրկատին և «Հայավտոնորոգչին» տրեստին օգնություն է պետք: Ամմիջապես առաջարկություն եղավ դիմել արդեն փորձության ճանապարհ անցած «Երքիմշին» տրեստի օգնությանը, մասնավանդ, որ «Գործարանային» կայարանի շինարարությունում կոլեկտիվն իրեն փայլուն էր դրսևորել: Եվ ահա ստացվում է հանրապետության կառավարության նախագահի կարգադրությունը «Գործարանային-Շենգավիթ» ամենամեծ հրաժեշտ օղակի Թամանցիների փողոցի վրա ձգվող ուղանցում կամուրջի շինարարությունը հանձնել «Երքիմշին» տրեստին:

Կամուրջը տեղավորվելու էր հին գուլահեռ, և երկուսը միասին կազմելու էին մեկ ամբողջություն: Ահա թե ինչու նախագծի հեղինակը «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի ճարտարապետ Քնարիկ Ֆիլոյանը, աշխատել էր հարազատ մնալ գործող կամրջի արտաքին ոճին և ձևավորմանը /ի դեպ դա նույնպես ինքն էր նախագծել 1952թ./:

Իհարկե, 1985թ. երքիմշինցիները հաջողությամբ կատարեցին իրենց առջև դրված խնդիրները: Վերը ասվել է նաև «Հարավավիանորոգչին» տրեստի կատարած գործնական և ստեղծագործական աշխատանքի մասին: Հանրապետությունում կազմակերպություններ կային, որոնք մետրոպոլիտենի շինարարության տարիներին, անհրաժեշտությունից, իրադրության հրամայական պահանջներից ելնելով իրենց հավաքական ուժն օգտագործել էին մետրոյի շինարարության հաջող, որակով և արագ ավարտին հասցնելու գործին:

Երկրորդ նպատակը հակիրճ կանգ առնել նրանց հսկող «աչքի», հանրապետությունում այդ հարցերի առաջին պատասխանատուի և կազմակերպչի ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի նախագահի տեղակալ, մետրոշինարարության շտաբի ղեկավար Հրանտ Հայրապետյանի գործունեության վրա: Նրա կենսագրության վառ ապացույցը հանրապետությունում 13 տարիների ընթացքում շինարարության պատկերն է: Սակայն ցանկանում ենք մեկ-երկու նախադասությամբ խոսել նրա

կատարած աշխատանքի մասին երևանի մետրոպոլիտենում: Այն շատ տարողունակ է և բազմաբնույթ: Սակայն նշենք նրա միայն մեկ կարողունակության հատկանիշը:

Հրանտ Հայրապետյանն ամենայն մանրամասնությամբ գիտեր բոլոր շինարարական կազմակերպությունների հնարավորությունները, ճանաչում էր նրանց ղեկավարներին, նույնիսկ ծանոթ էր շարքային աշխատողների ունակություններին, բնավորության գծերին: Եվ պատահական չէր, որ նույնիսկ, կարծեք անհուսալի դեպքերում նա կգտներ հարցի լուծման բանալին, գործը տեղից կշարժեր: Տեղյակ լինելով մետրոպոլիտենի շինարարությունում յուրաքանչյուր օր կատարված աշխատանքներին, արագ կերպով կողմնորոշվելով՝ անմիջապես շինվարչություններին, տրեստին նոր ուժեր կմատակարարեր աշխատանքներում արագ տեղաշարժ կատարելու համար: Հրանտ Հայրապետյանի գործնական, հայրենասիրական զգացմունքի, կարծեք անսպառ աղբյուրի տիրոջ և հոգատար մարդուն բնորոշելու համար բերենք երկու օրինակ:

1982 թվականն էր, հեռախոսազանգով տեղեկացրին, որ Գայի փողոցի ծայրամասում, դեպի Նոր-Նորքի հինգերորդ և վեցերորդ զանգվածները միացնող և կառուցվող կամուրջը փլվել է և կա մարդկային զոհ: Անմիջապես մեկնեցի դեպքի վայր: Դեպքից անմիջապես հետո պատահականորեն այդ տեղով անցնելիս է լինում Հրանտ Արամիչը հանրապետություն ժամանած հյուրերի հետ: Տեղում եղա այն ժամանակ, երբ դեպքի մասին հանրապետության կառավարության նախագահ Ֆադեյ Սարգսյանին տեղյակ պահելուց և արագ գործնական քայլեր ձեռնարկելուց, հյուրերին այլ ուղեկցողի հետ ճանապարհ դնելուց հետո կառավարության շինարարության պատասխանատու անձին թելադրում էր դեպքի հետ կապված կառավարությունում քննարկվելիք հարցի որոշման նախագծի տեքստը ողջ խորությամբ, առաջնահերթ ուշադրություն դարձնելով պատահարից զոհվածի հուղարկավորության հարցին, նրա ընտանիքի հոգսերի լուծմանը: Այդ ժամը ապրումների մեջ չմոռացավ նաև մեկ այլ «հարցի» մասին: Մոտ երկու ժամ հետո, երբ նկատեց, որ ամբողջ թափով ընթանում են վթարի հետևանքների վերացման հետ կապված աշխատանքները, ապահովված է տեղամասում շուրջօրյա աշխատանքը, նայելով ինձ՝ դիմեց հանձնարարու-

թյուն կատարող կառավարության ներկայացուցիչին՝ (իհարկե ելնելով մետրոյի շինարարությունում ստեղծված մոտիկ հարաբերությունները որպես իր կողմից մեծ ընկերոջ հոգատար վերաբերմունքի դրսևորման) ասելով «Երկրորդ կարևոր հանձնարարությունը՝ չթողնեք Ռուդիկ Գևորգյանին գիշերն անցկացնի այստեղ, ես շատ լավ գիտեմ նրան, հակառակ դեպքում ինձ կզանգահարեք»: Շատ էի լսել, որ շինարարական օբյեկտներում անբուն գիշերներ անցկացնող կառավարության նախագահի տեղակալը շրջապատի մարդկանց նկատմամբ հոգատար և սրտացավ է եղել միշտ, մոռանալով իրեն:

Գիրքը տպագրության հանձնելու նախօրյակին, մի բարի մարդ Հրանտ Հայրապետյանի անունն առանձնահատուկ նշելու համար, տեղեկացրեց, որ «Աշխարհի ստորգետնյա շինարարություն» ամսագրի 2000թ. NN 5,6 համարներում «Պուշկինի թունելի գործարկման 30 տարին» խորագրով տպագրվել է Գայանե Տիգրանյանի հոդվածը, որը Պուշկինյան ավտոճանապարհային թունելի կառուցման առեղծվածի մասին շատ հետաքրքիր նյութ է պարունակում: Եվ ինչ պարզվեց:

60-ական թվականներից սկսած, երբ Հրանտ Արամիչը եղել է հանրապետության ավտոճանապարհային շինարարության և շահագործման նախարար, մտահղացել է կառուցել ավտոճանապարհային թունել Բազումի լեռնաշղթայի տակ՝ Պուշկինի լեռնանցքում:

Այդ շինարարությունն իրականություն դարձնելու նպատակով նա դիմել է «Կավպետորանս» ինստիտուտի առաջավոր մասնագետ, տրանսպորտային թունելների և մետրոպոլիտենի նախագծման ասպարեզում մեծ հեղինակություն վայելող «Մետրո և թունելներ» բաժնի վարիչ Վլադիմիր Դանդուրովին: Եվ մտահաղացումը դառնում է իրականություն: Դանդուրովի գլխավորությամբ մասնագետները կատարում են նախագծային աշխատանքները և ներկայացնում հաստատման: Թունելի կառուցումն իրականացվում է շնորհիվ Հրանտ Հայրապետյանի /պատվիրատու/, Վլադիմիր Դանդուրովի /նախագծող/ և Լեոնիդ Հարությունովի /շինարար/ սերտ համագործակցության:

Բարձրորակ և խորահմուտ շինարարները, որ լի էին հայրենիքին ծառայելու պատրաստակամությամբ, այդ մեծ գործն իրականացնելու համար դիմում են փոքր խորամանկության:

Այդ ժամանակաշրջանում 3 մլն ռուբլուց թանկ շինությունների ֆի-

ճանապարհումը կատարվում էր միութենական բյուջեից, որը թույլատրվում էր հազվադեպ, ՍՍՀՄ կառավարության որոշմամբ: Այդ իսկ պատճառով Հրանտ Արամիչն ուղղություն է տալիս նախագծողներին, ասելով, որ աշխատանքներն իրականացնելու համար անհրաժեշտ է նախագծով ցույց տալ, որ իբր նրա արժեքը մոտ երեք միլիոն ռուբլի է: Այդ իսկ պատճառով Պուշկինյան թունելի նախագծի /նախագծի գլխավոր ինժեներներ Վ.Դանդուրով, Մ.Բուկա, Կ.Ստեփանյան, Ա.Կուրիսկո/ հաշվարկային արժեքը հաշվում են 3 մլն. ռուբլի գումարի չափով, ինչը մի քանի անգամ ցածր էր թունելի իրական արժեքից: Ինչ խոսք, այդ գործում եղել է Հայաստանի կոնկրետի Կենտրոնի առաջին քարտուղար Անտոն Քոչինյանի համածայնությունը և ջլակցությունը:

Թունելի ֆինանսավորումը հաստատվում է հանրապետության կառավարության կողմից, և 1966թ. ամռանը սկսվում են թունելի շինարարական աշխատանքները: Շինարարությունն իրականացվում է միութենական ճանապարհային շինարարության նախարարության «Գլխունելմետրոշինի» N 307 շինմոնտաժային գնացքի կողմից /պետ Գ.Հարությունով, գլխավոր ինժեներ Բ.Գոգուա, հյուսիսային և հարավային ճակատամուտքերի տեղամասերի պետեր Բ.Մելիքյան և Վ.Աբրամչուկ/: Թունելի շինարարությունն ավարտվում է 1971թ. հոկտեմբերին: Շինարարության արժեքը կազմեց մոտ 12 մլն. ռուբլի, որը ամենացածրն էր ԽՍՀՄ-ում /մեկ գծամետր թունելի արժեքի համեմատությամբ/:

1988թ. դեկտեմբերի 7-ի Սպիտակի երկրաշարժից հետո ստուգումները ցույց տվեցին թունելի կոնստրուկցիայի դիմացկունության բարձր որակը:

Անցել է ավելի քան 30 տարի, ինչ Պուշկինի թունելը շահագործման է հանձնվել: Մոտ մեկ տարի առաջ թունելը վերակառուցվել և բարեկարգվել է, ինչի շնորհիվ կբարելավվի տնտեսական և ռազմավարական կապը Հայաստանի ու հարևան Վրաստանի միջև, իսկ նրա միջոցով նաև Ռուսաստանի և այլ երկրների հետ:

Զբերագնահատելով երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունում կառավարության նախագահի տեղակալի դերը, միայն Պուշկինի թունելի ստեղծումը բավական է, որ Հրանտ Արամի Հայրապետյանի անունը չմոռացվի:

«...Դժվար է գնահատել Հրանտ Հայրապետյանի գործունեությունը

շինարարության բնագավառում: Իր անմիջական պարտականություններին զուգընթաց նա կարողանում էր լավ հարաբերություններ ստեղծել շինարարների և շինարարական կազմակերպությունների ղեկավարների հետ: Նման մթնոլորտը մեծապես նպաստում էր աշխատանքների հաջողությանը»¹:

Հանրապետության կառավարությունը 1985թ. նոյեմբերի 1-ին քննարկեց «Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության ընթացքի մասին» հարցը: Խորությամբ վերլուծելով 1985թ. անցած ամիսների գործունեությունը, նշվեց որ Երևանի մետրոպոլիտենի օբյեկտներում հաջողությամբ են ընթանում շինմոնտաժային աշխատանքները:

Կառավարության որոշումը նշանավորվեց նրանով, որ վճռորոշ և արմատական քայլեր կատարվեցին մետրոպոլիտենի դեպի Աջափնյակ տանող երկրորդ հերթի շինարարությունում լուրջ բեկում մտցնելու ուղղությամբ: Նախ հանձնարարվեց Երևանի մետրոպոլիտենի վարչությանը 1986թ. համար նախատեսել 500 հազար ռուբլի՝ Կիևյան փողոցից Աջափնյակի թաղամաս մետրոյի գծի անցկացման նախապատրաստական աշխատանքների իրականացման համար: Կառավարության հանձնարարությամբ «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտը 1986թ. առաջին եռամսյակի վերջին ավարտեց «Բարեկանություն» կայարանից դեպի Աջափնյակ գնացող մետրոյի գծի տեղամասի բանվորական գծագիրը և այն ներկայացրեց հաստատման: Տրված նախագծերի հիման վրա Երջաղգործկոնը հողհատկացումներ նախատեսեց Կիևյան փողոցի և Աջափնյակի շրջանի տարածքներում: 1986թ. ապրիլին Երջաղգործկոնը համապատասխան կազմակերպությունների միջոցով իրականացրեց ստորգետնյա կոնստրուկցիաների փոխադրման աշխատանքները:

Կառավարության այս որոշումը շրջադարձային եղավ Երևանի մետրոպոլիտենի երկրորդ գծի նախատեսված աշխատանքները ցանցային գրաֆիկով 1986թ.բոլոր հատվածներում իրականացնելու համար:

.... 1986թ. հունվարի 26-ին շահագործման հանձնվեց Երևանի մետրոպոլիտենի «Շենգավիթ» կայարանը: Եվ գնացքների ճանապարհը

1. Ֆադեյ Սարգսյան, «Կյանքի դասերը» (ՀՀ Գիտություն) հրապարակչություն, Երևան 2000, էջ 85)

ավելացավ ևս 1.7 կմ-ով, «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Շենգավիթ» ուղևորները հնարավորություն ունեցան անցնել 12-15 րոպեում:

Եզակի էր այս կայարանը, որի կառուցման համար շինարարները հաղթահարեցին վերգետնյա և ստորգետնյա բազում արգելքներ: Դեռ «Գործարանային» կայարանից մետրոյի գծերը հատվում էին Թամանցիների լայնահուն փողոցի հետ: Սակայն գործող երկաթուղային կամուրջի շնորհիվ հեշտացավ անցումը, նրան զուգահեռ մետրոյի համար կառուցվեց կամուրջ: Իսկ մի քանի մետր անց նորից հատում այս անգամ Օրջոնիկիձեի պողոտայի հետ: Այստեղ էլ հենց նախագծողներն ու կառուցողները գտան դժվարին հանգույցի ամենաարդյունավետ լուծումը. բացվեց հսկա խրամուղի, մոնտաժվեցին թունելները և ապա ծածկվեցին: Արդեն «Գործարանային» կայարանից հետո 300 մետր բաց ճանապարհն անցնելուց հետո գնացքը «սուզվում է» երկրի ընդերքը: Ըստ որում, ինչպես ասվել է «Շենգավիթ» կայարանը ևս կառուցվեց բաց եղանակով:

Դժվար էր նաև հենց թունելների հորատումը: Ամեն մետրի առաջ անցումն ապահովվում էր միայն ամրակապով, քանի որ գիծն ընկած էր մակերեսին մոտ, և ամեն րոպե կարելի էր սպասել փլուզումների:

Դիչենք այս հատվածի շինարարական աշխատանքներն իրականացնող կազմակերպություններին «Հայթունելչին» N 25 թունելային ջրկատ, «Երքիմչին» տրեստ, «Հայավիանորոգչին», և այն յուրօրինակ դժվարությունները, որոնք շինարարների մեծ ջանքերի շնորհիվ հաղթահարվեցին այս փառահեղ կոլեկտիվների կողմից: Անսահման մեծ աշխատանքներ կատարեցին գործի հետ առնչվող շատ շինմոնտաժային կազմակերպություններ, հիմնարկ-ձեռնարկություններ:

Հանրապետության աշխատավորների համար մետրոպոլիտենի նոր կայարանի բացումը բերկրալի տոն էր: Այդ առթիվ հունվարի 26-ին հարյուրավոր երևանցիներ էին հավաքվել «Շենգավիթ» կայարանի հրապարակում:

Առաջին գնացքը «Շենգավիթ» կայարանից հանդիսավորությամբ դուրս եկավ երթուղի:

Մետրոպոլիտենի նոր կայարանի բացմանը ներկա էին ԳԿԿ Կենտկոմի առաջին քարտուղար Կարեն Դեմիրճյանը, ԶՍՄՆ Նախարարների

խորհրդի նախագահ Ֆադեյ Սարգսյանը, հանրապետության Գերագույն խորհրդի նախագահության նախագահ Հրանտ Ոսկանյանը և հանրապետության մյուս ղեկավարները:

«Չորավար Անդրանիկ» կայարանում 1986թ. առաջին ամիսներից կառուցողական աշխատանքները վերգետնյա կայարանների շինարարությունում, նոր փուլ էր մտել. օր-օրի արագություն էր զարգացնում: «Ռոսիա» կինոթատրոնի հարևանությամբ Հոկտեմբերյան պողոտայի և Մարքսի փողոցի միջև բացված բավականին խոր փոստրակում, ուր ծավալվել էին բազմաթույթ աշխատանքներ:

Հայ շինարարների հետ կողք-կողքի ստորգետնյա ուղիներ էին գցում Մոսկվայի, Լենինգրադի, Մինսկի և Թբիլիսիի հորատողները, սալարկողների բրիգադավարն էր Կ.Շամեյանը Մոսկվայից:

N160 շինմոնտաժային վարչության մետրոշինարարները 1986 թ. ամռանը «Գարեգին Նդեհի» կայարանում արդեն աշխատանքային փուլի այնպիսի կիզակետում էին, որի ժամանակ գործի արագ ավարտի հիմնական գործողությունը համարվում էին երեսպատման աշխատանքները: Ինչ խոսք, արդեն բավականին փորձ էր կուտակվել տեղի որակյալ բանվորների միջոցով նման աշխատանքների իրականացումն ապահովելու գործում:

Ի դեպ, պետք է ասել, որ մետրոշինարարների մոտ բնավորության մի յուրահատուկ գիծ էր ձևավորվել. որով նրանք տարբերվում էին մյուս շինարարներից: Անկախ այն բանից որ տեղամասում իրենց կարիքը չի զգացվում, օրը գոնե մեկ երկու անգամ լինում էին տվյալ տեղամասում, պարզելու իրոք որևէ օգնության կարիք չէի՞նք զգում: Դեռ դրանով կարել է բացատրել, որ N 160 շինմոնտաժային վարչության գլխավոր մեխանիկ Սուրեն Մեդրակյանի և գլխավոր ինժեներ Հայկ Բաստրմաջյանի ներկայությունը հաճախ այս տեղամասում անհրաժեշտություն չէր, սակայն նրանք օրվա գրեթե բոլոր ժամերին լինում էին շինարարությունում տեղամասի պետ Համլետ Հարությունյանին գործնական օգնություն ցույց տալու համար:

1986թ. դեկտեմբերի սկզբներին «Չորավար Անդրանիկ» տեղամասի ընդերքում լիովին ավարտվել էին ամրակապման, օժանդակ, տեխնիկական սենյակների և ենթակայանի բետոնապատման աշխատանքները և արդեն ձեռնամուխ էին եղել հարդարման ու երեսպատման աշ-

խատանքներին: Անվտանգությունն ապահովելու նպատակով, թունելներում պետք է ստեղծվեին պաշտպանական վահանակներ կախովի առաստաղներ տեղադրելու համար: Այդ աշխատանքներն ավարտելուց հետո վահանակը պետք է ապամոնտաժվեր և գիշերային ժամերին երեսպատեին կառամատույցների ետին պատերը: Եվ այս ամենն ամիսներ շարունակ, անկախ վահանակի ապամոնտաժման ամենօրյա «անտեղի» նույնանման աշխատանքների կրկնությունից:

Բնական խոչընդոտներն անսպասելի էին նաև նախասրահների շինարարությունն սկսելիս: Բանն այն էր, որ շինհրապարակի այդ տարածքով անցնում էր Գետառի բետոնապատ հունը, որը լիովին հիդրոմեկուսացված չէր: Պետք էր պաշտպանիչ բետոնաշերտով մեկուսացնել մոտ 100 մետր երկարությամբ հատված: Աշխատանքներն ավարտվեցին տարեվերջին, որից հետո հրապարակն ամբողջությամբ տրամադրվեց վերին նախասրահի շինարարությունն իրականացնող բրիգադներին: Տեղամասն ամենաբարդն էր երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության պրակտիկայում, և հանձնման ժամկետների հետ մեկտեղ շինարարներին մտահոգում էին կառույցի հուսալիության և որակի հարցերը: Այնինչ մի քանի ժամվա ընթացքում հնարավոր էր շինարարական աշխատանքների որոշ և կարևոր գործողություններ ի չիք դառնային և նրանց վերականգնման համար պահանջվեր ամիսներ: Իրոք, այս կայարանում աշխատանքները դժվարացնում էին ոչ միայն գործող մետրոպոլիտենը, այլև Գետառի հարևանությունը: Կարծես «Դամոկլյան» մի սուր էր կախված կայարանի գլխին: Եղել են դեպքեր, երբ Գետառը «կատաղել» էր, ուժեղ անձրևաջրերի պատճառով ոչ միայն ջրերի քանակն ավելացել է, այլև մետրոյի շինարարության հենց բերանին կուտակված ջուրը վտանգի առաջ է կանգնեցրել հատկապես հարդարման և շատ այլ աշխատանքներ, իսկ ստորգետնյա տեղամասում կուտակված ջրերի հեռացումը պահանջում էր օրեր: Այստեղ հարգանքի տուրք պետք է մատուցել և նորից հիշել հանրապետության ներքին գործերի նախարարության հակահրդեհային պահպանության տնտեսության պետ, գնդապետ Փայլակ Յակոբյանին: Երբեք չեն մոռանա մի դեպք: Դորդ անձրևից հետո, Գետառի ջրերի հոսքը շատ ուժեղ էր և «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի մոտ: Օղակաձև զբոսայգու վերջին մեծ լճակում կուտակված ջրերն ամբողջությամբ լցվում էին մետրոյի ստոր-

գետնյա կայարանները, աշխատանքներին պատճառելով մեծ վնաս, հատկապես հարդարման և նմանատիպ աշխատանքներին: Ահազանգից հետո դեռ դեպքի վայրը չհասած, արդեն Փայլակ Յակոբյանի գլխավորությամբ հակահրդեհային չորս մեքենաներն այնտեղ էին և լճակից կուտակված ջրերը դուրս էին մղում ու Գետառն էին լցնում: Պահանջվեց նույնքան մեքենա ևս կանչել մետրոյի ստորգետնյա ջրերը հեռացնելու համար: Հակահրդեհային ողջ ջոկատը հերոսական աշխատանք կատարեց, նրանց միջոցով փրկվեց հազարավոր ռուբլիների հասնող կատարված աշխատանքը: Հիշատակության է արժանի վարչության պետի անհանգիստ բարեհոգի, սրտացավ մոտեցումը: Երբեմն, դեռ նոր սկսված անձրևի ժամանակ առանց ահազանգի, ներքին ծայրի թելադրանքով, նախորոք հակահրդեհային պաշտպանության անձնակազմը տեխնիկայով կուղարկվեց «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի տեղամասը:

...Մետրոպոլիտենի երկրորդ հերթի գործարկման մասին կառավարության 1985թ. նոյեմբերի որոշումը, այս ուղղությամբ ձեռնարկվող միջոցառումները և անհրաժեշտ հսկողության իրականացումը որոշակի աշխուժություն մտցրեցին աշխատանքի բոլոր հատվածներում: Նախ 86-ի առաջին իսկ օրերից գործնական քայլեր կատարվեցին Կիկյան-Աջափնյայկ հատվածի շինարարության իրականացման նախապատրաստական աշխատանքների ուղղությամբ: Այս կարևոր գործի ձեռնարկումից հետո, հատկապես 86-ի ամռան ամիսներին մեծ թափ ընդունեցին շինարարական աշխատանքները: Երկրորդ հերթի շինարարության N24 հորանցքը հանձնվեց թունելագործների N 25 ջոկատին:

«Արագած» կինոթատրոնի մոտ գտնվող ուղղահայաց հորանի տեղամասում նոյեմբերի վերջին օրերին մեծ թափով իրականացվում էին հորատանցման աշխատանքները: 27.5 մետր ուղղահայաց հորանցքի մեկ մետրը փորված էր: Աշխատանքներն սկսելու առաջին իսկ օրերին պարզվեց, որ հորատողներն ի վիճակի են մինչև տարվա վերջ իրականացնել ողջ հորատանցման աշխատանքները: Եվ նրանց քրտնաջան աշխատանքի արդյունքում իրականացվեց նախատեսվածը: Նրանց նպատակն էր 1987 թվականից սկսել հորիզոնական հորատանցումը:

Հորատողների բրիգադավար Թաթուլ Յարությունյանի կազմակերպված աշխատանքի շնորհիվ, հորատողներ Լ.Ավետյանը, Ն.Կոլեսո-

վր, Պ.Պապոյանը, Ս.Բիդիստրյանը կարողացան մինչև տարվա վերջ կատարել ողջ աշխատանքը, և ավարտվեց 27.5 մ. ուղղահայաց փորվածքը:

... 1987 թվականի շենին «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանում աշխատանքային լարված իրողություն էր: Այստեղ մեծ թափով ընթանում էին հարդարման աշխատանքները: Շարունակ վեր ու վար էին անում բեռնախցիկները, բարձրացվում ապարի վերջին խորանարդ մետրը. ժամանակավոր խողովակներն ու ռելսերը, հորան էին իջեցվում երեսապատման սալիկներ, լուծույթ, ցեմենտ, ամրաններ: Ներքևում միաժամանակ մի քանի բրիգադ էր աշխատում՝ երեսպատում էին պատերը, կամարները:

Մայրաքաղաքի մետրոշինարարների աշխատանքը պսակվեց նշանակալից նոր հաջողությամբ: 1987թ. հունվարի 5-ին շարք մտավ Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի վերջին /ծայրամասային/ «Գարեգին Նժդեհի հրապարակը» կայարանը:

Երևանի մետրոպոլիտենի գնացքները հասան «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանը: Դրանով ամբողջացավ ստորգետնյա մայրուղու առաջին հերթի գիծը՝ 10,5 կմ երկարությամբ: Արդեն մետրոպոլիտենի գնացքները երթևեկություն կատարեցին «Բարեկամություն» կայարանից մինչև գծի վերջին կայարանը, այդ ճանապարհն անցնելով ընդամենը 17 րոպե 30 վարկյանում:

Նոր կայարանը Ամանորի նվերը եղավ երևանցիներին: Օբյեկտն աչքի էր ընկնում շահագործման լավ տվյալներով, ճարտարապետական հետաքրքիր լուծումներով, գեղեցիկ ձևավորմամբ: Նրա ստեղծման համար իրենց ջանքերը, եռանդն ու փորձը ներդրեցին հազարավոր հորատողներ, մոնտաժողներ, հարդարողներ և այլ մասնագիտության բանվորներ, ինժեներներ: Գլխավոր կապալառուն՝ «Հայթունել-չին» վարչությունն էր, նախագծողը՝ «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտը: Կայարանի և համապատասխան թունելների կերտմանը մասնակցեցին խորհրդային երկրի տարբեր հանրապետությունների և ազգերի ներկայացուցիչներ, որոնք կազմեցին կառույցների ինտերնացիոնալ մեծ կոլեկտիվը: Այսպես, Թբիլիսիի մետրոշինարարները մոն-

տաժեցին շարժասանդուղքները, Մոսկվայի հարդարողների մասնագիտացված բրիգադն իրականացրեց գրանիտի և տուֆի երեսպատման աշխատանքները: Կառույցի ստեղծմանն ակտիվորեն մասնակցեցին Կրասնոդարի, Ռոստովի և այլ քաղաքների շինարարները, Հայաստանի շինարարական և մոնտաժային մի շարք կազմակերպություններ «Հայլեկտրամոնտաժ», «Հայկապչին», «Հայասանտեխմոնտաժ» տրեստները, Երևանի մետրոպոլիտենի վարչությունը, որի ծառայությունները կատարել են սարքավորումների կարգավորման ու փորձարկման աշխատանքները: Այս կայարանի կառուցման գործում մեծ ներդրում ունեցան Լենինյան շրջանի, (այժմ՝ Շենգավիթ համայնք) բազմաթիվ հիմնարկ-ծեռնարկություններ: Հարկ է նշել, որ Լենինյանի կուսըջկոմը մետրոպոլիտենի շինարարության ողջ ընացքում ու հատկապես 1986 թվականին, հաճախակի է քննարկել մետրոշինարարությանը վերաբերող հարցեր, գործնական միջոցներ ձեռնարկել շինարարներին օգնելու և ամենօրյա հսկողություն սահմանել, մասնավորապես «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» տեղամասի համար, շրջանի արդյունաբերական ձեռնարկությունների կողմից անհրաժեշտ սարքավորումները ժամանակին պատրաստելու, կազմակերպություններից որակյալ բանվորական ուժով կառույցի աշխատանքներին ընդգրկելու ուղղությամբ:

Նորակառույց կայարանի գործարկումը հնարավորություն տվեց թեթևացնել քաղաքային տրանսպորտի ծանրաբեռնվածությունը, ապահովել ուղևորների կուլտուրական սպասարկումը, զգալիորեն կրճատել փոխադրաժամանակը: Կայարանը մի ամբողջություն կազմեց «Գարեգին Նժդեհի հրապարակի» ստորգետնյա այլ շինությունների հետ: Հրապարակի վերակառուցումն իրականացվեց «Երկոմունչին» գլխավոր վարչության շինարարների կողմից: Նախատեսվեցին այստեղ ստեղծել կինոդահլիճ, գեղարվեստական գործերի ցուցասրահ, սպասարկման այլ ծառայություններ:

Երևանի մետրոյի առաջին հերթն ունենալու էր 9 կայարան: «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանը դարձավ 8-րդը:

1988թ. ողջ ժամանակահատվածում աշխատանքային մեծ լարվածությամբ որոշ հատվածներում շուրջօրյա աշխատանք էր կատարվում:

Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի վերջին «Հայթուներլի» N 41 շինարարական ջոկատի աշխատողները, հաղթահարելով «Ջորավար Անդրանիկ» կայարանի շինման աշխատանքները բոլոր դժվարությունները, քայլ առ քայլ առաջ էին մղում օբյեկտի հիմնական մուտքի կառուցման գործը: Բետոնային աշխատանքներն այստեղ կատարվում էին Համլետ Հարությունյանի ղեկավարությամբ գործող տեղամասը, որն իրենից ներկայացնում էր տարբեր ազգությունների ներկայացուցիչներից կազմված մի համերաշխ ընտանիք: Այստեղ իրենց հայ ազգի գործընկերներ թելման Միքայելյանի, Օնիկ Յովհաննիսյանի, Ալբերտ Սասունցյանի, Արտակ Մկրտչյանի և մյուսների հետ կողք կողքի աշխատում էին հույն Ֆյոխր Լազարևը, ուկրաինացի Նիկոլայ Բարդաշովը և շատ ուրիշներ: Իսկ բարեկամությունը, ինչպես հայտնի է, կարող է հաղթահարել բոլոր դժվարությունները: Թեև կոլեկտիվի անդամները մեծ մասամբ հորատանցողի, մասնագիտություն ունեին, բայց իրենց վրա էին վերցրել բետոնագործների պարտականությունները ևս և հաջողությամբ իրագործում էին կայարանաշենքի կառուցումը: Բետոնագործների կոլեկտիվին մեծ օգնություն էին ցույց տալիս հույն ամրագործները, ուկրաինացի էլեկտրաեռակցողները, հայ ազգի հյուսները: Նրանք բոլորն էլ աչքի էին ընկնում իրենց բարեխղճությամբ, աշխատասիրությամբ և կարգապահությամբ, որը հատուկ է բոլոր մեծ ընտանիքների զավակներին:

«Ջորավար Անդրանիկ» կայարանի վերգետնյա մուտքասրահը, փաստորեն, ստորգետնյա կառույց է: Նախագծողներն ընտրել էին այս տարբերակն այն պարզ պատճառով, որպեսզի շենքը վնաս չպատճառի «Ռոսիա» կինոթատրոնի ընդհանուր տեսքին: Տեղամասի կոլեկտիվն արդեն ավարտել էր կայարանաշենքի բոլոր հենապատերի կառուցման աշխատանքները, տեղադրվել էին միաձույլ տանիքի բոլոր հեծանները, որի վրա պետք է դրվեին ծածկասալերը: Անելիքները դեռ շատ էին, բայց շինարարները համոզված էին, որ իրենց կհաջողվի ծրագրվածից շուտ ավարտել ծածկապատումը, դրանով իսկ ճակատ բացել հարդարողների համար:

Չմռան ընթացքում բավականին ձգձգվեցին շենքի կառուցման աշխատանքները, քանի որ հնարավոր չէր ամբողջ ճակատով ծավալել բետոնի տաքացման գործը: Խոչընդոտների հետևանքով առաջացած

ձեղքվածքը հետագա ամիսներին փակվեց և մինչև 1988թ. վերջին օրերը կայարանում գործերը լավ էին ընթանում:

... 1988թ. Աջափնյակի «Արագած» կինոթատրոնի մոտակայքում, Հալաբյան-Աբեյան փողոցների խաչմերուկի շինհրապարակում դրվեցին Երևանյան ստորգետնյա մայրուղու երկրորդ հերթի շինարարության հիմքերը: Նախատեսված էր 1990թ. մետրոյի «Բարեկամություն» կայարանից գնացքը հանել Հրազդանի գեղատեսիլ կիրճը, հասցնել մինչև Աջափնյակում կառուցվող երկու կայարանները, որոնց միջև ընկած հեռավորությունը 1500 մետր էր: Իսկ ինչպիսի աշխատանքներ կատարվեցին այս հատվածում:

Դեպի Աջափնյակ թաղամաս գնացող մետրոյի կառուցման աշխատանքները /մինչև 1991թ./ կատարվեցին չորս տեղամասում: «Բարեկամություն» կայարանից գնացող գիծը N 24 հորանից շարունակվեց դեպի Հրազդան գետը: Փաստորեն, ամբողջությամբ այ և ձախ ընթացքային թունելները հորատանցվեցին: «Հայպետրանսնախագիծ» ինստիտուտի ճարտարապետները ձեռնամուխ էին եղել դեպի աջափնյակ գնացող /«Արագած» կինոթատրոնի մոտ/ կամրջի նախագծման աշխատանքներին, որի նախագծի ճարտարապետն է Սեմյոն Բաղդասարյանը:

«Արագած» կինոթատրոնի մոտ կառուցվեց N 25 հորանը: Այն ամբողջությամբ ավարտվեց և սկսվեց դեպի ապագա կայարանը գնացող /հորանից ոչ շատ հեռու/ օժանդակ թունելների հորատանցումը: Այս տեղամասում ավարտվեց շարժասանդուղքների թեք թունելի հորատանցումը:

Զգալի աշխատանք կատարվեց նաև N 26 հորանում, որը տեղավորված էր Ջանիբեկյան և Շիրակ փողոցների միջնահատվածի տարածքում: Այստեղ կառուցվեց հորանային համալիրը, դեպի ընթացքային թունելները գնացող օժանդակ թունելները: Ընթացքային թունելներում հորատանցվեցին շուրջ 50-ական մետր հատված:

...Շուրջ 10 տարի տևեցին «Ջորավար Անդրանիկ» կայարանի շինման աշխատանքները: Այստեղ շինարարության ձգձգման պատճառը շինարարները չէին: Հիշենք, որ պարզապես օբյեկտը կառուցվում էր յուրօրինակ պայմաններում: Միությունում բացառիկ երևույթ հանդիսացող այդ շինարարական աշխատանքները կատարվեցին առանց ընդհատելու մետրոպոլիտենի աշխատանքները: Պայթեցումներ

րը, հորատանցումները, մոնտաժային և այլ աշխատանքները կատարվում էին գիշերվա միայն այն ժամին, երբ գծում գնացքների երթևեկությունը դադարեցվում էր: Կայարանը կառուցվեց մեծ դժվարություններով: Երկրի վրա այս կառույցի արժեքը կազմեց 16 միլիոն 770 հազար ռուբլի, երևի ավելի շատ քան որևէ այլ կայարանի վրա ծախսվեց:

Կայարանը շահագործման հանձնվեց 1989թ. նոյեմբերի 29-ին: 1987 թ-ից կայարանի շինարարությանը ձեռնամուխ եղան N41 թունելային ջրկատի մասնագետները, նրանք շարունակեցին նախորդ տարիներին N160 շինմոնտաժային վարչության և N25 թունելային ջրկատի սկսած գործը: Կայարանի շինարարական աշխատանքներին մասնակցեցին նաև բազմաթիվ շինարարական և մոնտաժային կազմակերպություններ, որոնց քրտնաջան աշխատանքը երբեք հնարավոր չէ մոռանալ: Առանձնապես հիշատակման արժանի են N41 թունելային ջրկատի Պ.Յոզիանիսյանի ղեկավարած տեղամասի փականագործ-մոնտաժողներ Ա. Վարդանյանի, Ռ. Երիցյանի, էլեկտրիկ-փականագործ Ս. Առուշանյանի, հորատողներ Է. Բադալյանի, Օ. Օհանյանի անունները, որոնք շինարարության սկզբից մինչև ավարտն աշխատեցին տեղամասում: Էլեկտրական սարքավորումների մոնտաժման ու կարգավորման աշխատանքները կատարվեցին «Յայլէլեկտրամոնտաժ» տրեստի N1 մոնտաժային վարչության և Մուսոյանի տեղամասի մոնտաժողները:

«Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի շինարարության մասին պահպանված փաստաթղթերի մեջ էր Երքաղխորհրդի գործկոմի 1989թ. դեկտեմբերի 2-ի որոշումը, նպատակահարմար գտա տպագրել այն .

Երևանի մետրոպոլիտենի՝ շահագործման հանձնված կայարանը «Ձորավար Անդրանիկ» անվանելու մասին Երևան քաղաքի գործադիր կոմիտեն որոշում է .

Ընդունելով Երևանցիների առաջարկությունը՝ Յոկտեմբերյան պողոտայի վրա շահագործման հանձնված մետրոպոլիտենի նոր կայարանն անվանակոչել «Ձորավար Անդրանիկ»

**Գործկոմի նախագահ՝
Գործկոմի քարտուղար՝**

**Ա.Ս.Գեղամյան
Ա.Ա.Մակարյան**

Ողջունելի էր Երքաղխորհրդի գործկոմի ընդունած որոշումը Երևանի մետրոպոլիտենի «Յոկտեմբերյան» կայարանը «Ձորավար Անդրանիկ» վերանվանելու մասին: Այդ տարիներին, որպես քաղ-

խորհրդի մշտական հանձնաժողովներից մեկի ղեկավարի, մոտիկից չփվելով Երքաղխորհրդի գործկոմի աշխատանքներին, զգացել ենք Երքաղգործկոմի նախագահ Արտաշես Գեղամյանի մարդկանց ունկնդրելու և արժեքավոր առաջարկությունները գործնականորեն լուծելու ունակությունը:

«Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի շահագործման առաջին իսկ օրից ապացուցվեց, որ մայրաքաղաքի ամենածանրաբեռնված տրանսպորտային ուղևորահոսք ունեցող հատվածում մեկ օր շուտ մետրոյի կայարանի շահագործումը, իրոք, բնակչության համար կենսական նշանակություն ուներ: Բավական է ասել, որ մինչև «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի շահագործումը մետրոպոլիտենով օրական միջինը տեղափոխվել է 110 հազար ուղևոր, կայարանի շահագործումից հետո այդ թիվը հասել է 135-140 հազարի:

Միլիկյան թաղամաս զնացող ճանապարհի եզրին կառուցվեց N29 հորանային համալիրը: Այն ամբողջությամբ ավարտվեց: Կառուցվեց նաև դեպի կայարանային համալիր զնացող 500 մ երկարություն ունեցող թունելից 80 մ հատվածը:

Երևանի մետրոպոլիտենի երկրորդ հերթի շինարարության ավարտով «Բարեկամություն» կայարանը կկապվեր Աջափնյակ թաղամասի հետ, կունենար 3.2 կմ երկարություն: Կայարաններից մեկը նախատեսված էր կառուցել «Արագած» կինոթատրոնի հարևանությամբ, մյուս՝ Աշտարակի խճուղու մոտ կառուցվող Յուսիս - արևմտյան բնակելի զանգվածի մատույցները: Երևանի մետրոպոլիտենի երկրորդ հերթն իր նախագծային վկայականն ստացել էր «Յայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտում, «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի հետ համատեղ: Նախատեսված էր այս հատվածում իրականացնել ընդհանուր արժեքով 77 միլիոն ռուբլու շինմոնտաժային աշխատանքներ /մինչև 1989թ. նոյեմբերը ծախսվեց 8 մլն. ռուբլի/: Դրա գործարկումով Յուսիս-արևմտյան բնակելի թաղամասը կկապվեր քաղաքի կենտրոնի և հարավային թաղամասերի հետ:

...1993թ. «Յայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտում սկսվեց «Չարբախ» կայարանի նախագծումը և շինարարությունը միաժամանակ: 1996թ. դեկտեմբերի 25-ին շահագործման հանձնվեց վերոհիշյալ կայարանը, թվով 10-րդը, որը վերգետնյա միագիծ ուղիով, որպես կցու-

ղի, սկիզբ է առնում «Շենգավիթ» կայարանից և ունի 1575մ երկարություն: Մետրոպոլիտենի այս հատվածը նախատեսված է մետրոշինության տեխնիկական նորմերին համապատասխան:

Երևանի մետրոպոլիտենի վրա, իր 10 կայարաններով ծախսվեց 160 միլիոն ռուբլի:

«ՉՈՐՐՈՐԴ ԻՇԽԱՆՈՒԹՅՈՒՆ»

Երևանի մետրոպոլիտենի՝ ժողովրդական այդ մեծ կառույցի շինարարությամբ միայն շինարարները և նրանց հետ առնչվող կազմակերպությունները չէին, որ զբաղված էին:

«Չերևացող շինարարները» մետրոպոլիտենի շինարարության գործում իրենց մեծ դերն էին կատարում: Դրանք մամուլի, ռադիոյի և հեռուստատեսության աշխատողներն էին, որոնք թերթերի և ամսագրերի, ռադիոյի և հեռուստատեսության միջոցով լուսաբանում էին մետրոյի շինարարության ողջ ընթացքը, երևանցիներին տեղյակ պահում գործերի՝ ինչպես դրական առաջընթացի, այնպես էլ տեղ գտած թերությունների ու հոգսերի մասին: Կարելի է վստահորեն ասել, որ նրանց գործունեությունը ոչ միայն նպաստում էր մայրաքաղաքի մետրոպոլիտենի շինարարության հաջող և ժամանակին ավարտին, այլև նրանց ակտիվ միջամտությունը մեծապես օգնում էր շինարարներին: Այնպես, որ «չորրորդ իշխանությունն» իր ծանրակշիռ դերն էր կատարում Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության գործում: Այս առումով տեղին է նրանց գործունեությանն անդրադառնալ հանգամանորեն, ըստ պատշաճի ներկայացնել այն երախտավորներին, որոնք իրոք, սրտացավ մոտեցմամբ ազգանվեր գործ կատարեցին և ուսումնասիրությունները թղթին հանձնելով ստեղծեցին արժեքավոր ու մնայուն գործեր: Այստեղ շատ հակիրճ կխոսվի միայն որոշ ամսագրերում, թերթերում հրապարակված մի քանի կարևոր տեղեկությունների մասին, որոնցից ընթերցողը ամբողջությամբ գաղափար կկազմի 1970-1980-ական թվականներին նրանց կատարած գործերից, լցվելով հավատով, որ հետագայում «չերևացող» նվիրյալների թողած հետքը մանրակրկիտ կլուսաբանվի և կդառնա մեր ժողովրդի կատարած գործերի արժանի օրինակներից մեկը:

* * *

1978 թ. հունվարին Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության մասին ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի որոշումը լայն արձագանք գտավ հանրապետության մամուլի, ռադիոյի և հեռուստատեսության աշխատողների շրջանում: Ուսումնասիրությունները ցույց

տվեցին, որ հանրապետությունում առաջինը «Գիտություն և տեխնիկա» ամսագիրն արձագանքեց պատմական այս որոշմանը, որի էջերում տպագրված հոդվածները գրված են գիտական և գործնական խորը վերլուծությամբ, մետրոշինարարներին օգնելու, բազմակողմանի տեղեկատվություններ մատուցելու պատրաստակամությամբ: Եվ այն կատարվել է առանց պահ իսկ կորցնելու, հանրահայտ որոշումը հրապարակելուց գրեթե անմիջապես հետո: Ասածն ապացուցվում է թեկուզ այն պարզ փաստով, որ դեռ երկու ամիս չանցած, «Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրի 1978թ. 3-րդ համարը գրեթե ամբողջությամբ նվիրվել է մետրոպոլիտենի շինարարությանը: Որպեսզի ընթերցողի համար պարզ լինի ամսագրում տպագրված ողջ փաթեթի ծանրակշիռ արժեքը, թվարկենք համարում զետեղված լայնածավալ հոդվածների միայն խորագրերը. Գալինա Բեյաևա՝ «Համաշխարհային մետրոշինարարության զարգացման պատմությունը», Եֆիմ Աեզնիչենկո՝ «Մոսկվայի մետրոյի կառուցման պատմությունը» («Մետրոստրոյ» ամսագրի գլխավոր խմբագիր), Միխայիլ Լեբեդև՝ «Մոսկվայի մետրոպոլիտենի տեխնիկան» (Մոսկվայի մետրոպոլիտենի գլխավոր ինժեների տեղակալ), Ն.Տիմոֆեև՝ «Հիշում է առաջին մեքենավարը», Նինա Ֆեդոսյակ՝ «Սովետական միության օգնությամբ», Սվետլանա Պոնոմարենկո՝ «Մետրոյի թունելների հորատման աշխատանքների մեքենայացումը», «Աշխարհի մետրոպոլիտենների շարժակազմը» (հեղինակը «Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրի պատասխանատու քարտուղարն է), Եֆիմ Աեզնիչենկո՝ «Մետրոյի աղմուկի պակասեցման պրոբլեմը» («Մետրոստրոյ» ամսագրի գլխավոր խմբագիր):

Ամսագրի հոդվածները կարծեք մետրոյի շինարարության մտահղացում-նախագծում-շինարարություն շղթայի ստեղծման մի անգնահատելի «բառարան լինի»՝ հազեցված քաղաքների մետրոշինարարություններում եղած դժվարությունների հաղթահարման ուղիների բացահայտումներով, գործնական և գիտական հիմնավորմամբ, նախագծողների և կառուցողների իրականացման ուղիների տարբերակներով: Իրոք, ամսագիրը հասել է իր նպատակին՝ օգնել սկսած մետրոշինարարությամբ ապրող մարդկանց՝ իրենց աշխատանքային գործողություններում:

Չարմանք է պատճառում խմբագրության հեռատեսությունն. առա-

ջին իսկ համարից նախապատրաստելով երևանցիներին ապագա մետրոպոլիտենի ուղևորներին, պատրաստ լինել և խուսափել ոչ հաճելի անակնկալներից, դժբախտ պատահարներից: Եվ դրանք լուսաբանվում են երբեմն մի քանի նախադասությամբ, լակոնիկ՝ ու պարզ լեզվով, տպավորիչ նկարչական պատկերներով, միաժամանակ նրանցում ընդգրկվել են հետաքրքիր դեպքեր, փաստեր, կարճ մեկնաբանություններով: Պարզ երևում է, որ նպատակ են ունեցել փաստերն ու օրինակներն այնպես ներարկել ընթերցողի ուղեղում, որպեսզի երբեք դրանք չմոռացվեն: «Խայտաբղետ փաստեր, դեպքեր, թվեր» ընդհանուր խորագրի տակ այդ փոքրիկ «հոդվածները» կարծեք անհրաժեշտ են յուրաքանչյուրին, առանց որի չես կարող ճիշտ օգտվել մետրոյի ծառայություններից, իսկ բազմաթիվ թվերին, փաստերին տեղյակ լինելը կարծեք սեր և սպասում է արթնացնում դեպի ապագա մետրոպոլիտենը:

Չարմանալի է, ինչպես է հաջողվել խմբագրությանը Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության իրականացման թույլտվությունից հետո կարճ ժամանակում այդքան լայնածավալ և արժեքավոր հոդվածներ հարապարակել ամսագրում: Դրանց «ծննդի» պատմությունը հետաքրքիր է:

«Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրի պատասխանատու քարտուղարն իմ դասընկեր Ռաֆայել Հարությունյանն էր: Դեռ դպրոցական տարիներին կնքվեց նրա մականունը «քայլող հանրագիտարան»: Այդ տարիներին ժողովրդական տնտեսության, գիտության և տեխնիկայի յուրաքանչյուր բնագավառից, նույնիսկ գիտական շատ հետազոտությունների ուղղությամբ տարվող աշխատանքների մասին այնքան տեղեկություններ գիտեր, որ ոչ միայն մեզ, այլև ուսուցիչներին զարմանք էր պատճառում: Ընտանեկան դաստիարակությունը և բնածին ունակություններն իրենց դերը կատարել էին: Պարզ էր, որ հետագա տասնամյակներին ավելի խորացած հետաքրքրասիրությունները և անձամբ գիտությամբ զբաղվելն իր որոշիչ խոսքը պետք է ասեր: Երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտն ավարտելուց հետո աշխատում էր գիտահետազոտական ինստիտուտում, ապա պոլիտեխնիկական ինստիտուտում անցավ դասախոսական աշխատանքի: Արդեն գիտնականի անուն վաստակած տեխնիկական գիտությունների թեկնածու Ռաֆայել Հարությունյանին ճանաչում էին շատերը, այդ թվում նաև «Գիտություն

և տեխնիկա» ամսագրի գլխավոր խմբագիր, ակադեմիկոս Մարտին Վահանի Կասյանը և նրա առաջարկությամբ մանկավարժական ու գիտական աշխատանքների հետ մեկտեղ Ռաֆայել Հարությունյանը «Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրում ստանձնեց պատասխանատու քարտուղարի պարտականությունները: Եվ ակադեմիկոսը, և գլխավոր խմբագրի տեղակալը Հայկական Գիտատեխնիկական լրատվության և տեխնիկատնտեսական հետազոտությունների ու գիտահետազոտական ինստիտուտի տնօրեն Լեոնարդ Ֆրանցի Սարուխանյանը, զբաղվելով իրենց բազմապիսի աշխատանքային գործունեությամբ, խմբագրական ծանրաբեռնված աշխատանքը դրել էին պատասխանատու քարտուղարի վրա: Ռաֆայել Հարությունյանի բարեխիղճ աշխատանքը, բազմակողմանի և խորը գիտելիքները հնարավորություն տվեցին ավելի հետաքրքիր դարձնել ամսագրի աշխատանքները:

Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության մասին լուրը նախ նրան ուղղում է ավագ ընկերոջ, «Կոմունիստ» թերթի գլխավոր խմբագրի Բորիս Մկրտչյանի մոտ: Մանրակրկիտ քննարկելով մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքներին նպաստելու հարցը, որոշում են «Կոմունիստ» թերթում, ինչպես նաև Հայաստանի լրագրողների միությունում ստեղծել «թղթակցական կետ», պարբերաբար անդրադառնալ Երևանի մետրոյի նախագծման ու շինարարության հարցերին:

Ռաֆայելն իր առջև խնդիր է դնում հանդիպել «Մետրոստրոյի» ամսագրի գլխավոր խմբագիր Եֆիմ Ռեզնիչենկոյին, խնդրել ամսագրի աշխատողների ուժերն օգտագործել մետրոպոլիտենի շինարարությանը վերաբերվող հետաքրքիր տեղեկատվություններով «Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրում հանդես գալու համար: Այս խմբագրությունն իր յուրօրինակ աշխատանքային բնույթով, ինչպես այն ժամանակ ընդունված էր ասել «փակ» խմբագրություն էր, ամեն մի մարդ չէր կարող «սողակել» խմբագրության դռներով, չէ որ խմբագրության գործունեության հետ կապված հեռուներ տանող, ստորգետնյա շատ անցուղիներ գաղտնի էին, որոնցից մեկն էլ Կրեմլ տանող անցուղին էր:

Ռաֆայել Հարությունյանն իր գիտական ներդրումներով, մտահղացումներով նաև «փակ», «զաղտնի» աշխատանքներով ճանաչված էր Հայաստանից էլ դուրս, հատկապես Մոսկվայում, տարիներ շարունակ, որպես Երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտի գիտնական, Մոսկվա-

յի թեթև համաձուլվածքների համամիութենական գիտահետազոտական ինստիտուտի, Կուլբիշևի և Կրասնոյարսկի այլումինի գործարանների հետ զբաղվում էր «ժողովրդական տնտեսության մեջ օգտագործվող այլումինի համաձուլվածքից բարձր արտադրողական տեխնոլոգիական գծերի վրա պրոֆիլների ստացման» հույժ կարևոր թեմայով, որի համար հետազայում նա արժանացավ ԽՍՀՄ Նախարարների Խորհրդի պետական մրցանակի: Այս բոլորից հետո կասկած էլ նրա բարի ու անկեղծ, հայրենավեր մղումներին: Պետանվտանգության աշխատողները տարբեր ձևերով «պրոֆիլակտիկ» հետազոտություններ կատարելուց հետո տվեցին իրենց համաձայնությունը, որպեսզի «Գիտություն և տեխնիկա» համագործակցի «Մետրոստրոյ»-ի հետ: Ձեռք է բերվում վստահություն: Ավելին, գլխավոր խմբագիր Եֆիմ Ռեզնիչենկոն, տեսնելով երիտասարդ գիտնականի, լրագրողի անսահման ու անմնացորդ նվիրումը դեպի իր քաղաքի կարևորագույն հոգսերից մեկը, Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությանն օգնություն ցույց տալու վճռակա-նությունը, դառնում է նրա մեծ ընկերն ու առաջին օգնողը: Նախ՝ Ռաֆայել Հարությունյանի համար կանաչ ճանապարհ է բացվում Երևանի մետրոյի նախագծողներին, շինարարներին օգնելու նպատակով հանրահայտ «Մետրոստրոյի» խմբագրության ողջ հնարավորությունների հետ ծանոթանալու համար և երկրորդ հատուկ խմբագրական ընդլայնված կոլեգիայում քննարկվում և մշակվում է միջոցառումների հստակ ծրագիր ըստ թեմաների, նշելով կատարման ժամկետը «Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրում կոլեգիայի անդամների, թղթակիցների կողմից արժեքավոր հոդվածներով հանդես գալու համար: Այս բոլոր աշխատանքների կորդինացման և ղեկավարման պարտականությունները դրվում են բազմավաստակ ժուռնալիստ, խմբագրության բաժնի վարիչ Ավետլանա Պոմոմարենկոյի վրա, որն իր անհանգիստ բնավորությամբ, ինչպես ասվում է, մի ոտքը Մոսկվա, մյուսը Երևան, Ռաֆայել Հարությունյանի հետ աշխատելով, իր ծանրակշիռ գործն է կատարում:

Կառույցի ոգին հասկանալու համար ամսագրի պատասխանատու քարտուղարը և Մոսկվայի թղթակիցը խորությամբ ուսումնասիրում են մետրոպոլիտենի նախագծման և շինարարության «նեղ տեղերի» վերացման համար անհրաժեշտ պատվերները, որպեսզի «Մետրոստրոյ» ամսագրի աշխատողները համապատասխան հոդվածներով հանդես

զան ի օգնություն երևանի անփորձ մետրոշինարարներին, որպեսզի նրանց ծանոթացնեն տարբեր երկրներում ստորերկրյա կառույցների ժամանակ առաջացած բարդությունների հաղթահարման ուղիների հետ, նախագծողներին, ճարտարապետներին վերջին ժամանակահատվածում ստեղծված նորագույն լուծումների, հորատող ծանր ֆիզիկական աշխատանքը մեքենայացնելու խնդրի հետ մետրոպոլիտենի ինժեներատեխնիկական աշխատողներին և մատակարարող ծառայություններին տեղեկացնեն, հորատման աշխատանքների մեքենայացման, նոր տեխնիկա ձեռք բերելու հնարավորությունների հետ և այլն:

Եվ ահա 1978 թվականի առաջին իսկ ամիսներից, հիմնականում մինչև 1988 թվականը, բացի հիշատակված հողվածներից ծնունդ են առնում «Պողպատյա հորատող մեքենաները», «Մետրո քսան քաղաքներում» «Պրագայի մետրոպոլիտենի նոր մայրուղին», «Աշխարհի մետրոպոլիտենների շարժակազմը», «Խորհրդային Միության գործող և նախագծվող մետրոպոլիտենները» և մեծ արժեքը ներկայացնող ծավալուն այլ հողվածներ:

«Չայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտին, որը երևանի մետրոպոլիտենի ստեղծման ողնաշարն էր, օգնել էր պետք նոր տեղեկատվություններով: Արդեն փորձված նախագծողներին հեշտությամբ չէր կարելի համոզել, որ յուրաքանչյուր «նորածին» մտահղացումը նախորդից լավն է, համադրել էր պետք, այն էլ խորությամբ, տեխնիկական, տնտեսագիտական պարամետրերի խորն ու հավաստի տվյալներով: Այս բոլորը Ռաֆայել Չարությունյանը լավ էր հասկանում հատկապես Վլադիմիր Դանդուրովի հետ սերտ հարաբերությունների մեջ մտնելով: Եվ այդ էր պատճառը, որ յոթանասունական թվականների վերջին, համակարգչային տեխնիկայից զուրկ պայմաններում, ամիսներ շարունակ լարված ու քրտնաջան աշխատանքի շնորհիվ ամսագրի պատասխանատու քարտուղարը, օրինակ «Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրի 1978 թ. 10-րդ համարում «Աշխարհի գործող մետրոպոլիտենները» խորագրի տակ սխեմատիկ ցույց տվեց գործող, նորություններով հագեցված աշխարհի 50 կարևորագույն մետրոպոլիտենների հիմնական «պարամետրերը», սկսած քաղաքների ազգաբնակչության թվից, մետրոպոլիտենների տեխնիկատնտեսական կարևոր ցուցանիշներից, վերջացրած սպասարկման աշխատանքների հետ կապված հարցերով: Ենդ մասնա-

գիտական «գիտարկումները» չեն կարող հայտնաբերել մի որևէ կարևոր տեղեկություն, որն արժարժված չլինի բավականին ծավալուն սխեմայի մեջ: Ինչպիսի մեծ բարեխղճություն, նախագծողներին, կառուցողներին օգնելու ինչպիսի ցանկություն պետք է ունենա մարդը, որ բժախնդրորեն մոտենա այդպիսի արժեքավոր գործին:

Իրոք, ամիսների ընթացքում գործնական աշխատանքային մթնոլորտ է ստեղծվում «Մետրոստրոյ», «Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրերի աշխատողների ու երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության հետ առնչվող կազմակերպությունների և մասնավորապես «Չայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվի "մետրո և թունելներ" բաժնի համապատասխան աշխատողների միջև: Չատկապես սերտ աշխատանքային կապեր են ստեղծվում գիտնական-թղթակից Ռաֆայել Չարությունյանի և նախագծող Վլադիմիր Դանդուրովի միջև: Երբեմն բանավեճերի մեջ մտնելով միմյանց հետ, նրանց անկեղծ փոխհարաբերությունները մեծապես նպաստել են գործին: Ամսագրի պատասխանատու քարտուղարի մոտ վառ հիշողություններ է թողել Վլադիմիր Կոնստանտինովիչը, հուսով ենք, որ դրանք կհանձնվեն թղթին:

Եկել էր և այն ժամանակը, երբ ոչ միայն անհրաժեշտ էր «սովորեցնել» երևանի մետրոպոլիտենով զբաղվող մարդկանց, այլև ցույց տալ, թե ինչպիսի հայրենանվեր գործեր են կատարվել երևանի ընդերքում, ինչպիսի հեռանկարային զարգացում էր ապրելու մայրաքաղաքի մետրոպոլիտենը: Աշխարհի մետրոնախագծողներին, շինարարներին պետք էր ցույց տալ, թե հայ նախագծողները, ճարտարապետները, շինարարներն ինչպիսի նորամուծություններ են մտցրել աշխարհի մետրոշինարարության մեջ: 1979 թվականի «Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրի 7-րդ համարը գրեթե լրիվ նվիրված էր երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությանը: Տպագրվել էր «Չայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի տնօրեն Վլադիմիր Դանդուրովի և ինստիտուտի «Մետրո և թունելներ» բաժնի պետ Արկադի Կուրիսկոյի «Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթը», Երևանի կառուցվող մետրոպոլիտենի տնօրինության պետ Իվան Պապիկի՝ «Կառուցվում է Երևանի մետրոպոլիտենը», «Չայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի «Մետրո և թունելներ» բաժնի գլխավոր մասնագետ Ռոմուալդ Գեղամյանի «Երևանի մետրոյի գծերի զարգացման հեռանկարները», Երևանի կառուցվող մետրոպոլիտենի

տնօրինության գլխավոր ինժեներ Սերգեյ Բաղայրովի «Երևանի «Մետրոշին» արդյունավետություն և որակ», «Հայթունելչինի» վարչության պետ Լեոնիդ Հարությունովի՝ «Հայթունելչինը» կառուցում է Երևանի մետրոն», Երևանի մետրոպոլիտենի կայարանների ճարտարապետների և այլ իրավասու անձանց տարբեր խորագրերով տպագրված հոդվածները: Կարդում ես և հպարտությամբ լցվում. կարծեք ակնթարթային արագությամբ է ստեղծվել հիացմունք պատճառող հայ մասնագետների զարմանահարաշ գործերը: Անհնարին է նույնիսկ ոչ մասնագետ, գործից հեռու կանգնած մի հայրողի կարող և չհպարտանա նրանց սթափ մտածելակերպի, պրպտող մտքի արդյունքով: Յուրաքանչյուր հոդված իր խոսքն է ասում ընթերցողին, համեստ ներկայացնում մտածածն ու արածը, որը մարդու մեջ արթնացնում է շինարարությանն օգնելու մեծ ցանկություն: Պարզ է, հոդվածները «միս ու արյուն» են ստացել պատասխանատու քարտուղարի անքուն գիշերների շնորհիվ: Իրոք, Ռաֆայել Հարությունյանը հասել էր իր նպատակին: Որպես գրվածի ապացույց և որպես ականատես ասենք, որ «Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրում Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությանը վերաբերվող հոդվածները մեծ հետաքրքրություններ էին առաջացնում ոչ միայն մետրոյի հետ առնչվող մարդկանց, այլև հասարակության մեջ ընդհանրապես: Պարզ է, որ ուղղակի, թե անուղղակի ճանապարհով հոդվածներն օգնում էին մետրոպոլիտենի շինարարությանը, որակյալ շատ մասնագետներ իրենց պատրաստակամությունն էին հայտնում անձնական մասնակցությամբ օգնել դժվար օղակներում աշխտանքների իրականացմանը:

«Գիտություն և տեխնիկայում» գունավոր ներդիրով առաջին անգամ տպագրվեց Երևանի մետրոպոլիտենի ուրվագծային գծագիրը՝ վերևի ձախ անկյունում Սասունցի Դավթի նշանավոր պատկերով: Այս ուրվագծային գծագիրն արտատպեցին սփյուռքի համարյա բոլոր թերթերը և այն աննշան փոփոխություններով այսօր ճանփորդում է Երևանի մետրոպոլիտենի ամեն մի վագոնում՝ սպասելով լավ օրերի, երբ էկոլոգիայի գաղափարների հաղթանակը կհանգեցնի այդ գծագրի ընդարձակմանն ու ծավալմանը:

Հասարակությանը, ազգին նվիրվելու համար միայն բնածին ունակությունը քիչ է, ընտանեկան ճիշտ դաստիարակություն է պետք հենց

օրորոցից: Հիշում եմ, դեռ ստալինյան տարիներին 15-16 տարեկան Ռաֆայելի թևավոր խոսքը. «Ազգի համար պայքարի կարևորագույն ճակատը որտեղ է ես այնտեղ եմ»: Այն ժամանակ շատերի համար անհասկանալի, վտանգավոր էին հնչում այս խոսքերը: Իրոք, միայն բազմակողմանի զարգացած «քայլող հանրագիտարանը», ազգանվեր ծնողների դաստիարակված որդին, կարող էր նման նախադասության հեղինակը լինել: Իր կյանքի անցած ողջ ժամանակահատվածում Ռաֆայել Հարությունյանը հավատարիմ մնաց իր ազգանվեր սկզբունքին: Իրավամբ նրա հայրը, հայ ժողովրդի արժանի զավակ, ակադեմիկոս Ալեքսանդր Թամանյանի աշակերտ Վարազդատ Մարտիրոսի Հարությունյանը երջանիկ հայր է...

Հիմա քան երբևէ, ոչ թե խոսքով, այլ անմնացորդ նվիրումով, ազգին նվիրյալներ են պետք:

... 1978 թվականին «Գարուն» ամսագրի 7 և 8 համարներում լուստեսավ «Հայրերի դիմանկարները՝ որդիների համար» խորագրով ակնարկը, որը մեծ արձագանք գտավ հանրապետությունում: «Գարուն» ամսագիրը գլխավոր խմբագիր Վարդգես Պետրոսյանի հմուտ և բանիմաց աշխատանքի շնորհիվ մեծ հեղինակություն էր վայելում հանրապետության ընթերցասեր հասարակության շրջանում: Իսկ այս հոդվածը Երևանի մետրոյի շինարարության, երևանցիների երազանքի մասին էր և պատահական չէր, որ «Գարուն» ամսագրի այդ համարները մի քանի օրվա ընթացքում սպառվեցին:

... «Գարուն» ամսագրի խմբագրության գործուղումով արձակագիր, ժուռնալիստ Մերուժան Տեր-Գուլանյանը մեկ ամիս աշխատում էր Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության «Բարեկանության» տեղանասում, մոտիկից տեսնում, ճանաչում ստորգետնյա աշխատանքը, թունելագործի դժվար մասնագիտությունը: Բանվորները նրան ընդունում էին որպես հերթական նորեկի, որին պետք է սովորեցնեին հորատանցողի մասնագիտությունը: Լրագրողի «ծպտյալ» աշխատանքի մասին N 160 շինմոնտաժային վարչության պետ Ժորժ Ավանեսյանը տեղյակ է պահում «Բարեկանություն» տեղամասի պետ Գագիկ Մարտիրոսյանին, և այդպես էլ մինչև վերջ նրա աշխատանքային ընկերները չի-

մացան նրա ով լինելը:

Ինչպես արդեն ասվեց ժուռնալիստներից մեկն աշխատանքի անց-
նելով մետրոպոլիտենում, իր աշխատանքային «մկրտությունը» ստա-
նում է մի տոննա բետոնե սալը լատոկը «բերելով»: Ռա Մերուժան Տեր-
Գուլանյանն էր:

Ժուռնալիստը մեկ ամիս աշխատելով մետրոյի շինարարությունում
որպես հորատող բանվոր, մեծ սիրով է լցվում իր բանվորական ընկեր-
ների նկատմամբ: Նրանց մարդկային անկեղծ նվիրվածությունը միմ-
յանց նկատմամբ, անմնացորդ նվիրումը աշխատանքին և կարելի է
ասել, անձնագոհ վերաբերմունքը գործի նկատմամբ, ուղղակի գերում
է լրագրողին: Բրիգադի աշխատողներ Սպարտակ-Ռազմիկ-Գուրգեն-
Աշոտ-Վոլոդյա կերպարներով ամփոփում է մետրոպոլիտենում աշխա-
տող կոլեկտիվի անդամների կերպարը, որպես մաքուր ու զուլալ հոգու
տեր մարդկանց, նվիրյալների, հայրենասերների: Եվ նրանց հոգու խոր-
քից է ասում հորատողներից մեկը. «Ես մի քիչ ամաչում եմ մեր քաղա-
քի այն տղամարդկանց համար, որոնք իրենց ապրուստը վաստակում
են թեթև աշխատանքով: Հեշտ վաստակի ձգտումը, աննկատելիորեն
խաթարում է նրանց մարդկային հոգին, տանում հոգևոր անպտղու-
թյան, դարձնում նյութին գերի, օտարացնում հասարակությունից»:

Նրանց միջև տեղի ունեցող երկխոսությունից «Ծնունդ» է առնում
ընտանիքի դաստիարակության դերը հասարակության համար ազնիվ
ու նվիրյալ, հայրենիքի նկատմամբ անսահման սիրո գաղափարը:

Բրիգադի Ռազմիկի հայրը պատերազմի տարիներին գյուղի
կոլտնտեսության նախագահն էր: Մի օր գյուղի ֆերմայի վարիչը նա-
խագահի տունը կարասով յուղ է բերում: Ռազմիկի մայրն այս յուղով
ճաշ է պատրաստում: Հայրը գալով տուն, տեսնում է կինը յուղով եփած
ճաշ է մատուցում իրեն, հարցնում է, թե որտեղից է ձեռք բերել յուղը:
Երբ իմանում է եղելությունը, ճաշով փսխես հրում է մի կողմ, բարկա-
նում, կարասով յուղը կապում է կնոջ մեջքին և ստիպում, որ ծանր կա-
րասը շալակած տանի ֆերմայի վարիչի տունը: Խեղճ կինը լալով խնդ-
րում է ամուսնուն, ու հրաժարվի իր ասածից, բայց ոչ մի ճար չի լինում:
Այդպես լալով էլ կարասը տանում է:

Ակնարկաշարում այս մասին պատմելով հեղինակը բերում է Ռազ-
միկի և Սարգիսի միջև կայացած հետևյալ խոսակցությունը.

«... Սարգիսը, որ նստել էր մեքենայի հարթակին, բարձրաձայն ծի-
ծաղեց.

- Ռազմիկ, հայրդ որ ժամանակին էն յուղը ետ չտար, ինչ գործ ունե-
իր այստեղ, կգնայիր քեզ համար, կարգին կապրերի:

Ռազմիկը ժպտաց, հետո եկավ, նստեց Սարգիսի դիմաց.

- Ինչ պիտի անեի, որ ավելի լավ ապրեի:

- Պրոֆեսոր որ դառնայիր:

- Իմ գործը պրոֆեսորի գործից էլ լավ է, - շարունակելով
ժպտալ, ասաց Ռազմիկը...»

Որոշ հարցերի պատասխանելուց հետո Ռազմիկը ասում է. «Բա որ
բոլորը պրոֆեսոր դառնան, էս գործը ո՞վ է անելու, գիտես քանի աշա-
կերտ եմ ունեցել...»:

Ռազմիկի և մեկ այլ հորատողի Աշոտի խոսակցությունից բերենք
մի հատված: Աշոտն ասում է. «Ուրիշի հողից նավթ է դուրս գալիս, քա-
րածուխ է դուրս գալիս, դու էլ ծիրանով ես ուրախանում»: Պատասխա-
նը լինում է. «Մե՞նակ ծիրա՞նն է. խաղողը, դեղձը, ջուրը... կյանքն էլ
դրանք են, էլ ի՞նչ ես ուզում, համ էլ ուրիշն իր լավ երկիրը քեզ չի տա,
մերը այս է»: Ե՛հ շտ այսօրվա ժամանակին է վերաբերվում...»:

Ռազմիկի ընտանեկան դաստիարակությունն է եղել պատճառը /դա
շատ պարզ նկատվում է/, որ հեղինակն ակնարկաշարը վերնագրել է
«Հայրերի դիմանկարը որդիների համար»: Պատահական չէր, որ նման
դաստիարակություն ստացած անձը գլխավորեց երևանի մետրոպոլի-
տենի հորատողների բրիգադներից մեկը, այն դարձնելով ամենառաջա-
վորներից մեկը: Եվ պատահական չէր նաև, որ մարդկանց, իր հայրենի-
քի նվիրյալին Ռազմիկ Հարությունյանին, «Հայթուներչինի» թազմահա-
զարանոց կոլեկտիվն առաջադրեց հանրապետության Գերագույն
խորհրդի պատգամավոր:

Ընթերցողը հիշում է «Երիտասարդական» կայարանի շինարարու-
թյունը ղեկավարող շինվարչության պետ Վոլոդյա Ավետիսյանի գործու-
նեությանը տված գնահատականը: Կարծեք շինարարության ինժեներ-
ական աշխատանքին որդեգրվածներն ի ծնե պետք է լինեն Վոլոդյա
Ավետիսյանի նման շինարարության աշխատանքներին նվիրված, բան-
վորի հոգեբանությանը գիտակ անձնավորություններ, հասարակ ու ան-
միջական մարդիկ: Դրանում ես մեկ անգամ ևս համոզվեցի պոլիտեխ-

նրկական ինստիտուտի երիտասարդ շրջանավարտներ, «նորելուկ մանուկներ» Կարեն Ադամյանի և Գագիկ Մարտիրոսյանի օրինակով, աշխատանքային գործունեության առաջին իսկ օրից նրանց հետ շփվելով, աստիճանաբար, բայց արագ ըստ պատշաճին, նրանց առաջընթացին ու բարձր տեղաշարժին ակնատես լինելով: Սակայն, քանի որ ակնարկաշարուն խոսքը գնում է նաև Գագիկ Մարտիրոսյանի մասին, կանգ առնենք միայն նրա կերպարի բնորոշման վրա:

Թվում է, թե մեկ ամիսը բավարար չէ մարդուն լավ ուսումնասիրելու, նրան ըստ արժանվույն գնահատականի արժանացնելու համար: Մերուժան Տեր-Գուլանյանը կարճ ժամանակում զարմանալիորեն խորությամբ ուսումնասիրելով, պատշաճ գնահատականի է արժանացնում Գագիկ Մարտիրոսյանին որպես շինարարության ամենաբարդ օղակներից մետրոպոլիտենի շինարարության կրտսեր ղեկավարի, մարդկային լավ հոգեբանի, բանիմաց ու խելացի ինժեների: Գործին անմնացորդ նվիրումը, հավատն ու սերն էր պատճառը, որ մարդիկ անբռնազբոսիկ, ինքնական, երբեմն անմիջապես Գագիկի մտածածը կռահելով, շինարար բանվորն ինքն է առաջարկել մնալ աշխատել որքան պետք է, միայն թե գործն առաջ գնա, իրենց ղեկավարի սրտովը լինի:

Գագիկ Մարտիրոսյանը պոլիտեխնիկական ինստիտուտն ավարտելուց հետո, դեռ ստորգետնյա արագընթաց տրամվայի շինարարության ժամանակ, շատ կարճ ժամանակ հետո նշանակվում է հերթափոխի պետ, ապա՝ տեղամասի պետ: Երկու տարի բանակում ծառայելուց հետո, նորից վերադառնում է իր պատասխանատու աշխատանքին:

Միանգամայն ճիշտ է նշվում, որ առանց թունելագործի արտահագուստի և գլխարկի, Գագիկ Մարտիրոսյանը չափազանց բարետես է, ավելի շատ արվեստագետի, երաժշտի է նման: Այդ “արվեստագետը” կարողացել է իր տեղամասի աշխատողների մեջ հավատ ներշնչել, որ նրանք կարող են ոչ միայն իրենց բանվորական ուժով, այլև գիտելիքներով նպաստել մետրոպոլիտենի շինարարության արագացմանը: Պատահական չէ, որ հորատող Ջհանգիրը գյուտարարական առաջարկություն է անում և նրա առաջին խորհրդատուն լինում է տեղամասի պետը: Ով գեթ մեկ անգամ հորատանցման աշխատանքներին ակնատես է եղել, կհամոզվի, որ ինչպես մեքենաշինության մեջ փականագոր-

ծական աշխատանքների համար պահանջվում են գիտելիքներ, գործի նկատմամբ խելացի մոտեցում, նուրբ ձեռքեր, այստեղ ևս այս երեք հատկությունները անհրաժեշտ են հորատանցման աշխատանքների ժամանակ: Եվ ցանկալի էր, որ անկախ ինժեներական գիտելիքներից մետրոշինարարությանը որդեգրված յուրաքանչյուր շարքային, թե ղեկավար աշխատող օժտված լինի այդ հատկություններով: Հողվածից երևում է, որ նման անգնահատելի հատկություններով է օժտված Գագիկ Մարտիրոսյանը և պատահական չէ երբեմն կարևոր հատվածներում հորատողն իր մուրճի վճռական հարվածը վստահել է փորձառու “բանվորին”, տեղամասի պետին: Երբեմն էլ հորատողը տեղեկացել է, որ պայթեցման ժամանակ պետք է ներկա լինի Գագիկը, ուրեմն նշանակում է որոշ մտավախություն կա, “չեֆը” անհանգիստ է, ուրեմն ապարը քայքայված է: Եվ Գագիկ Մարտիրոսյանը սառնասրտորեն, առանց վախենալու մտնելով փվող առաստաղի տակ, քլունգի հարվածներով ցած է թափում կախված քարերը:

Հավատն ու սերը դեպի ղեկավարը, խնդիրների իրականացման գործի առաջընթացի, հաջողությունների հիմնական գրավականներից է: հողվածում այն ցայտուն նկատվում է:

Մետրոշինարարների մոտ ընդունված սովորության համաձայն երրորդ հերթի բրիգադը չորրորդ հերթի աշխատողների համար պատրաստում են շաղախով լցված երեք վագոններ: Արդեն պատրաստվում են տուն գնալու (ինչպես ասվել է, չորրորդ հերթափոխի աշխատանքը սկսվում էր գիշերը ժամը 2-ին), երբ նրանց է մոտենում տեղամասի պետը: Նրան տեղեկացնում են, որ աշխատանքային հերթափոխի համար ամեն ինչ պատրաստ է: Լսում են Գագիկ Մարտիրոսյանի այն լուրը, թե չորրորդ հերթի աշխատողներին հանձնարարվել է շտապ տեղափոխվել այլ տեղամաս, Երևան ՅԷԿ-ի ջրանցքի հետ կապված որոշ աշխատանքներ կատարելու համար: Նշանակում է, ոչ միայն գործը հետ կընկներ, այլ տվյալ դեպքում երեք վագոնի արդեն պատրաստի բետոնը կչորանար, կփչանար: Ամեն ինչ պարզ էր: Ջհանգիրն իր բրիգադի անդամներով աշխատում են չորրորդ հերթափոխում:

Շինարարությունում ամեն ինչ չէ, որ հարթ էր գնում: Հերթափոխներից մեկի ժամանակ բանվորներն իմանում են, որ բաղնիքը չի աշխատում և առանց աշխատանքն սկսելու նրանք պատրաստվում են տուն

գնալ: Գագիկ Մարտիրոսյանը հանգիստ բանվորներին, հարց է տալիս, թե պատերազմի ժամանակ բաղնիք չլինելու պատճառով, մարդիկ կովի դաշտը թողնում և հեռանում էին, չէ՞ որ մետրոպոլիտենի ավարտին անհամբեր սպասում են երևանցիները: Մարդիկ գործի են անցնում, նրանց հետ կողք-կողքի աշխատում է տեղամասի պետը: Ղեկավարի օրինակի ուժն անգնահատելի է... Ուշագրավ է ակնարկաշարում պատահականորեն Գագիկ Մարտիրոսյանի տուն գնալը թղթակցի հետ: Նկարագրելով հայ օջախի նիստ ու կացի մասին, միաժամանակ ասում է մի միտք, որը Գագիկին առաջին տարիներից իմացողների համար նորություն չէ, սակայն որոշ նկատառումներից ելնելով, նպատակահարմար է մեջ բերել:

«Տիկին Լաուրան (Գագիկի կինը Ռ.Գ.) սեղանին դրեց ընտանեկան ալբոմը.

Ահա տեսեք, մի քանի տարվա մեջ ինչքան է փոխվել,- ասաց նացույց տալով ամուսնու լուսանկարը:»

Իրոք, կան մարդիկ, որոնք իրենց կյանքը նվիրում են գործին, հանուն մարդկանց բարօրության (այս խոսքն ասվում է առանց չափազանցության), մի կողմ դնելով իրենց անձնական կյանքը: Նրանցից է Գագիկ Մարտիրոսյանը:

Փառք Աստծո, արդյունաբերության, շինարարության մեջ քրտինք թափող, սրտացավ ղեկավարը գնահատվում էր: Ականատեսն են եղել, թե ինչպես մետրոշինարարների և նրանց հետ առնչվող մարդկանց կողմից օր-օրի մեծ հեղինակություն էր վաստակում Գագիկ Մարտիրոսյանը և պոլիտեխնիկ ինստիտուտի երիտասարդ շրջանավարտը մետրոյի շինանարարության հիմնադիրներից մեկը, աստիճանաբար ըստ պատշաճի գնահատվելով, զբաղեցնելով պատասխանատու պաշտոններ, 7-8 տարվա ընթացքում դարձավ «Յայթունելչիմի», այնուհետև Երևանի մետրոպոլիտենի վարչության ղեկավարներից մեկը և այսօր էլ իր արժանի ավանդն է ներդնում Երևանի մետրոպոլիտենում:

Անդրադառնալով ակնարկաշարին, ասեմք, որ սկզբից մինչև վերջին նախադասությունը մեծ հետաքրքրությամբ ընթերցվող հոդվածը, հեղինակ Մերուժան Տեր-Գուլամյանն ավարտում է հետևյալ նախադասությամբ.

«Յողվածում ներկայացրել ենք մարդկանց մի փոքր խմբի, որոնք

քեզ համար, մեր քաղաքի համար մետրո են կառուցում, և նրանց անունները չեն փորագրվելու, ինչպես այն շենքի կառուցող վարպետի անունը, որտեղ դու ծնվեցիր ու ապրում ես: Սակայն կարևորն այն է, որ սրանք այդ մասին չեն էլ մտածում, չեն էլ ակնկալում այդպիսի պատիվ, նրանք պարզապես իրենց տունն են կառուցում: Յիշում եմ, թե ինչպիսի հետաքրքիր զգացողություն ապրեցի ես այն ծյունոտ առավոտյան, երբ ամբողջ գիշերն աշխատելուց հետո վերադառնում էինք տուն»:

Միգուցե գրվածը և արված եզրահանգումները չեն ներկայացնում բարձրարժեք ակնարկաշարի ողջ պատկերը, սակայն համոզված ենք, որ ընթերցողը պատկերացրեց շինարարության, մարդկային հարաբերությունների այն առողջ մթնոլորտը, մարդկանց անկեղծ փոխհարաբերությունները, որը տիրում էր մետրոշինարարության կյանքում: Եվ հնարավոր չէ մոռանալ այս կառույցում ամսագրի միջոցով մարդկանց բարձր գնահատականի արժանացնելու այն ոգևորությունը, որը լայն արծազանքի շնորհիվ տիրում էր կառույցի օղակներում, բոլոր աշխատողների մոտ: Իսկ նման ոգևորությունը նպաստում էր գործի առաջընթացին, շատ հարցերի հետ մեկտեղ, «Մեղ» տեղերի վերացմանը մետրոպոլիտենում բանվորական ուժի հավաքագրմանը...

«Չորրորդ իշխանության» դերը մեծապես երևաց թերթերի միջոցով: Հանրապետության բոլոր թերթերում արժարժվում էին մետրոպոլիտենի շինարարությանը վերաբերվող հոդվածներ: Արժեքավոր նորություններով, աշխատանքներում տեղ գտած թերթյունների վերլուծությամբ, առաջարկներով հանդես էին գալիս «Սովետական Յայաստան», «Կոմունիստ», «Երեկոյան Երևան» «Ավանգարդ» թերթերը: Մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքների լուսաբանման ուղղությամբ, սկսած 1978 թվականից մինչև մետրոյի առաջին հերթի ամբողջական գործարկումը, սխտեմատիկաբար հոդվածներով հանդես եկան հատկապես "Կոմունիստ" և "Երեկոյան Երևան" թերթերը: Նրանք անգնահատելի դեր կատարեցին այս կարևոր շինարարության գործերի հաջող ավարտմանը նպաստելու գործում: Ըստ արժանվույն գնահատելով նրանց գործունեությունը, գտնում ենք նպատակահարմար հակիրճ կանգ առնել այս երկու թերթերում տպագրված որոշ հոդվածների լու-

սաբանմանը, ցույց տալով, թե ինչպես մամուլի միջոցով կարողացել են նպաստել, նույնիսկ անմիջակաճորեն օգնել մետրոպոլիտենի աշխատանքների բարելավմանը:

“Կոմունիստ” թերթի խմբագրությունն իր առջև խնդիր էր դրել լայնորեն լուսաբանելու մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքների առաջընթացի լավն ու առաջավորը, գերծ մնալով ձևամոլություններից, գործնական մրցություն կազմակերպել մետրոշինարարության օղակներում և հատկապես շինարարական բրիգադների միջև: Եվ երկրորդ՝ խոսել շինարարության առաջընթացին, աշխատանքների կազմակերպմանը խանգարող խոչնդոտների մասին և նրանց վերացման նպատակով խմբագրական հսկողության իրականացմամբ օգնել շինարարներին:

“Լենմետրոշինի” N3 թունելային ջոկատի առաջավոր բրիգադի բրիգադավար, Սոցիալիստական աշխատանքի հերոս Միխայիլ Տիխոնովիչը առաջարկություններ է անում շինարարական բրիգադների միջև մրցություն կազմակերպելու համար, որը հավանություն գտավ “Կոմունիստ” թերթի և “Հայթունելչին” վարչության կողմից: Ինչ խոսք, բացի այս երկու ուղղություններից, խմբագրությունը խորացավ նաև մետրոպոլիտենի աշխատանքներին վերաբերվող բոլոր հարցերի մեջ:

1980 թ. առաջին իսկ օրերին (հունվարին) “Կոմունիստ” թերթի գլխավոր խմբագիր Բորիս Մկրտչյանի աշխատասենյակում անցկացվում է գործնական խորհրդակցություն, ուր ներկա են լինում և՛ խմբագրության, և՛ «Հայթունելչինի», և՛ «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի ղեկավար աշխատողները, կուսակցական, հասարակական կազմակերպությունների ներկայացուցիչները: Գործնական խորհրդակցությունում որոշվում է կազմակերպել «Կոմունիստ» թերթի թղթակցական կետը (к.р. ПУХКТ): Նրա կազմում ընդգրկվում են Ռազմիկ Հարությունյանը N25 թունելային ջոկատի հորատող բրիգադի բրիգադավար, ՀՍՍՀ Գերագույն խորհրդի պատգամավոր, Էդվարդ Սահակյանը՝ «Հայթունելչին» տեղամասի պետ, Արկադի Կուրիսկոն՝ «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտից նախագծի գլխավոր ինժեներ, Սերգեյ Բադալովը երևանի կառուցվող մետրոպոլիտենի գլխավոր ինժեներ, Համայակ Հարությունյանը N160 շինմոնտաժային վարչության կուսկազմակերպության քարտուղար, Անուշավան Բարեղամյանը “Մետրոպոլիտեն”

պատի թերթի թղթակից:

Հարկ է նշել, որ տարիների ընթացքում, սկսած 1980 թվականից և հիմնականում մինչև 1987 թվականը թղթակցական խումբը մեծ բարեխղճությամբ կատարեցին իրենց գործունեության համար նախատեսված բոլոր խնդիրները: Նախ եռամսյակի ընթացքում ուսումնասիրվում էին շինարարական բրիգադների միջև փոխկապակցված աշխատանքները, նրանց միջև նախօրոք ձեռք բերված պայմանավորվածությունները, որոնց նպատակն էր գործնական մրցության կազմակերպումը: Արդյունքներն ամփոփվում էին խմբագրությունում՝ մետրոպոլիտենում աշխատող առաջավոր բրիգադների ղեկավարների մասնակցությամբ: Առաջին տեղը շահող բրիգադն արժանանում էր “Կոմունիստ” թերթի պատվավոր հուշագրավին: Ուշագրավն այն է, որ խստորեն հետևում էին մրցության ձևական մոտեցումներ իսպառ վերացնելուն: Այս հարցում իրենց ծանրակշիռ ու սկզբունքային խոսքն էին ասում Լենինգրադի և Մոսկվայի մետրոշինարարները: 1980թ. առաջին երեք ամիսներին ձեռք բերած հաջողությունների համար «Կոմունիստ» թերթի պատվավոր հուշագրոշին արժանացավ «Լենմետրոշինի» N3 թունելային ջոկատի բրիգադավար Միխայիլ Տիխոնովիչը, իսկ չորրորդ ամսին թունելային ջոկատի հորատող Ստեփան Խաչատրյանի գլխավորած հորատողների կոլեկտիվը և որիչներ: Իրոք, աշխատանքների ճիշտ կազմակերպումը, բանվորական բրիգադներին ռեալ գնահատականների արժանացնելն իր դրական ազդեցությունն էր թողնում ողջ մետրոշինարարության վրա:

«Կոմունիստ» թերթի խմբագրության ղեկավարության և թղթակցական կետի աշխատողների հետևողականության շնորհիվ հատկապես 1980թ. առաջին օրերից մինչև մետրոպոլիտենի առաջին հերթի առաջին հատվածի շահագործումը «Կոմունիստ» թերթում ամիսը երկու անգամ մեկ ամբողջական էջի վրա տպագրվում էին մետրոպոլիտենի կյանքին և գործունեությանը վերաբերող հոդվածներ, ուր առաջընթացի հետ մեկտեղ, նշվում էին թերությունների և բացթողումների մասին: Յուրաքանչյուր ամսվա վերջում ընթերցողներին ներկայացվում էին մետրոպոլիտենում կատարված հիմնական աշխատանքները թվերով և գումարային արտահայտությամբ՝ ու կատարվելիք աշխատանքների ծավալները:

Ի հարկե, ըստ ընդունված կարգի, թերթերում արծարծված քննադատություններն անհետևանք չէին մնում: Նախ, ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի մետրոպոլիտենի շտաբի կողմից մամուլի միջոցով բարձրացված յուրաքանչյուր հարց վերցվում էր խիստ հսկողության տակ (այն իրականացնում էին շտաբի պատասխանատու քարտուղար, ՀԿԿ Երջադկոմի շինարարության և քաղաքային տնտեսության բաժնի աշխատողներ, սկզբնական շրջանում Սեգեյ Բայբուրտյանը, ապա Գարիկ Մնոյանը) և անհրաժեշտության դեպքում կազմակերպություններին, կուսակցական, սովետական մարմիններին տրվում էին գործնական հանձնարարություններ հարցը ուսումնասիրելու դրակա նորեն լուծելու համար: Եվ երկրորդը. հանրապետության կազմակերպությունները մամուլում տպագրված հոդվածներին ընթացք էին տալիս և տեղյակ պահում կամ շինարարներին, կամ շտաբին: Հանրապետությունից դուրս կազմակերպություններին վերաբերող քննադատությունները ևս անհետևանք չէին մնում:

Մետրոպոլիտենի շինարարության հոգսերի լուծման առաջին պատասխանատուն, ըստ ընդունված կարգի և հատկապես 1978թ. հունվարի 10-ի ՀԿԿ Կենտկոմի բյուրայի որոշմամբ, դրվել էր կուսակցության բոլոր քաղկոմ, շրջկոմների վրա, որոնք խիստ հսկողության տակ էին վերցրել իրենց տարածքներում գտնվող այն կազմակերպությունների գործունեությունը, որոնք այս կամ այն հարցով թեկուզ մազաչափ անզամ կապ ունեին մետրոպոլիտենի շինարարության գործերի հետ: Քանի որ Երևանի խորհրդային շրջանի վարչական տարածքի մեջ էին գտնվում մետրոպոլիտենի հետ առնչվող երկու խոշոր կազմակերպությունները ինչպես ասվել է «Հայթունելչինը» և «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտը, ապա կուսակցության շրջկոմի բյուրոյում նրանց վերաբերող հարցեր շատ էին քննարկվում, գրեթե ամեն ամիս և նրանց ցույց էր տրվում գործնական օգնություն: Այս առիթով որոշ պարզություն մտցնելու նպատակով բերեմք միայն մեկ օրինակ:

1980թ. հուլիսի 29-ին «Կոմունիստ» թերթում «Սուր ահազանգ» խորագրի տակ տպագրվեց «Առանց վերահսկման» վերնագրով հոդվածը, ուր ներկայացվում էր մետրոյի շինարարության հարցեր:

Հոդվածում նշվում է, որ մետրոպոլիտենի բոլոր օղակներում աշխատանքները լարված էին անցնում, առկա էին նորություններ, ձեռքբե-

րումներ, դժվարություններ: Բայց բարձորակ մասնագետների կարիք կար: «Հայթունելչինի» ղեկավարությունը դիմեց քաղաքի ձեռնարկություններին, խնդրելով մետրոպոլիտեն աշխատանքի գործուղել լավագույն, բարեխիղճ արդյունաբերողների, որոշակի մասնագիտությունների տեր մարդկանց նրանց օգնությամբ մետրոյի աշխատանքներում արագ բեկում մտցնելու, և 1980թ. վերջին շահագործման հանձնելու համար: Կոչին արծագանքեցին շրջանների ղեկավարները և մետրոպոլիտենի շինարարություն ուղարկվեցին անհրաժեշտ թվով մարդիկ: Սակայն հողվածում բերվում են կազմակերպությունների անուններ, որտեղից մետրոպոլիտեն եկող անձիք որոշ ժամանակից հետո այլևս չեն հաճախել շինարարություն, նույնը՝ բարձրագույն ուսումնական հաստատություններից որպես օժանդակ բանվորներ եկած ուսանողները, փաստորեն, կազմակերպություններից մարդկանց գործուղել են և դրանով ավարտել իրենց աշխատանքը, ամբարեխիղճները լքել են աշխատատեղը: Մինչդեռ յուրաքանչյուրի օգնությունը, հատկապես մասնագետների, անհրաժեշտ էր: Թերթի քննադատական դիտողությունը քննարկեցին ոչ միայն ամբարեխիղճ վերաբերմունք ցույց տվող կազմակերպություններում, այլև շինարարության աշխատանքների հետ առնչվող բոլոր քաղկոմներում և շրջկոմներում: Եվ արդյունքը եղավ այն, որ նույնիսկ մեկ բանվորի բացակայության մասին անմիջապես տեղյակ էր պահվում տվյալ կազմակերպության շրջանի ղեկավարությանը և անմիջապես գործը կարգավորվում էր:

«Կոմունիստ»-ի թղթակցական կետում ընդգրկված անձիք հոդվածներով հանդես էին գալիս թերթում: Նրանցից հատկապես ակտիվ մասնակցություն էին ունենում «Կոմունիստ»-ի թղթակից Անատոլի Շկուլկը և «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի նախագծի գլխավոր ինժեներ՝ Արկադի Կուրիսկոն, որը զբաղվում էր «Մետրո և թունելներ» նախագծի գործունեությամբ: Անատոլի Շկուլկի կողմից առաջ քաշված հարցերն այնպիսին էին, որոնք պահանջում էին արագ և օպերատիվ մոտեցում և պատահական չէր, որ դրանք ժամանակին քննարկվում և համապատասխան ընթացք էին ստանում:

Արկադի Կուրիսկոյի գրած հոդվածներն այլ բնույթ էին կրում: Նրա հոդվածների միջոցով լուսաբանվում էին Երևանի մետրոպոլիտենում ինժեներական մտքի, գիտական մտահղացումների ուղղությամբ տար-

վող աշխատանքները, նրանք ոչ միայն տեղեկատվական բնույթ էին կրում, այլև մետրոյի տարբեր տեղամասերում, օդակներում գիտության և տեխնիկայի նորույթների, խելացի մտահղացումների, քարոզչության ճանապարհով նպաստում էին դրանք մյուս աշխատատեղերում ևս ներդնելու գործին: Եվ Անատոլի Շկուլը, և Արկադի Կուրսկոն իրենց թղթակցական գործունեությամբ արժանի ներդրում կատարեցին Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության գործում: Իսկ Անատոլի Շկուլը տարբերվեց բոլոր թղթակիցներից, լրագրողներից մի բարի հետք ևս թողնելով: Նրա հեղինակությամբ հրատարակվեց մի փոքր գրքույկ «Երևանի մետրոպոլիտենը» խորագրով /Երևան, «Հայաստան» հրատարակչություն 1983թ./ և նույն ժամանակ Մուշեղ Միքայելյանի և Հայկ Մարգարյանի կողմից գրքույկը հրատարակվեց «Մխրանք» խորագրով /Երևան «Սովետական գրող» հրատարակչություն 1983թ./, որոնք ցավոք սրտի, մետրոպոլիտենի շահագործումից հետո Երևանյան մետրոյի շինարարության աշխատանքներին վերաբերող առաջին և միակ քայլերն էին:

«Կոմունիստ» թերթի խմբագրության աշխատողների ավանդը մեկ այլ կարևոր գործում ևս անգնահատելի եղավ: Յուրաքանչյուր հողվածաշարում առանձին տեղ էր հատկացվում մետրոպոլիտենի շինարարությանը մասնակցող, Միության տարբեր ծայրամասերում գտնվող տասնյակ կազմակերպությունների կողմից անհրաժեշտ նյութերի, սարքավորումների պահանջվող այլ ապրանքների մատակարարման հարցին: Թերթի գրեթե բոլոր համարներում տեղադրվում էին «Ինչու՞ ժամանակին չեն ապահովում», «Թերթը հանդես է եկել, ի՞նչ է արվել» և այլ խորագրերով խորը ուսումնասիրված և հիմնավոր փաստերով հողվածներ: Դրանք հաջորդ օրը ուղարկվում էին համապատասխան քաղաքներ, կազմակերպություններ և անհրաժեշտության դեպքում Մոսկվա վերադաս նախարարությունների և գերատեսչություններին: Եվ հասնում էին իրենց նպատակին: Բերենք մի քանի օրինակ:

1980 թ. մարտի 19-ի «Կոմունիստ» թերթում ասվում է, որ Ռուսթավելու մետալուրգիական կոմբինատը սիստեմատիկաբար ձգձգում է 130 տոննա պողպատի մատակարարումը:

Երևանի մետրոպոլիտենում ծանր վիճակ էր ստեղծվել կաբելի արտադրանքի ոչ ժամանակին մատակարարման պատճառով: «Մոսկա-

բել», Տաշքենդի և Պերմի համապատասխան գործարանները խափանում են զրահապատ կաբելի մատակարարումը, Կոլչուգենի և Կույբիշևի գործարանները հեռախոսային լարերը: 225,4 կմ կաբելից, որն անհրաժեշտ էր կառույցին ընթացիկ տարում, առաջին եռամսյակին հատկացվել էր 2,2 կմ և այլն:

1980թ. ապրիլի 18-ին թերթում տպագրվում է «Թերթը հանդես եկավ, ի՞նչ է արվել» խորագրով տեղեկատվությունը: Այստեղ ասվում է, որ մարտի 19-ին «Կոմունիստ» թերթը քննադատական հողվածով հանդես է եկել որոշ ձեռնարկությունների և կազմակերպությունների հասցեին նշելով, որ 1980 թ. Երևանի մետրոպոլիտենի շահագործումը ձախողվում է նրանց կողմից ժամանակին անհրաժեշտ նյութերով չապահովելու պատճառով:

Ռուսթավելու կոմբինատի կուսակցական կոմիտեի քարտուղար Կ.Բակարաևը պատասխանում է, որ Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության առաջին եռամսյակին նախատեսված 325 տոննա մետաղից ուղարկվել է 250 տոննա, մնացած 65 տոննան կուղարկվի մինչև ապրիլի վերջը:

«Մոսկկաբել» գործարանի տնօրենի տեղակալ Վ.Պրոսպըր հաղորդում է, որ Մագնիտագորսկի «Տրամաչափ» (կալիբր) գործարանում միավորման կողմից հունքը ժամանակին չառաքելու պատճառով ձգձգվել է միավորման կողմից կաբելի արտադրությունը: Երևանից ստացված ահազանգից ելնելով մագնիտագորսկցիները միջոցներ են ձեռնարկել և ապրիլ-մայիս ամիսներին ամբողջությամբ ճեղքվածքը կփակվի (հետագայում տեղեկացվում է, որ գործարանը ուղարկել է անհրաժեշտ քանակությունը): Եվ այսպես, մանրամասն ներկայացվում էր ընթերցողին, թե թերթի 1980թ. մարտի 19-ին տպագրված հողվածին ինչ ընթացք է տրվել:

«Կոմունիստ» թերթի մեկ այլ 1980թ. հունիսի 4-ին տպագրված հողվածից իմանում ենք, որ թերթի քննադատական դիտողություններն ուղարկվել են Միության մատակարարող կազմակերպություններին, իրենց դրական արձագանքներն ստացվել և պատասխանները տպագրվել են թերթում, ամբողջ տեքստով: Տպագրված է Բերդյանսկ քաղաքից, «Սոյազգլավկաբելից», որ «Ազովկաբելը» շտապ միջոցներ է ձեռնարկել մատակարարումն ապահովելու համար: Արձագանքել են

Պերմ քաղաքի «Կամկաբել» արտադրական միավորումը, Տաշքենդ քաղաքից «Տաշքենդկաբել» արտադրական միավորումը, Կիև քաղաքի «Տրանսսիզնալ» գործարանը, Պրոկոպևսկ քաղաքից «Ավտոմատիկա» գործարանից և այլն:

Ինչն է ուշագրավը, երբ խմբագրությունն զգացել է, որ այս կամ այն կազմակերպության կողմից ձգձվում է հարցի լուծումը կամ պատասխանը գոհացուցիչ չէ, անմիջապես դիմել է վերադաս կուսակցական, սովետական մարմիններին, ծայրահեղության դեպքում նաև վերադաս նախարարություն, գերատեսչություն: Բավական է ասել, որ միայն 1980թ. մայիս ամսին «Կոմունիստ» թերթում մետրոպոլիտենի հոգսերին վերաբերող Միության /նաև հանրապետության/ 37 տարբեր հասցեներով ուղարկել են գրություններ, ստացել պատասխաններ, կոնկրետ շոշափելի արդյունքով: Եվ նրանք հասել են իրենց նպատակին:

Մետրոշինարարներն էլ իրենց համեստ վերաբերմունքով, երախտագիտությամբ «փոխհատուցել» են խմբագրության աշխատողներին: Այսպես, 1981թ. հուլիսի 9-ի «Կոմունիստ» թերթում տպագրված տեղեկությունից ընթերցողն իմանում է, որ հերթական հինգշաբթի օրը կայացել է թերթի խմբագրության աշխատողների հանդիպումը մետրոշինարարների հետ: «Հայթուներլչինի» ղեկավար Լեոնիդ Հարությունովը պատմել է մետրոպոլիտենի շինարարության ընթացքի մասին և նշել թերթի ցույց տրված այն անփոխարինելի օգնությունը, որի շնորհիվ հնարավոր է դարձել մոբիլիզացնել կոլեկտիվին շինմոնտաժային աշխատանքները հաջողությամբ կատարելու, շինարարների հոգսերին սատար կանգնելու հարցում:

Երևանի մետրոպոլիտենի վարչության, հանրապետության նյութատեխնիկական մատակարարման, «Հայթուներլչինի» աշխատողներն ամեն ինչ անում էին Միության շուրջ 250 կազմակերպություններից ստացվող գործնական օգնությունը ժամանակին շինարարությունում ներգրավելու համար: Այսպիսով «չերևացող» կազմակերպությունն էլ «Կոմունիստ» թերթի աշխատողները, իրենց հերթին գործնական քայլերով օգնեցին մայրաքաղաքի հզոր կառույցի մետրոպոլիտենի շինարարությանը: Եվ թեկուզ այս, նրա սրտացավության, հետևողականության, մնայուն հետք թողնելու գաղափարից ելնելով «Կոմունիստ» թերթի գլխավոր խմբագիր Բորիս Մկրտչյանին իրավամբ կարելի է դասել

հայ ժողովրդի արժանի զավակների շարքը:

Երևանի շինարարության աշխատանքների բարելավմանը նպաստելու գործում լրատվական ծառայությունների մեջ անգնահատելի դեր կատարեց և միշտ իր օրինակելի բարձրության վրա գտնվեց «Երեկոյան Երևան» թերթը: Ուշագրավ է թերթում լույս ընծայված հոդվածների բովանդակությունը: 1978թ.-1989թ. վերջը սիստեմատիկաբար թերթում լույս են ընծայվել մետրոպոլիտենի շինարարությանը վերաբերող հոդվածներ: Շինարարության ամենաեռուն ժամանակահատվածում 1979թ. և հատկապես 1980թ. յուրաքանչյուր շաբաթ թերթն անդրադարձել է շինարարության ընթացքին:

Հրապարակված հոդվածները ոչ միայն մայրաքաղաքի ազգաբնակչությանը տեղեկացնում էին մետրոպոլիտենի յուրաքանչյուր տեղամասում, օղակում կատարված աշխատանքների, առաջավոր բանվորների իրոք, բառիս բուն իմաստով, սխրագործությունների մասին, այլև բարձրացնում հարցեր, երբեմն էլ ավելի խորը մասնագիտական, որոնք ծառայում էին հետագայույ՜ ձեռքի աշխատանքի կրճատման, փոքր մեքենայացման ապահովման և այլ հարցերի լուծմանը: Առաջ էին քաշում նաև այլ հարցեր, և հուշում ինժեներական միտքն ու խելացի մտածելակերպն ուղղել շինարարական աշխատանքներին մեծ թափ հաղորդելուն:

Այս բոլորի հետ մեկտեղ, բարձրացվում էին հարցեր, որոնք տվյալ պահին հուզում էին մետրոշինարարներին, չլուծված խնդիրներ, որոնք խանգարում էին շինարարության արագ տեղաշարժին, վերահսկում կառույցում տեղ գտած թերությունների և բացթողումների վերացման գործը հիմնավոր օրինակներով պահպանելով էթիկան, չարհամարիելով նույնիսկ սխալներ թույլ տված ամենօրյա մաքառումներով ապրող թեկուզ փոքր օղակի աշխատողի թափած քրտինքը և նույնիսկ այս պայմաններում էլ ցույց էր տրվում նրա մաքառողի նկատմամբ երախտագիտության զգացումը: Միզուցե և միայն նման մոտեցմամբ «քննադատական» խոսք ասելով կարելի էր հասնել հաջողության: Եվ, ըստ իս, «Երեկոյան Երևան» թերթը հասավ իր նպատակին:

Բառացիորեն չափազանցություն չի լինի, եթե ասվի, որ մետրոպո-

լիտենի շինարարության ողջ ժամանակահատվածում, ուղղակի փայլեց «Երեկոյան Երևան» թերթի խմբագրությունը, նրա գործունեությունը վեր դասվեց բոլոր սպասելիքներից և նրա բարձունքում էր գտնվում թղթակից Ալբերտ Չարությունյանը: Չէ՞ որ թերթում տպագրված հոդվածների ավելի քան 90 տոկոսը գրվում էր նրա ձեռքով: Բազմաթիվ հոդվածների ընթերցումից պարզ նկատվում է, որ գրված տողերը ծնունդ են առել գետնախորշում, գիշերվա ընթացքում, ոչ բարենպաստ պայմաններում, նույնիսկ վտանգավոր ժամանակահատվածում, հորատման կամ պայթեցման րոպեներին էին ծնվել խնդիրների, տեսակետների, հարցերի լուծման բանալին...

Ալբերտ Չարությունյանը որպես պրոֆեսիոնալ ժուռնալիստ բազմակողմանիորեն և խորը վերլուծության էր ենթարկում մետրոյի յուրաքանչյուր օղակի գործունեությունը, «շինարարի» աչքերով տեսնում թերություններն ու չլուծված հարցերը: Նկատվում էր նաև, որ նրա հետևողականության շնորհիվ շատ ու շատ չլուծված հարցեր իրենց դրական լուծումն էին ստանում: Որպես ժուռնալիստիկային «հարող» անձնավորություն, կարդալով նրա գրած հոդվածները, եկա այն եզրակացության, որ ժուռնալիստն այն հազվագյուտ անհատներից է, որը հանդիսանում է «անհատ կոլեկտիվ», շատ կոլեկտիվներ կցանկանային կատարել այնքան աշխատանք, թողնել այնպիսի հետք, ինչպիսին Ալբերտ Չարությունյանը:

Հուսով եմ, որ արժանի կմատուցվի և հետագայում Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության ընթացքում «Երեկոյան Երևան» թերթի ակտիվ միջամտության անգնահատելի աշխատանքը խորությամբ կվերլուծվի և կներկայացվի ընթերցողին, այստեղ նպատակահարմար ենք գտնում մեկ-երկու օրինակով ցույց տալ խմբագրության քննարկած, լուսաբանած հարցերը և դրանց արդյունքները:

Ժամանակին Երևանցիներին բարի լուր հաղորդելու, տեղի ունեցած շինարարական բացթողումների վերացմանը նպաստելու հետ մեկտեղ, խմբագրությունը ձեռնամուխ եղավ լավագույն աշխատանքների քարոզչության, օրինակելի գործի տարածման ճիշտ մեթոդների կիրառմանը:

Խմբագրության և մետրոշինարարների ղեկավարությունները պայմանավորվեցին հիմնել «Երեկոյան Երևան» թերթի «Պատվո տախ-

տակ»: Յուրաքանչյուր ամիս ամփոփվում էին օղակների, բրիգադների, տեղամասերի, նաև անհատների աշխատանքը և նրանցից լավագույններին արժանացնում «Երեկոյան Երևան» թերթի «Պատվո տախտակին»: Եվ, որ ամենակարևորն է, լավ աշխատանքների արդյունքներն ամփոփվում էին բժախնդրորեն, արդեն ամիսների ընթացքում կոլեկտիվի անդամի համբավ ձեռք բերած Ալբերտ Չարությունյանի և N160 շինմոնտաժային վարչության շինկոմի նախագահ Սաշա Մուրադյանի գլխավորությամբ, հենց բանվորական տեղում ճիշտ գնահատականները պարզելով, անհատ անձանց աշխատող բանվոր-շինարարի միասնական կարծիքը ներկայացվում էր «Երեկոյան Երևան» թերթի խմբագրական կոլեգիային, ժյուրիի քննարկմանը: Իսկ կոլեկտիվին անհատ անձանց ճիշտ գնահատականի արժանացնելը միշտ իր դրական հետքն է թողնում:

Սովորաբար խորհրդային կարգերի ժամանակ հիմնարկ-ձեռնարկությունների կողմից ստանձնած սոցիալիստական մրցությունը ոչ ամբողջությամբ, սակայն երբեմն մի շարք հարցերում միանգամայն ձևական բնույթ էր կրում: Անժխտելի է այն փաստը, որ խելացի տնտեսական ղեկավարի, կուսակցական, հասարակական կազմակերպությունների ճիշտ մտածելակերպի շնորհիվ մրցությունը ճիշտ կազմակերպելով, ձևանությունը մի կողմ դնելով, շատ շատերը կարողանում էին լուրջ հաջողությունների հասնել: Ինչ վերաբերում է «Երեկոյան Երևան» թերթի «Պատվո տախտակին» արժանացնելուն, նպատակը մեկն էր՝ ձեռնարկած միջոցառման շնորհիվ նպաստել լավին ճիշտ գնահատական տալ, շրջապատի համար օրինակելի դարձնել, մարդկանց տրամադրությունը բարձրացնել: Մի՞թե պարզ չէ. մարդկային հոգեբանությունն այնպիսին է, որ նույնիսկ փոքրիկ դառը ճշմարտությունը հաճելի չէ: Իսկ փոքր խրախուսանքն, այն էլ պատվաբեր խրախուսող ի լուր բոլորի «Երեկոյան Երևան» թերթի միջոցով, քրտինք թափող մարդու մասին, ժողովրդին տեղեկացնելը, իր արժանի հետքն էր թողնում շրջապատում, աշխատատեղերում: Նկատում էինք, թե ինչպես անհատները, օղակի, բրիգադի անդամներն ինչպիսի մեծ ոգևորություն էին ապրում: Այս առումով արժանին պետք է հատուցել շինկոմի նախագահ Սաշա Մուրադյանին, վարչության կոմսոմոլի կոմիտեի քարտուղար Գևորգ Ավետիսյանին: Շինկոմի նախագահն ուղղակի աստելու-

թյամբ էր լցված ձևական մոտեցումների նկատմամբ: Հաճախ հենց այդ պատճառով վեճի էր բռնվում շրջապատի որոշ ընկերների հետ: Նրա գաղափարակիցն էր վարչության պետը: Իրոք, ձևական մոտեցումներից զերծ գործողությունները «Երեկոյան Երևան» թերթի և մետրոշինարարների համատեղ խրախուսական միջոցառումները նպաստեցին հասնել աշխատանքային լավագույն արդյունքներին:

Մետրոպոլիտենում կատարվող մեծ ծավալի աշխատանքներում, ինչ խոսք, լինում էին թերություններ և բացթողումներ: Գործերի սեղմ տեմպերի, կատարված ահռելի աշխատանքների մեջ նրանք շատ չնչին էին, նույնիսկ մեծ բացթողումների առկայության պայմաններում էլ գործի հետ առնչվող շինարարության մեծ մասշտաբներով զբաղվող որևէ կազմակերպության հասցեյին խիստ քննադատական խոսք ասելը բացարձակապես տեղին չէր լինի: Սակայն երբեմն գործը պահանջում էր, խորությամբ պարզել առկա վիճակը, վեր հանել թերություններն ու կազմակերպել կոնկրետ օգնություն դրանք վերացնելու համար: Եվ խմբագրությանը դա միշտ հաջողվում էր:

«Սասունցի Դավիթ» կայարանի և դրան կից օժանդակ կառույցների, էլեկտրաէներգետիկայի, կաթսայատան, արտաքին կոմունիկացիայի կառույցների, մագնետի տարողության, ծանրոցների բաժանմունքի նոր պահեստի շինարարությունն իրականացնելու համար անհրաժեշտ էր իրացնել անդրերկաթուղու Երևանի բաժանմունքին պատկանող շենքերից մեկը, ինչպես նաև հանել այդ տարածքով անցնող երկաթգիծը: Նկատի ունենալով շինհրապարակի իրացման լուրջ հնարավորությունները, դեռ 1978թ. հունվարին վերադաս օրգանների կողմից համապատասխան որոշում էր ընդունվել, որի համաձայն այդ աշխատանքները պետք էր ավարտվեին մինչև 1979թ. մայիս ամիսը: Ելնելով դրանից, մետրոպոլիտենի տնօրինությունը կազմել էր շինարարական աշխատանքների կատարման գրաֆիկ, համապատասխան կազմակերպություններին տվել առաջադրանքներ: Այդ օրվանից անցել էր շուրջ մեկ ու կես տարի, բայց 1980թ. մարտ ամսվա դրությամբ թե կառուցողները և թե նախագծողները, ինչպես նաև մետրոպոլիտենի վարչությունը չէին կարողացել անել այնպես, որպեսզի չխախտվի կառույցի շինարարության ժամկետը: Դրա մասին 1980թ. ապրիլի 1-ին «Երեկոյան Երևան» թերթը հանդես եկավ լայնածավալ հոդվածով: Որոշվեց հարցը

քննարկել մետրոպոլիտենի օպերատիվ շտաբում: Երբաղկոմի շինարարության և քաղաքային տնտեսության բաժնի աշխատողներն սկսեցին խորը և գործնական ուսումնասիրությունները (բաժնի ղեկավարն էր Էդուարդ Սդիվանյանը, որն իր բարեխղճությամբ և սրտացավությամբ մեծապես նպաստում էր բաժնի աշխատողների ուժերի մոբիլիզացմանը, մայրաքաղաքում իրականացվող շինարարության աշխատանքների հաջող ավարտին):

Պարզվեց, որ Ալբերտ Հարությունյանը, և որպես լրագրող, և որպես շինարարության գործից հասկացող մարդ, այնպիսի բժախնդրորեն պրոֆեսիոնալ մոտեցում էր ցույց տվել կայարանի հոգսերն ուսումնասիրելիս ու մասնագիտորեն շարադրել իրավիճակը, որ Երբաղկոմի մարդիկ եղածի վրա ոչինչ ավելացնելու հնարավորություն չունեցան: Ահա թող ընթերցողները տեղյակ լինեն, ինչպիսի բարեխղճությամբ և վարպետորեն է ներկայացրել ընթերցողին, մետրոպոլիտենի շինարարությանը վերաբերող բոլոր հոդվածները տարիներ շարունակ լրագրող Ալբերտ Հարությունյանը:

Մետրոպոլիտենի «Սասունցի Դավիթ» կայարանի շարունակության հարցի քննարկումը, որքան էլ այն կոնկրետ և գործնական էր, պահանջեց երկար ժամանակ և խոր տպավորվեց մասնակիցներիս մեջ: Հետագայում չեղավ համաման մի դեպք, որ նկատվեց բացահայտ անհամաձայնեցված աշխատանքի երևույթ: Փաստորեն հարցի քննարկումը շրջադարձային եղավ, կազմակերպություններում, համագործակցության բանալին «գտնվեց» նաև այլ օբյեկտների աշխատանքի համար: Վերոհիշյալ օբյեկտի շինարարության ընթացքի մանրագնին քննարկումը, խիստ միջոցների ձեռնարկումը դաս հանդիսացավ հետագա գործերի համար ևս: Մետրոյի «Սասունցի Դավիթ» կայարանի շինարարության մասին հարցի քննարկումից հետո կոնկրետ, գործնական և հետևողական աշխատանքի շնորհիվ մի քանի ամսվա ընթացքում նկատվեց, որ շինարարներն իրենց աշխատանքները կկատարեն նախատեսված նոր ժամկետում: Եվ իրոք, 1981թ. նախաշեմին գրեթե ամբողջությամբ ավարտվեցին աշխատանքները: «Չերևացող շինարարը» իր գործը կատարեց ...

«Երեկոյան Երևան» թերթում տպագրվում էին նաև մետրոշինարարների բազմաթիվ հոդվածներ, տրվում հարցազրույցներ, որոնցում

ևս պարզ նկատելի այս կարևորագույն կառույցի շինարարական առաջընթացը: Բավականին լավ հողվածներով հանդես էին գալիս նաև մեզ օգնողները, տարբեր քաղաքներից եկած մետրոշինարարները ձգտելով իրենց կողմից բարձրացված հարցերի լուծմամբ ևս նպաստել մետրոյի շինարարության աշխատանքներին:

Բերենք նրանց կողմից գրված հողվածների հակիրճ նկարագիրը, որով տեսանելի կլինի մեզ օգնողների, մեր հյուրերի կատարած աշխատանքների և «չնչին» դիտողությունների տևությունը:

1980թ. ապրիլի 5-ի «Երեկոյան Երևան» թերթում լուսաբանվում էր Երևան եկած մեր հյուրերի աշխատանքը: Հողվածից ընթերցողն իմանում է, որ Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության «թունելագրի» տեղամասում աշխատում են Լենինգրադի N8 թունելային ջրկատի առաջին տեղամասի մարդիկ: Նրանք աշխատանքային ճակատ էին ընտրել թունելագրի ամբողջ տեղամասը և որոշել էին, իրենց գործերն իրականացնել սեփական ուժերով որպես «Հայթունելչինի» N25 թունելային ջրկատի ենթակապալառու կազմակերպություն: Հոկտեմբերին տեղամասում գործում էին հորատանցողների 4 բրիգադներ, որոնցից մեկը ղեկավարում էր բազմավաստակ մետրոշինարար, Սոցիալիստական աշխատանքի հերոս Միխայիլ Տիխոնովիչը, որն արժանացել էր մեր հայրենակիցների մեկուսացնողների, փականագործների և ընդհանրապես շրջապատում աշխատող ինժեներատեխնիկական ողջ անձնակազմի մեծ սերն ու հարգանքը: Դեկավարի և նրա աշխատանքային ընկերների համախմբված ընտանիքի կուտակած մեծ փորձի և պրպտող մտքի արդյունք էր, երբ Երևանյան բարդ ընդերքի պայմաններում գտնում են «Գաղտիքներ» և 1980թ. առաջին իսկ ամիսներին կարողացան ամսե-ամիս, մետր առ մետր ավելի շատ հորատել: Թերթում նշվում է. «Թվում է թե գործերի վիճակը լավ է, բայց իրենք լենինգրադցիները գտնում են, որ իրենց ցուցանիշներն այնքան էլ բարձր չեն: Կարելի է, և անհրաժեշտ է հասնել էլ ավելի բարձր տեմպերի, եթե մետրոշինարարին խանգարող բնական դժվարություններին (ընդերքի բարդ կառուցվածքը, գետնաջրերը և այլն) չավելանան նաև արհեստական խոչընդոտները»: Հենց այդ մասին էլ լենինգրադցիները սրտացավորեն, որպես մի ընտանիքի անդամներ, խոսում և վերլուծում են, անում արժեքավոր առաջարկություններ: «Թունելագրի» հերթափոխի պետ Ի.Սա-

ցույովը միանգամ այն ճիշտ էր մեկնաբանում, որ մետրոշինարարության մեջ հաջողության հիմնական պայմաններից է բոլոր օղակների համահունչ աշխատանքը: Ետ մնացած օղակներից մեկի պատճառով եթե չլինի փոխկապակցված աշխատանք, կտուժի ընդհանուր գործը: «Երևանի ընդերքի երկրաբանական առանձնահատկություններին անձանոթ էին մեր տղաները», ասում էր Ի.Սացույովը և այդ հանգամանքն էլ որոշիչ դժվարություններ էր ստեղծում: Սակայն կոլեկտիվը կարճ ժամանակում ընտելացավ դժվարություններին, ձեռնարկեց դրանք հաղթահարելու միջոցներ և գործն ընթացավ ինչպես որ պետք է: Որպես Երևանյան մետրոշինարար, թվացող «մանրուքների» մասին ժամանակին տեղյակ է պահվել «Հայթունելչինի» ղեկավարությանը, հատկապես սպասարկող ինքնաթափ մեքենաների ժամանակին չգալու մասին: Ահա ինչ է ասվում. «Տեղամասում աշխատանքներն սկսվում է ժամը 8-ին, իսկ մեզ սպասարկող ինքնաթափ մեքենաները (ապարները հեռացնելու համար) հայտնվում են ժամը 10-ին»: Մեկ օր մեքենան ուշ է եկել նույնիսկ 5 ժամ ուշացումով և պարզվում է, որ ավտոձեռնարկությունում կայացել է կոլեկտիվի ժողով ...

Թող տպավորություն չստեղծվի, թե ցանկանում ենք ասել, որ մանուկի ահագանգից հետո, ինչպես ասում են «հալած յուղի պես» ամեն ինչ հարթ էր գնում: Կարևորն այն էր, որ լարված աշխատանքի պայմաններում մամուլի «ծռքը» միշտ գտնվեր շինարարության «զարկերակի» վրա և յուրաքանչյուր դեպքում արագ կարողանային նպաստել մետրոյի շինարարությանը, ե՛վ դա նրանց հաջողվում էր: Բերենք ևս մեկ օրինակ:

Ինչպես ասվել է, մեր հյուրերը, մետրոպոլիտենի շինարարների հետ միշտ համագործակցված էին աշխատում և երբեմն էլ համատեղ կիսում իրենց հաջողություններն ու դժվարությունները «կլոր սեղանի» շուրջ: Նման հավաքույթներից մեկում արձանագրվեց մի փաստ, որը դուրս չմնաց «Երեկոյան Երևան» թերթի հսկողությունից:

Այսպես, հավաքույթներից մեկում արձանագրվում է ուղղակի հարցազրույցից մի դեպք և ծնվում է մի փաստաթուղթ, որը հասցեագրվում է տեղամասի ղեկավարությանը ու փաստաթղթի հեռախոսագրի ողջ տեքստը հետևյալ բովանդակությամբ տպագրվում է «Երեկոյան Երևան» թերթում:

Ապարները թունելից հեռացնելու համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների բացակայության պատճառով ծախս կայարանային թունելի հորատանցողների բրիգադը՝ թվով 12 մարդ, 4-րդ հեթափոխում 5 ժամ պարապուրդ տվեց:

*Մինսկի մետրոյի թիվ 1 թունելային ջրկատի թիվ 5 տեղամասի պետ՝ Ս.Ս.Բերկուտով
07.08.80թ.*

Պարզաբանելու համար ընթերցողին հիշեցնենք, որ 4-րդ հեթափոխն աշխատում էր գիշերվա ժամը 2-ից մինև առավոտյան ժամը 8-ը: 6 ժամից 5-ը՝ պարապուրդ, մեծ կորուստ էր:

Ահա այստեղ էր, որ այս անգամ ևս նշված փաստի կողքով անտարբեր չանցավ «Երեկոյան Երևան» թերթի խմբագրությունը և 1980թ. օգոստոսի 11-ին թերթում «Հոկտեմբերյան» տեղամասի հոգսերը և գործերը խորագրով հանդես գալով թերթը նշեց.

«Երեկոյան Երևան» թերթի խմբագրությունն իր հերթին դիմում է ՀՍՍՀ ավտոմոբիլային տրանսպորտի նախարարության թիվ 3 տրեստի 6-րդ ԱՏՁ-ի ղեկավարությանը.

«... Այսպես ե՞ք օգնում մայրաքաղաքի խոշորագույն և կարևորագույն կառույցին: Որտե՞ղ է Ձեր վարորդների քաղաքացիական խիղճը: Խմբագրությունը հուսով է, որ 6-րդ ԱՏՁ-ի կոլեկտիվը միայն դրական պատասխան կտա այս հարցերին»:

Նման և այլ կարգի կազմակերպությունների կողմից մետրոշինարարներին խոչընդոտող բազմաթիվ փաստեր արծարծվել են թերթի կողմից և դրանցից բառացիորեն ոչ մեկը անհետևանք չի մնացել: Ընթերցողին հիշեցնենք նաև, որ մետրոպոլիտենի շինարարության շտաբն էլ իր հերթին միշտ հետևում էր, թե հանրապետության նախարարություններն ու գերատեսչությունները, հիմնարկ-ծեռնարկություններն ինչպես են արձագանքում թերթում տպագրված հոդվածներին:

Նշենք հետևողական մոտեցման մի վառ օրինակ. թերթում բարձրացված յուրաքանչյուր հարցի պատասխանը տպագրվում էր հաջորդ համարներում ու նշվում էին, թե ինչպիսի միջոցներ են ձեռնարկվել

հարցերը լուծելու, թերությունները վերացնելու համար և մենք նկատում էինք, որ չկա բարձրացված մի հարց, որի մասին հետազայում չտպագրվեր թերթում:

Հանձինս լրատվական ծառայությունների, խոսվեց մամուլի «Չորրորդ իշխանության», Երևանի մետրոպոլիտենի աշխատանքային գործունեությանն ուղղակիորեն չմասնակցող, սակայն նրա աշխատանքներին նպաստող ազգանվեր գործի մասին: Բառացիորեն նպատակ չէր հետապնդվում «ազատ մամուլի» գաղափարը գովերգել «գլավլիտի» առկայության պայմաններում: Սակայն կյանքի կնճռոտ հարցերին և ինչպես այստեղ նշված մետրոպոլիտենի խնդիրների լուծմանը, երբեք չէր խանգարում, որևէ գործոն: Չ՞է որ մամուլի աշխատողները լավ գիտեն, որ ընդհանրապես կյանքին խոչընդոտող հանգամանքների ճնշող մեծամասնությունը կարելի է լուծել իրենց միջոցով: Երևանյան մետրոյի շինարարության ողջ ընթացքում, յուրաքանչյուր քայլափոխին բանվորներն զգում և տեսնում էին իրենց գնահատելու արդյունքը շինարարության բոլոր օղակներում գիտեին նաև, որ թերթի նկատմամբ արհամարհական վերաբերմունքը ևս անհետևանք չի մնա:

Ինչպես նշվեց, Երևանի մետրոպոլիտենի բացման ժամանակ 344 Կենտկոմի առաջին քարտուղար Կարեն Դեմիրճյանը բարձր գնահատեց 344 Կենտկոմի և ՀՍՄՀ Նախարարների խորհրդի կողմից ստեղծված Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության աշխատանքները կողողինացնող և ղեկավարող օպերատիվ շտաբի դերը մայրաքաղաքում դարի հզոր կառույցի շինարարության գործում: Շատ հակիրճ խոսենք նրա աշխատանքների մասին:

Օպերատիվ շտաբի բուն նպատակն էր գործնական և կազմակերպչական աշխատանքով օգնել շինարարության բոլոր օղակներում մետրոպոլիտենի աշխատանքները հաջողությամբ ընթանալու համար: Երկրորդ կարևոր գործն այն էր, որ հետևողականորեն հայտնաբերվեն շինարարության մեջ «նեղ» տեղերը և արագ կազմակերպելով վերացվեն, թույլ չտալով, որ աստիճանաբար հիմնահարցերն ավելանան: Այլ կերպ ասած, կայացած նիստերում քննության էին առնվում շինարարության բոլոր հարցերը, պարզում խանգարող հանգամանքներն ու պատճառները, միջոցներ ձեռնարկում թե տեխնիկական, թե կազմակերպչական հարցերը ժամանակին լուծելու ուղղությամբ: Շտաբի նիստերը անցկացվում էին Երեքադկոմում: Հաճախ նիստերն անց էր կացվում «ոտքի վրա», լինելով բոլոր տեղամասերում: Օրինակ նիստերից մեկը եղավ 1980թ. հունվարին, գրվեցին 160 միջոցառումներ, որոնք կատարվեցին մեկ ամսվա ընթացքում: Երբեմն անհրաժեշտ էր լինում հրատապ հանձնարարություններ տալ ձեռնարկություններին (Չարենցավանի գործիքաշինական արտադրական միավորում, Երևանի ավտոգործարան և այլն) պատրաստել կոնստրուկցիաներ, ոչ ստանդարտ սարքավորումներ, որոնք անմիջապես արձանագրվում էին և եթե տնտեսությունների ղեկավարներն այդ ժամանակ հրավիրված չէին լինում, ապա մեկ օրվա ընթացքում շտաբի պատասխանատու քարտուղարը որոշումը գրավոր ներկայացնում էր կազմակերպությանը, նշելով հանձնարարության կատարման ժամկետը:

Մետրոպոլիտենի շինարարության շտաբի կազմում ընդգրկվել էին կառույցի հետ առնչվող ղեկավար ընկերներ, մարդիկ, որոնք իրենց գրաված դիրքով, աշխատանքային փորձով մեծապես նպաստում էին

շինարարության հաջող ընթացքին: Օպերատիվ շտաբի անդամներն էին Երևանի քաղխորհրդի գործկոմի նախագահ Մուրադ Մուրադյանը, 344 երեքադկոմի արդյունաբերության և շինարարության հարցերով զբաղվող քարտուղար Ալբերտ Դանիելյանը, ՀՍՄՀ նյութատեխնիկական մատակարարման վարչության կառավարիչ Եղիշե Ասցատրյանը, Երևանի մետրոպոլիտենի վարչության պետ Իվան Պապիևը, «Հայթու-նելչին» վարչության պետ Լեոնիդ Հարությունովը, «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի տնօրեն Վլադիմիր Դանդուրովը, մետրոպոլիտենի շինարարության հետ առնչվող հանրապետության տարբեր նախարարությունների ղեկավարներ, խոշոր տրեստների կառավարիչներ և այլն: Ինչպես ասվել է, շտաբը ղեկավարում էր ՀՍՄՀ Նախարարների խորհրդի նախագահի տեղակալ Հրանտ Հայրապետյանը: Հետագայում մետրոպի գործարկումից շուրջ մեկ տարի առաջ շտաբը ղեկավարեց 344 երեքադկոմի առաջին քարտուղար Լեոնիդ Ներսիսյանը: Նա մետրոպի գործարկման այդ ժամանակահատվածում մայրաքաղաքի կուսակցական, սովետական աշխատողների ուժերի մոբիլիզացման, Երևանի հիմնարկ-ձեռնարկությունների կոլեկտիվներին ավելի լայնորեն ընդգրկելու առումով իր դրական և որոշիչ դերն ունեցավ: Նիստերի աշխատանքներին մասնակցում էին նաև մետրոպի շինարարության հետ առնչվող գործնական օգնություն ցույց տվող նախարարությունների և գերատեսչությունների, մետրոպոլիտենի շինարարությանը մասնակցող խոշոր կազմակերպությունների ղեկավարներ, կարևոր օղակներում աշխատող շինվարչության պետեր, ճարտարապետներ, նախագծային ինստիտուտների տնօրեններ, այլ հիմնարկ-ձեռնարկությունների, ծառայությունների ղեկավար ընկերներ: Երբեմն շտաբի պատասխանատու քարտուղարը նիստին ապահովում էր հանրապետության, մայրաքաղաքի այն հիմնարկ-ձեռնարկությունների, նախարարությունների և գերատեսչությունների ղեկավարներին, որոնք ներկայությունն այս կամ այն առիթով անհրաժեշտ էր:

Նիստը կայանում էր յուրաքանչյուր շաբաթ օր, երեկոյան ժամը 18.00-ին: Շտաբի աշխատանքները խիստ գործնական էին և այնտեղ բարձրացված հարցերն անհետևանք չէին մնում: Խորհրդակցություններն ինչքան էլ կոնկրետ ու արդյունավետ էին անցնում, ծանրաբեռնվածությունն այնպիսին էր, որ շտաբի նիստը տևում էր ոչ պակաս երեք

ժամ: Որպեսզի պարզ լինի գործնական աշխատանքների ողջ պատկերը ասեմ, որ հարցադրումները հստակ էին, չկրկնվող և տեղին: Ի դեպ բարձրացվում էին հարցեր և տրվում համապատասխան լուծումներ, եթե մինչև շտաբի նիստի գալը հարցադրողի կողմից առաջադրված հարցերը համապատասխան կազմակերպության կողմից լուծում չէին ստացել, կամ այնպիսի հարցեր էին, որոնք հիմնականում կարող էին լուծվել միայն շտաբի օգնությամբ:

Գրեթե միշտ շտաբի նիստերին մասնակցում էր կառավարության նախագահ Ֆադեյ Սարգսյանը, հաճախ նիստերի աշխատանքներին մասնակցում էր ԶԿԿ Կենտկոմի արդյունաբերության և շինարարության գծով քարտուղար Կարլեն Ղամբարյանը: Արդեն ասվել է, որ «Գլխթունելներոշինի» կառավարիչ, Սոցիալիստական աշխատանքի հերոս Յու. Կոշելևը տարվա ընթացքում մի քանի անգամ գալիս էր Երևան և յուրաքանչյուր անգամ Կարեն Դեմիրճյանի հետ լինում էր մետրոպոլիտենի տարբեր տեղամասերում, շտաբի անդամների հետ մանրագնին ուսումնասիրում էր գործերի վիճակը և անհրաժեշտության դեպքում անմիջապես ընթացք տալիս առաջ քաշված հարցերին: Մետրոյի շինարարության ավարտի վերջին 5-6 ամիսներին գրեթե միշտ շտաբի խորհրդակցությանը մասնակցում էին արդեն «երևանաբնակներ» «Գլխթունելներոշինի» կառավարիչի տեղակալ Կ.Յանչևսկին, գլխավոր ինժեներ Ա.Կարայրովը, նյութատեխնիկական մատակարարման բաժնի պետ Ե.Բարանովսկին, արտադրական բաժնի պետ Ա.Սինարևսկին:

Ինչպես ընթերցողը նկատեց, և հանրապետության, և մայրաքաղաքի ղեկավար ընկերների ու դրանց էլ գումարած միութենական մետրոպոլիտենի ղեկավարների մասնակցության պայմաններում պարզ էր, որ շտաբի նիստի ժամանակ բոլոր բարձրացված հարցերը պետք է լուծվեին արագ, գործնական: Շտաբում տրված հանձնարարությունները կոնկրետ էին, նշվում էին դրանց կատարման ժամկետները, խստապահանջությունն ու կատարողական կարգապահությունը գտնվում էր պատշաճ բարձրության վրա և, որ ամենափիմնականն էր, բարձրացված յուրաքանչյուր հարց իր սպառիչ պատասխանն էր ունենում: Շտաբը, որպես Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարական կազմակերպությունների համախմբիչ ուժի, նպատակային ուղղվածությամբ և օգնությամբ,

իր վճռորոշ դերն ունեցավ:

Ինձ բախտ վիճակվեց մասնակցել ոչ միայն դարի հազվագյուտ կառույցի աշխատանքներին, այլև ականատես լինել շինարարական ուրույն բնագավառի գործունեությանը, որտեղ բացառապես այդ աշխատանքներում ընդգրկված առանձին-առանձին օղակների գերազանց աշխատանքը կլիներ անհնարին, եթե չապահովվեր փոխկապակցված գործողություններ: Գուցե սա հազվագյուտ շինարարական ծյուղերից էր, որի հաջող ավարտի առաջին գրավականն աշխատանքների կորոշնացումն էր, ամեն մի զարկերակի խփոցի ճիշտ, նույնիսկ ակնթարթային արագությամբ ընկալումն ու նույն արագությամբ հարցին ընթացք տալը: Դա արդյունաբերաշինարարական յուրօրինակ մեխանիզմ էր իր բոլոր բարդություններով, գործնական քայլերով: Հենց այսպիսի տպավորություն ստացա ԶԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի կողմից ստեղծված գործնական շտաբի աշխատանքային բազմաբնույթ և նպատակային գործունեությունից: Տեղյակ չեմ, արդյո՞ք միութենական Գլխավոր մետրոշինի կամ այլ կազմակերպությունների կողմից կատարվել է հաշվարկ, թե խորհրդային Միությունում կառուցված մյուս մետրոպոլիտենների համեմատ, Երևանի մետրոպոլիտենը որքանով արագ է կառուցվել: Ծայրահեղության մեջ չեմ ընկնում: Բավական էր «թերահավատը» կամ «ընդդիմադիրը» կարճ ժամանակահատվածում երկրաբանական այդ ծանր պայմաններում, ականատես լինել բանվորների շուրջօրյա գերլարված աշխատանքին, կամ եթե բարձրորակ ինժեներատեխնիկական մասնագետները ոչ թե գետնախորշի, այլև մետրոյի շտաբի աշխատանքներին մասնակցած էլ չլինեին (խոսքը վերաբերվում է մետրոպոլիտենի աշխատանքներից ոչ հեռու կանգնած անձնավորություններին) և այսօր ուսումնասիրեն հանրապետությունում մետրոյի շինարարության վերաբերյալ ընդունած որոշումները, փաստաթղթերը, կատարված աշխատանքների ակտերին, մասնագիտական և գործնական ինչպիսի ոչ հաճելի դիրքորոշում էլ ընդունեն, վերջում կգան մեկ համոզման՝ բացարձակ ճշմարտություն է ընդունեն, վերջում կգան մեկ համոզման՝ բացարձակ ճշմարտություն է Երևանում մետրոպոլիտենի առաջին հերթի շինարարության արագ ավարտը (հիարկե հաշվի չառնենք ոչ շինարարների մեղքով, նյութերի պակասության և այլ հանգամանքներով պարապուրդ տալը, որից գրեթե գերծ էր նույնիսկ գործարկման նախօրյակի վերջին ամիսներին): Եվ

այս հարցում անգնահատելի է շտաբի կատարած աշխատանքը: Ահա թե ինչու ստեղծված սրտացավ ու գործնական մթնոլորտը շատ էր ոգևորում Միության տարբեր քաղաքներից եկած աշխատողներին: Մի-աժամանակ պետք է ասել, որ նրանք ևս անգնահատելի աշխատանք կատարեցին և երախտիքի զգացումը պարտավորեցնում է խոսել նրանց մասին, թեկուզ ոչ մանրամասն հիշատակել կատարած արժեքավոր գործերը:

Շտաբում կատարողական կարգապահությունը բարձր էր, յուրաքանչյուրն իր ուժերի հնարավորության սահմաններում, (երբեմն ավելի շատ) ամեն ինչ անում էին թեկուզ մեկ օր մետրոն շուտ շահագործելու համար: Մասնակցելով շտաբի նիստերին, համոզվում էի, որ կայացած որոշումների օբյեկտիվ և ծանրակշիռ էին, այդ պայմանավորված էր ղեկավար ու փորձառու կադրերի ճիշտ ընտրությամբ ու նրանց հստակ գործելակերպով: Ամեն ինչ չէր որ հարթ էր զնում, երբեմն լինում էին թերություններ, բացթողումներ և նկատվում էր, որ դրանք հիմնականում աշխատանքների գերծանրաբեռնվածության, առանց չափազանցության գերհոգնածության հետևանք էին: Այդ երևում էր բոլորի աչքերից, սակայն ոչ մեկը չէր տրտնջում, նույնիսկ եթե դիտողությունն էլ լինում էր ոչ տեղին: Իրար հասկանում էին, չհասկանալու ժամանակ էլ չկար:

Նպատակ չեմ հետապնդել մետրոպոլիտենի շինարարությունում աշխատող ղեկավարների գործունեությանը գնահատական տալ: Նրանց գնահատականներն ստեղծվել էին տասնյակ տարիների փորձությունների, մաքառումների ճանապարհով և շտաբի նիստի ժամանակ նկատվում էր ղեկավար աշխատողների իրական պատկերը և ցանկանում եմ մտորումների առումով իմ զգացածը թղթին հանձնել: Ջգացի, որ ի սկզբանե, տարիների ընթացքում տնտեսական օղակներում կադրերի ընտրության ճիշտ քաղաքականության շնորհիվ մետրոպոլիտենի աշխատանքների հետ առնչվող բոլոր ղեկավարները, յուրաքանչյուրն իր տեղում հզոր սյուն էին և նրանց հավաքական ուժը պետք է երկրաբանական բարդ պայմաններում իրենց մասնագիտական ճիշտ մոտեցումները դրսևորեին: ԵՎ ճիշտ լուծումներ էին տալիս, չեն արձանագրվել սխալ մոտեցումների, հարցերի ոչ ճիշտ լուծման դեպքեր: Նույնը և որոշումների կայացման գործում: Օրինակ, պարզ ճշմարտություն է այն, որ Երևանի բազմաբնույթ և բազմապիսի հոգսերի պայմաններում

քաղաքի ղեկավարությանը մետրոպոլիտենի ամենօրյա հոգսերով ծանրաբեռնելը, զբաղեցնելը, ճիշտ չէ: Սակայն ականատես էինք լինում շտաբի նիստերին քաղխորհրդի գործկոմի տրված հանձնարարությունների տարափին, գործկոմի նախագահ Մուրադ Մուրադյանի և նրա առաջին տեղակալ Յուրի Ջավադյանի միշտ գործնական և ճիշտ քայլերին: Միանգամայն տեղին էր կառավարության որոշումը, մետրոպոլիտենի հետ կապված մայրաքաղաքի կոմունիկացիաների շինարարության գծով գլխավոր պատվիրատուի դերում երջաղգործկոմի հանդես գալը: Եվ չնդավ մի դեպք, որ քաղգործկոմին տրված որևէ հանձնարարություն չկատարվեր: Կատարողական բարձր կարգապահությամբ լուծվում էին նաև նյութատեխնիկական մատակարարման հարցերը: Ինչպես ասվեց, այսպիսի հարցերով զբաղվում էր մետրոպոլիտենի վարչությունը, նրա ղեկավար Իվան Պապիևը, որի դերն այս հարցում անգնահատելի էր: Սակայն ինչպես ասված է, այս ծով գործերի մեջ «փայ ու բաժին» էր մնում, նաև որոշ մարդկանց, հանրապետությունում այս գործի ղեկավար, շտաբի՝ աշխատանքների մասնակից, մեծ ճանաչում ունեցող Եղիշե Թևոսի Ասցատրյանը (նախկինում աշխատել էր ժողտնտխորհի նախագահ, կենտկոմի քարտուղար և այլն): Նրա գործնական հատկություններն ու Միության տարբեր ծայրամասերում մարդկանց, կազմակերպությունների հետ ունեցած մեծ կապերը, հեղինակությունը օգնեցին մետրոշինարարության մատակարարման հարցերը ժամանակին լուծելուն: Եվ ինչպիսի կատարողական բարձր կարգապահություն այդ պատկառելի տարիքի տեր մարդու կողմից: Ըստ օպերատիվ շտաբի պետի կարգադրության, մետրոպոլիտենի շինարարության շտաբի անդամները, գործով առնչվող այլ շատ ղեկավարներ աշխատանքների ավարտից հետո պետք է մինչև երեկոյան 10-ը լինեին իրենց աշխատատեղերում: Շտաբի պատասխանատու քարտուղար, ԳԿԿ Երջաղկոմի բաժնի աշխատող Գարիկ Մնոյանը պատմում էր, որ Եղիշե Թևոսիիչը ժամը 10-ից հետո ինչքան էլ ուշ տուն գնար, կամ՝ անհրաժեշտության դեպքում բացակայեր, կտեղեկացներ և կհարցներ, արդյոք իրեն նոր հանձնարարություն տրվելո՞ւ է: Իրոք հաջողությունների հիմնական գրավականը կարգապահության մեջ է: Իսկ այստեղ՝ նաև դեմիրժյանական կարգապահության խիստ ոգին:

...ինչ խոսք, հարյուրավոր կազմակերպությունների կողմից մետ-

որոյ կարիքները համար նորմալ սպասարկման պայմաններում էլ երբեմն լինում էին, մատակարարման թերացումներ, երբեմն էլ զգացվում էր ժամկետից շուտ որոշ սարքավորումների ստացման անհրաժեշտություն: Վերհիշենք մետրոյի հոգսերի լուծման հետ կապված մի դեպք, որն իհարկե յուրօրինակ է, սակայն նմանատիպ օգնության դեպքեր շատ են եղել: Օպերատիվ, շտապ մատակարարման դեպքերից մեկի առիթով պատասխանատու քարտուղարը զանգահարում է Եղիշե Ասցատրյանին: Հարցը դրականորեն է լուծվում, սակայն բարձր լարման կաբելի ձեռքբերման համար շինարարները խնդրում են ոչ ուշ քան 3 օրվա ընթացքում այն հասցնել մոնտաժողներին: Գարիկ Մնոյանը զանգահարում է Լենինական խնդրելով քաղկոմի արդյունաբերության և տրանսպորտի բաժնի վարիչ Տաճատ Սարգսյանից, օգնություն: Անմիջապես խնդրանքին դրական պատասխան է լսում: Հաջորդ օրը, ոչ մի լուր չստանալով, նորից զանգահարում է, նորից խոստանում են ... Երրորդ օրը Գ.Մնոյանը Լենինական է ուղարկում շտաբի ներկայացուցչին: Եվ ինչ: Իրոք Գյումրեցու «հյուրասիրությանը» չափ ու սահման չկա: Հենց առաջին մեկ ժամվա ընթացքում պարզվում է, որ այդ մեծ պահանջարկ ունեցող կաբելը քաղաքի ոչ մի կազմակերպություն չունի: Անլուծելի դեպքի մասին հայտնում են կուսքաղկոմի առաջին քարտուղար Դոնարա Հարությունյանին: Տեղեկանում է, որ կազմակերպություններից մեկը ոչ ուշ քան 10 օրից ստանալու է այդ կաբելը: Քարտուղարն ասում է. «թեկուզ մեկ ամիս էլ ուշ ստանան, օգնել է պետք մետրոշինարարներին»: Արդշուն են արդեն նոր մոնտաժած տրոլեյբուսի գծերը հանել և ուղարկել Երևան: Գյումրեցիները գտնում են, որ թեկուզ քաղաքում մեկ ամիս էլ ուշ շահագործման հանձնվի տրոլեյբուսի գիծը՝ ոչինչ, մայրաքաղաքին անհրաժեշտ է օգնել ... Իրոք, Երևանի մետրոյի շինարարությանը ապրում էին բոլորը, ողջ երկրում մետրոպոլիտենի շինարարության նկատմամբ դրվածքն էր այդպիսին, նաև մոտեցումն ու դաստիարակությունը ...

Կարեն Գեմիրճյանը մետրոպոլիտենի գործարկման օրը դրվատանքի խոսքեր ասաց այն շինարարական կազմակերպությունների հասցեին, որոնք տարիներ շարունակ մեծ ջանասիրությամբ և աշխատեցին մետրոշինարարությունում: Նրանց ղեկավարներից շատերը մինչև այս կառույցը, տարիների ընթացքում հանրապետությունում մեծ հետք թ-

ղած մարդիկ էին և նրանց էր վստահվել ստորգետնյա բարդ կառույցի իրականացումը: Ինձ հնարավորություն ընձեռվեց նրանց հետ շուրջ մեկ տարի առնչվել: Երբեք հնարավոր չէ մոռանալ «Երբիմշին» տրեստի կառավարիչ Պետրոս Թումանյանին, ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի, «Մոնտաժհատուկշին» գլխավոր վարչության պետի տեղակալ (որը կոորդինացնում և ղեկավարում էր ենթակա շինվարչությունների աշխատանքները, առաջին պատասխանատու անձն էր) Միքայել Մկրտչյանին, «Հայտրանսշին» տրեստի կառավարիչ Երվանդ Ավետիսյանին, «Հայլեկտրամոնտաժ» տրեստի կառավարիչ Բոգդան Հարությունովին, «Արփասևանշին» տրեստի կառավարիչ Աբրամ Սարգսյանին, «Հայկապշին» տրեստի կառավարիչ Ռոբերտ Տոնոյանին, որոնք իրենց ենթակա վարչությունների և այլ ստորաբաժանումների գործունեության նկատմամբ անհրաժեշտ օգնություն և ղեկավարություն ցուցաբերելու շնորհիվ կարողացան Երևանի մետրոպոլիտենը դարձնել նման շինարարությունների մեջ օրինակելիներից մեկը: Այս շինարարության հաջող ավարտով ևս ցույց տվեցին, որ, իրոք, նրանց իրավմամբ կարելի է համարել խորհրդային կարգերի 70 տարիներին մեր հանրապետության շինարարության զարգացման կրող սյուներից:

Հանրապետության բազմաթիվ շինարարական և մոնտաժային կազմակերպությունների լավագույններից լավագույններին ընտրեցին մետրոպոլիտենի շինարարությունն իրականացնելու համար: Հատկապես հաշվի էր առնվել նրանց ղեկավարների աշխատանքային մեծ փորձն ու կազմակերպչական ունակությունը: Երբեմն շինարարական աշխատանքների ժամանակ գործի հաջող ավարտի թելադրանքով կատարվում էին կադրային փոփոխություններ: Մետրոպոլիտենում աշխատող կադրերի ճիշտ ընտրության վերաբերյալ բերենք երկու օրինակ:

Երևանի վերգետնյա կայարանների շինարարությունը կատարում էր «Երբիմշին» տրեստը, որն արդեն 20 տարի էր ինչ ղեկավարում էր Պետրոս Թումանյանը և փորձառու շինարարի համբավ էր վայելում: Ստամբուլում ծնված, հայրենիքում բնակություն հաստատած Պետրոս Թումանյանը պատերազմի տարիներին ավարտելով Երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտը, հետպատերազմյան բոլոր տարիներին, շինարարության դիսպետչերից, աշղեկից աճած կադրը շինարարական մեծ աշխատանքներ կատարեց Քաջարանում, Ղափանում, Եղավ

երևանի այլուհին գործարանի շինարարության ղեկավարը: 1959թ. գլխավորելով «Երքինշին» տրեստը նրան վստահվեց եղեռնի հուշարձանի, «Հրազդան» ստադիոնի, ինչպես նաև բազմաթիվ արդյունաբերական օբյեկտների, բնակելի շենքերի շինարարությունը: Մեծ ճանապարհ անցած շինարարը երիտասարդ ավյունով, գիշեր ու ցերեկ աշխատում էր մոտորավոլիտենում: Նրա շինարարության հարցերի գիտակությունը բացահայտ ծնով նկատվում էր շտաբի նիստերի ժամանակ: Դժվար էր պատկերացնել մետրոյի կայարանների ժամանակին, որակով և հաջող ավարտն առանց տրեստի կառավարիչի գործնական և հմուտ քայլերի: Մետրոյի շինարարության ավարտի վերջերին, հանկարծ նա ծանր հիվանդացավ: Նրա աշակերտը Ռոբերտ Մելիքյանը կարողացավ հաջողությամբ ավարտին հասցնել կայարանների շինարարությունը:

Մետրոպոլիտենի շինարարությունում առաջին անգամ հանդիպելով «Հայկապշին» տրեստի կառավարիչ Ռոբերտ Տոնոյանին, նրա գործունեությանն անտեղյակ մարդը կգարմանար, թե ինչպես կարելի է այդպիսի հույժ կարևոր աշխատանքների ղեկավարությունը վստահել մի երիտասարդի: Սակայն տրեստի աշխատանքներին որոշ չափով ծանոթանալուց հետո, կարծիքը բոլորովին կփոխվեր:

1968թ. Ռադիոէլեկտրակապի տեխնիկումի, 1976թ. Մոսկվայի էլեկտրակապի ինստիտուտի շրջանավարտը (հեռակա) 4 տարվա ընթացքում դարձավ հանրապետության խոշոր տրեստներից մեկի կառավարիչ: Սակայն նա աշխատանքային գործունեության 8 տարիների ընթացքում, որպես բարդ մասնագիտության հարուստ գիտելիքների տեր մարդ և լավ կազմակերպիչ, իրեն այնպես էր դրսևորել, որ աշխղեկի պաշտոնից 1978թ. նրան վստահվել էր ղեկավարել «Հայկապշին» վարչություններից մեկը: Երկու տարի աշխատելով մետրոպոլիտենի բարդ ու պատասխանատու աշխատանքներում, իրեն փայլուն դրսևորեց: Հետագա տարիներին մետրոյի համար իրականացվելիք կապի աշխատանքներն ավելի ծավալուն էին լինելու, նրանք պետք է շահագործեին նաև մետրոպոլիտենի կապի տունը: Հանրապետության ղեկավարությունը, մետրոպոլիտենի շինարարության շտաբը գտան, որ այդ աշխատանքներն անխափան իրականացնելու համար, նպատակահարմար է տրեստի կառավարիչ նշանակել արդեն այս գործում եր-



«Ջորավար Անդրանիկ» տեղամասում, հորանի հիմնանցքի մոտ ղեմ դիմաց ընդառայելով Լենինգրադի (ձախից) և Միսկի մետրոշինարարները հորատանցման հաջող ավարտի կապակցությամբ շնորհավորում են միմյանց



«Մոսմետրոշին» հորատողների բրիգադավար, Սոցիալիստական աշխատանքի հերոս Իլյա Շեպելյեվը (կենտրոնում) իր բրիգադի անդամների հետ



«Ձորավար Անդրանիկ» տեղամասում N25 թունելային ջրկատուն աշխատող մոնտաժորների առաջավորների բրիգադը: Չախից աջ՝ Մնացական Մնացականյանը, Անուշավան Վարդանյանը, Վանիկ Սահակյանը, Ռոստոմ Ահարոնյանը



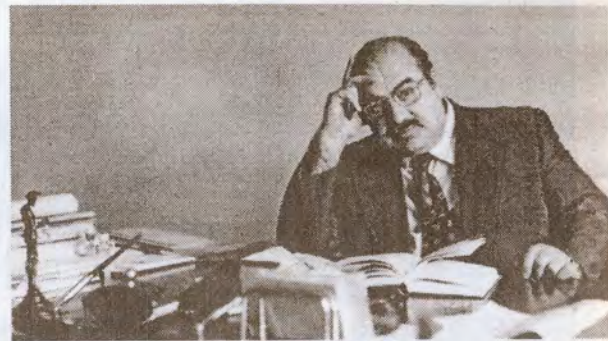
Հենրիկ Կարանյան
ՀՍՄ Կեստավանի հաշվողական կենտրոնի բաժնի վարիչ, մետրոպոլիտենի ուղևորափոխադրումների և ուղևորահոսքերի հեռանկարային հաշվարկների հիմնավորման նախագծի ղեկավար



Արտաշես Հովսեփյան
Քանդակագործ, «Սասունցի Դավիթ» կայարանի կառուսատույցի քանդակի հեղինակ



Լևոն Վարդանյան
Քանդակագործ, «Գործարանային» կայարանի կառուսատույցի քանդակի հեղինակ



Բորիս Մկրտչյան
«Կոմունիստ» թերթի գլխավոր խմբագիր



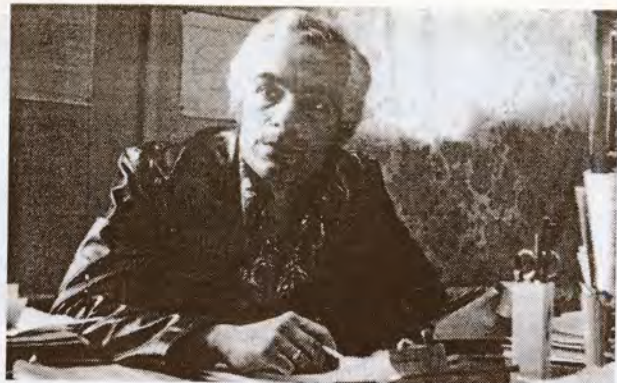
Բորիս Մկրտչյանը «Կոմունիստ» թերթի պատվավոր հուշադրոշմ հանձնում է «Լեննետրոշինի» N3 թունելային ջրկատի բրիգադավար, Սոցիալիստական աշխատանքի հերոս Միխայել Տիխոնովիչին



Ռաֆայել Հարությունյան
«Գիտություն և տեխնիկա» ամսագրի պատասխանատու քարտուղար



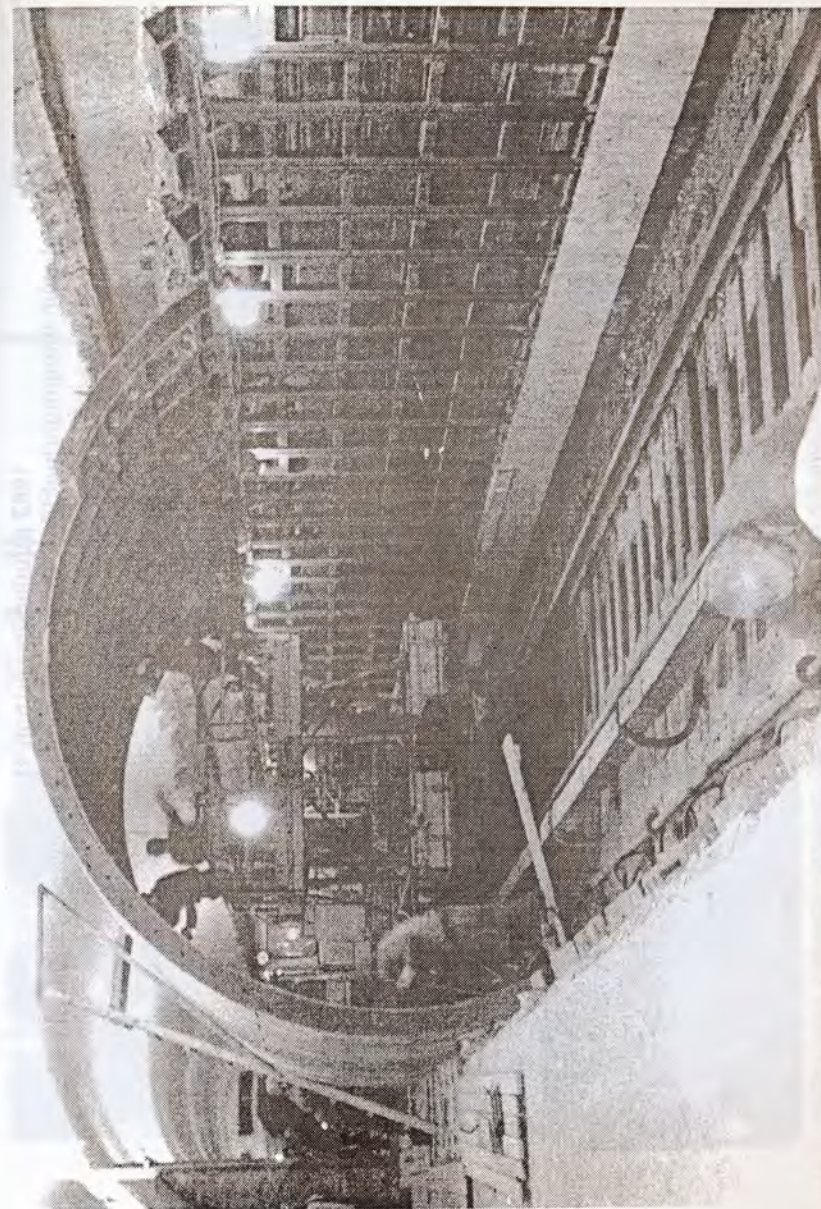
Ալբերտ Հարությունյան
«Երեկոյան Երևան» թերթի թղթակից



Գագիկ Սարգիսյան
«Բարեկամություն» տեղամասի պետ



Մերուժան Տեր-Գուլանյան
«Գարուն» անսագրի արձակագիր



«Չորակար Անդրանիկ» կայարանի կառուցումը մետրոյի առաջին հերթի առաջին հատվածի շահագործումից հետո



«Գրեթե ամբողջությամբ հանրապետության բաժնեատերները կհանձնվեն ընդհանուր ընկերությանը»
 Մարտի 1983 թ. 28-ին Երևանի Կոմկոմիտեի նիստի ժամանակ Վահագն Կոչարյանը (ձախակալ) խոսքի է բերում ընկերության ղեկավարների առջև:

1983 թվականի հունիսի 11
 Երևանի անտրոպոլիտենի «Գրեթե ամբողջությամբ» կայանի բացումը



«Գրեթե ամբողջությամբ» կայանի հանրապետության բաժնեատերները



Երևանի մետրոպոլիտենի շահագործման անձնակազմի
հիմնադիր և երկարամյա աշխատող
մի խումբ ղեկավարներ



Փայլակ Յայլոյան
Երևանի մետրոպոլիտենի
տնօրենի առաջին տեղա-
կալ



Արմենակ Ջոլյան
տնօրենի տեղակալ



Լեոնիկ Խաչատրյան
«Ազդանշանման և կապի»
մասնաճյուղի պետ



Ռազմիկ Չոլսեփյան
«Քարշ» մասնաճյուղի
պետ



Էդուարդ Չարությունյան
«Էլեկտրատեխնիկական»
մասնաճյուղի պետ



Ավետիկ Գրիգորյան
«Տեխնոլոգիական տն-
տեսական գնացքների,
հիմնանորոգման» տե-
ղամասի պետ



Լևոն Չակոբյան
«Կապի» ուղեմասի պետ



Ցոլակ Նազարյան
«Էլեկտրատեխնիկական» մաս-
նաճյուղի գլխավոր ինժեներ

Երևանի մետրոպոլիտենի ճարտարապետական, նախագծային աշխատանքներին ակտիվ մասնակցություն ունեցած անձիք

«Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտից



Սարգիս Անտոնյան
գլխավոր ինժեներ



Վաչերի
Բարխուդարյան
Տնօրենի տեղակալ
(այժմ տնօրեն)



Մամիկոն Ասատրյան
Էլեկտրատեխնիկական
բաժնի պետ



Էդուարդ
Բայանդուրով
Ավտոմատիկայի և
կապի բաժնի պետ



Ժաննա Ռուշյան
Մետրոի և թունելներ
բաժնի նախագծի
գլխավոր ինժեներ



Ալբերտ Փափազյան
Մետրոի և թունելներ բաժնի
նախագծի գլխավոր ինժեներ



Պետրոս Գոփհաննիսյան
Մետրոի և թունելներ բաժնի
շինարարական աշխատանք-
ների կազմակերպման գլխա-
վոր մասնագետ



Ալբերտ Կանդարյան
Ջրամատակարարում,
կոյուղի և ջեռուցում
բաժնի պետ



Դավիթ Ալիխանյան
Տեխնիկական բաժնի
պետ

Սերգեյ Հարությունյան
Երկաթգծի բաժնի
գլխավոր մասնագետ

«Երևաննախագիծ» ինստիտուտից



Սպարտակ
Խաչատրյան
Ինստիտուտի
տնօրեն



Ռազմիկ Մինասյան
«Հանրապետության
հրապարակ»
կայարանի
ճարտարապետ



Իլյա Մանուչարյան
«Սարշալ Բաղրամյան» և
«Գարեգին Տժղեհ» կայա-
րանների
գլխավոր
կոնստրուկտոր



Դենգել Հակոբյան
«Հանրապետության
հրապարակ»
կայարանի գլխավոր
կոնստրուկտոր



Ալբերտ Նալբանդյան
«Ջորավար Անդրանիկ»
կայարանի գլխավոր
կոնստրուկտոր



Գերասիմ Գևորգյան
«Բարեկամություն» և
«Սասունցի Դավիթ»
կայարանների գլխա-
վոր կոնստրուկտոր



Ջոն Հովակիմյան
«Գործարանային»
կայարանի գլխավոր
կոնստրուկտոր



Արեգ Խարայեվյան
«Սասունցի Դավիթ»
կայարանի
ճարտարապետ



Ալբերտ Շաքարյան
«Գործարանային»
կայարանի գլխավոր
կոնստրուկտոր



Նկարում ծախից աջ՝ Ալբերտ Միրզոյան «Շենգավիթ» կայարանի ճարտարապետ, Ռոմեո Ջուլիակյան և Սուրեն Բուրխաջյան «Ջորավար Անդրանիկ» և «Շենգավիթ» կայարանների ճարտարապետներ

կու տարի մեծ փորձություն անցած, դեռ 30 տարին չբոլորած Ռոբերտ Տոնոյանին: Նշանակունը միանգամայն ճիշտ դուրս եկավ:

Ռոբերտ Տոնոյանին, տրեստի ղեկավար նշանակվելու գրեթե առաջին իսկ օրից, առնչվեցի նրա հետ: Երջադկունում, այնուհետև խորհրդային շրջանում աշխատած տարիներին անմիջական կապի մեջ են գտնվել որոշ կարևորագույն, վճռական օղակներում աշխատող արդյունաբերական, շինարարական խոշոր կազմակերպությունների ղեկավարների հետ, որոնք հանրապետությունում մեծ հեղինակություն էին վայելում: Հանդիպել են ոչ քիչ թվով մարդկանց, որոնք իրենց խորը գիտելիքներով և կազմակերպչական մեծ ունակություններով՝ իմ մեջ անջնջելի հետք են թողել: Դրանցից մեկն էլ Ռոբերտ Տոնոյանն էր: Հիացմունք պատճառեց գիտելիքների առկայությունը, նրա մեծ շրջահայեցությունը ու հարցեր լուծելիս ճիշտ կողմնորոշվելու բնատուր ունակությունը (դա պարզ նկատվում էր նաև շտաբի նիստերի ժամանակ), Մետրոպոլիտենի շինարարության ավարտի վերջին ամիսներին, Տոնոյանը հաճախակի էր լինում «Երիտասարդական» տեղամասում: Նկատվում էր, թե ինչպես երկար ժամանակ վեճի առարկա դարձած այս կանայն հարցը, նրա կողմից անմիջապես լուծում էր ստանում:

... Մետրոպոլիտենի օպերատիվ շտաբի նիստերի ժամանակ պարզ երևում էր, որ մետրոյի շինարարության յուրաքանչյուր քայլին տեղյակ է Կարեն Դեմիրճյանը: Երկու շաբաթը մեկ շտաբի անդամներով, մետրոպոլիտենի տեղամասերում լինելն հանրապետության առաջին ղեկավարին չէր գոհացնում: Ինձ բախտ է վիճակվել լինել նրա ենթակա աշխատողներից մեկը երջադկունում աշխատած տանրիներին: Կարեն Սերոբիչն արդյունաբերության գծով քարտուղարն էր: Նրա մտքի թռիչքի, բացառիկ տաղանդի մասին մեր ժամանակի պատմությունն ուսումնասիրողները դեռ շատ ու շատ են գրելու, սակայն, ցավոք, այնտեղ չի երևա նրա անհանգիստ բնավորության առնածնահատկությունները, որը բնածին հազվագյուտ գծերի դրսևորման համար կարծեք խթանիչ դեր էր կատարում: Քանի որ խոսքը գնում է օպերատիվ շտաբի աշխատանքներին և ամբողջությամբ վերցրած մետրոշինարարությանը, իսկ դրանք սերտորեն կապված են Կարեն Դեմիրճյան անվան հետ, ասենք հետևյալը: Շինարարությանը վերաբերվող ստորև հիշատակվող թեկուզ մեկ օրինակը բնորոշում է նրա անհանգիստ բնավորու-

Երևանի մետրոպոլիտենի շահագործումից 22 տարի անց...



Մետրոպոլիտենի շտաբի մի խումբ աշխատողներ:

Նստած են ձախից՝ **Ռուրիկ Վաղոյանը**, **Էդուարդ Մրիկյանյանը**, **Հովհաննես Գրիգորյանը**, կանգնած են ձախից՝ **Էդուարդ Կարապետյանը**, **Գաբրիլ Մնոյանը**, **Շուրա Հալոբությունյանը**, **Աերօեյ Բայբուրտյանը**, **Վլադիմիր Ղազարյանը**։

թյունն ու մեծ և անսահման հեղինակությունը:

Երջարկոնուն Կարեն Դեմիրճյանի երկաթյա կարգապահությունն ու անհանգիստ բնավորությունը բոլորիս էր հայտնի: ՀԿԿ Կենտկոմի քարտուղար ընտրվելուց հետո առաջին իսկ օրից իմ ընկերներն ասում էին, որ նրա բնավորության բնութագրական գծերն ավելի են «խստացել»: Մեկ անգամ հեռակա կարգով զգացի նրա խիստ ու սրտացավ մոտեցումը: Գործի առիթով եղա հանրապետության նախարարներից մեկի մոտ: Ընդամենը 20 րոպե էի մոտը և այդ ժամանակ չորս անգամ զանգահարեց Կարեն Դեմիրճյանը: Չորրորդ զանգից հետո նախարարը լսափողը տեղը դնելուց հետո, այդ պատկառելի, իր գործում հանրապետությունում առաջին գիտակը հիացմունքով ասաց «ես զարմանում եմ, ինչպիսի ուղեղի տեր է Կարեն Սերոբիչը: Ես, որ տասնյակ տարիներ առնչվում եմ աշխարհի շատ պետությունների հետ մեր համակարգի հարցերով և անընդհատ մտածում եմ դրա կատարելագործման մասին, իմ արտասահման գնալու հետ կապված խորհուրդներ է տալիս ու շաղրություն դարձնել այնպիսի հարցերի վրա, որ շատերիս մտքով էլ չի անցնում, իսկ դրանք շատ արժեքավոր են: Յուրաքանչյուր շաբաթ զանգահարում է գործերի վիճակին տեղեկանալու համար, ամեն անգամ մի հարցի վրա ուշադրություն է դարձնում: Ջարմանք է պատճառում իր գիտակությամբ, հեռատեսությամբ ու սրտացավությամբ»: Պարզվեց, որ Կարեն Դեմիրճյանը Մոսկվայից նոր էր վերադարձել, նրան տեղեկացրել էին նախարարի արտասահման մեկնելու մասին և նա անմիջապես զանգահարում էր և խորհուրդներ ու հանձնարարություններ էր տալիս:

Բերված օրինակը վկայում է Կարեն Դեմիրճյանի սրտացավության մասին գործի նկատմամբ ընդհանրապես և մետրոյի շինարարության՝ նկատմամբ զուգահեռ անցկացնելու համար: Բոլորը գիտեին, որ Կենտկոմի առաջին քարտուղարը տեղյակ է յուրաքանչյուր օրվա ընթացքում մետրոյում կատարված աշխատանքների մասին:

Ղեկավարի անզնահատելի բնավորությամբ, դիմացինին ունկնդրելու ունակությամբ, կառավարության նախագահ Ֆադեյ Սարգսյանն օժտված է նաև մարդկանցից խորհուրդ հարցնելու կարևոր հատկությամբ: Նա Կարեն Սերոբիչին պետք է յուրաքանչյուր օր տեղյակ պահեր և խորհրդակցեր մետրոյի գործերի հետագա ընթացքի մասին:

Պարզ է, շտաբի ղեկավարն էլ իր հերթին տեղեկություններ էր տալիս գործերի վիճակի մասին: Կարեն Սերոբիչի անծնական մասնակցությունը և օգնությունը մետրոյի շինարարության դժվար հարցերի լուծման գործում անզնահատելի է, իսկ դրանք քիչ չէին: Մետրոյի շտաբի նիստերին մասնակիցներս, յուրաքանչյուր նիստի ժամանակ այն ցայտուն նկատում էինք: Պարզ երևում էր, որ միութենական հանրապետությունների կողմից օգնության հետ կապված դժվարություններում վճռական իր վերաբերմունքն էր դրսևորում Կենտկոմի առաջին քարտուղարը: Այստեղ ոչ միայն մեծ դեր էր խաղում նրա գրաված դիրքը, այլև նրա հեղինակությունը ողջ խորհրդային երկրով մեկ: Ահա դրա համար ցանկանում եմ խոսել մի դեպքի մասին: Սմկայն մինչև կոնկրետ օրինակին անցնելը, հիշենք հետևյալը:

Առողջական վիճակից ելնելով հաճախ լինում էի բուժման, որտեղ լինում էին նաև Միության տարբեր վայրերից եկած կուսակցական, սովետական աշխատողներ: Առանց գունազարդման ասեմ, որ տարիների ընթացքում տարբեր հանրապետություններից եկած մարդկանց կարծիքը Կարեն Դեմիրճյանի մասին շատ բարձր էր, հատկապես՝ ղեկավար աշխատողների մոտ: Լայնորեն տարածված էր Բելոռուսիայի կոմկուսի Կենտկոմի առաջին քարտուղար Մաշերովի կարծիքը, թե Կարեն Սերոբիչը Միության ամենաերիտասարդ ու տաղանդավոր ղեկավարներից մեկն է, իսկ նրա կարծիքը գնահատվում էր ողջ երկրով մեկ ... Շատերը եղել էին Հայաստանում և ԽՍՀՄ-ում 80-ական թվականների երկրորդ կեսին Միությունում սննդի պակասի, իսկ մեր մոտ դրա կայուն վիճակը բացատրում էին ոչ միայն մեր առաջին քարտուղարի լավ աշխատանքով, այլև անսահման մեծ հեղինակությամբ և ամենուրեք մեր հանրապետության համար նրա կողմից հարցերի լուծման իր յուրօրինակ ձևերով:

Եվ այս բոլորի ամփոփ պատկերն էր մետրոյի շինարարությունը...

Շտաբի նիստի ժամանակ պարզվեց, որ «Հանրապետության հրապարակ» կայարանի պատերի երեսպատման համար Ուզբեկստանի Գազանի հանքավայրից մարմարի ստացումը բոլորովին անհույս է և տեղեկացրել էին, որ ոչ մի երաշխիք չկա, որ մատակարարում լինի առաջիկա ամիսներին: Շահագործման հանձնվող հինգ կայարաններից մեկի վերաբերյալ նման լուրը ցնցող էր: Դա նշանակում էր ամբողջ-

ընթացումը վերցրած մետրոպոլիտենի ժամանակին հանձնման ծախս-
դում: Պարզ էր, առանց առաջին քարտուղարի օգնության հարցի լու-
ծումն անհնարին էր:

Հանրապետության կառավարության նախագահի տեղակալ
Հրանտ Հայրապետյանի ներկայությամբ Կարեն Դեմիրճյանը խոսում է
Ուզբեկստանի կոմկուսի Կենտկոմի առաջին քարտուղար Ռաշիդովը
հետ: Հաջորդ օրը Հրանտ Արամիչը հանրապետության շինանյութերի
արդյունաբերության նախարար Լիտվին Ղազարյանի և «Հայթունել-
շին» վարչության ներկայացուցչի հետ ինքնաթիռով մեկնում են Տաշ-
քենդ: Հայթունելշինի ներկայացուցիչ, N160 շինմոնտաժային վարչու-
թյան կուսկազմակերպության քարտուղար Համայակ Հարությունյանից
իմացանք հետևյալը:

Առաջին օրը Հայաստանի կառավարության նախագահի տեղակա-
լը լինում է Ուզբեկստանի կոմկուսի Կենտկոմի առաջին քարտուղարի
մոտ, այնուհետև նրանց կառավարության նախագահի տեղակալի, շի-
նանյութերի արդյունաբերության նախարարի մոտ: Կարծեք գործերը
վատ չեն ընթանում: Պարզում են, որ Տաշքենդից 70կմ հեռավորության
վրա գտնվող Գյուլբենդի քաղաքում գտնվող քարի մշակման կոմբինա-
տը ոչ միայն հարուստ է Գազանի հանքավայրից ստացվող հումքով
այլև ձեռնարկության պահեստում գտնվում է մեզ անհրաժեշտ երես-
պատման մարմարը: Չնայած դրան մերժում են անհրաժեշտ որակի
մարմար տալ, առաջարկելով մեզ համար ոչ պիտանի, անորակ մար-
մար: Պարզվում է, որ պահեստավորված և արտադրվող մարմարը
խիստ կարգադրությամբ պետք է տրվի Ուզբեկստանի երկու առաջնա-
հերթ կառույցներին: Տաշքենդում կառուցվող համագումարների պալա-
տին և Ռաշիդովի ծննդավայրում կառուցվող իր համալիրին (որպես
խորհրդային Միության աշխատանքային կրկնակի հերոսի): Ահա թե ին-
չու նրանք առաջարկում են իրենց կառույցի համար ոչ պիտանի սալե-
րը, կամ էլ սպասել: Իսկ մետրոյի շահագործմանը հաշված ամիսներ
էին մնացել...

Գնում են Ուզբեկստանի շինանյութերի արդյունաբերության նախա-
րարի մոտ, նորից ապարդյուն...

Ճարահատյալ երեքով գնում են կառավարության նախագահի տե-
ղակալի մոտ: Համայակ Հարությունյանը պատմում էր, որ ինքը և Լիտ-

վին Ղազարյանն ընդունարանում նստած լսում էին նախագահի տեղա-
կալ Հրանտ Հայրապետյանի վրդովված ձայնը և այդ բոլորից հետո
զարմանք պատճառող քար լռությունը: Մի քանի րոպեից հետո երկու-
սով դուրս են գալիս սենյակից և մեքենաներով բոլորը ուղևորվում են
քարի կոմբինատ: Կառավարության նախագահի տեղակալը կարգադ-
րում էր անհրաժեշտ մարմարով առաջին հերթին ապահովել Հայաս-
տանին: Պարզվում է, երբ Հրանտ Արամիչն զգում է, որ ոչ գործի
կարևորությունը և ոչ վրդովված տոնը չեն ազդում նախագահի տե-
ղակալի վրա, վերցնում է «ԿԶ» հեռախոսը և անմիջապես զանգահա-
րում է Կարեն Սերոբիչին, տեղեկացնելով, որ «Ռաշիդովի հետ Ձեր խո-
սելուց հետո էլ ոչ մի դրական տեղաշարժ չկա»: Լսելով Կարեն Դեմիրճ-
յանի անունը, Ուզբեկստանի Նախարարների խորհրդի նախագահի
տեղակալը տեղից վեր է թռչում և առաջարկում միասին գնալ կոմբի-
նատ ...

10 օրվա ընթացքում Հայաստան է ուղարկվում բարձրորակ մար-
մարե սալիկներ ...

Նպատակահարմար չգտնելով շտաբի նիստերին մասնակցող հան-
րապետության շինարարության, իրոք հզոր սյուների մասին հանգամա-
նալից խոսել, կարծեք իրամայական պահանջ են զգում թեկուզ հակիրճ
գրել երկու մեծությունների մասին: Մեկն արդեն հուշ է դարձել, մյուսի
նկատմամբ էլ բոլորիս երախտիքի զգացմունքն է ինձ գամել սեղանին
և պահանջում է անպայման նրան երկտողի արժանացնել: Ավելին, գիր-
քը տպագրվելուց հետո որոշել են նրան վերաբերվող հատվածը թարգ-
մանել ռուսերեն և ուղարկել արդեն բոլորիս համար վաղուց սիրելի
դարձած մեր բարեկամին: Եվ այսպես.

Առաջին անգամ, արդեն որպես «Երիտասարդական» կայարանի
ներկայացուցիչ, մուտք գործելով Երևանի մետրոյի շինարարության
շտաբը՝ նկատեցի, որ «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի տնօ-
րեն Վլադիմիր Դանդուրովի նկատմամբ բոլորը մեծ հարգանք ունեն:
Նրա հետ մի քանի անգամ առնչված մարդը չէր կարող չնկատել մեծ ին-
տելեկտի տեր մարդուն, ստեղծագործողին, կազմակերպչին: Մետրոյի
նախագծման մեծ բեռն ուսին նա միշտ գտնվում էր տեսանելի բարձուն-
քում: Իր բնատուր ունակությամբ շրջապատում լինելով ճանաչված
մարդ, իսկ առանձնահատուկ մասնագիտությամբ՝ առաջինը հանրա-

պետությունում, անհրաժեշտ են համարում շատ սեղմ ներկայացնել նրա հետ կապված որոշ հիշողություններ:

Շատ հակիրճ ասվել է Վլադիմիր Կոնստանտինովիչի անցած ուղու մասին, միայն ավելացնեն, որ արդեն մեծ համբավի տեր «Կավգիպրոտրանս» ինստիտուտի նախկին աշխատողը ոչ միայն կարճ ժամանակ իր ղեկավարած կոլեկտիվն օրինակելի դարձրեց հանրապետությունում, այլև տեսանելի էր, թե ինչպիսի մեծ հեղինակություն է վայելում ամբողջ Խորհրդային Միության մետրոշինարարության բազմահազարանոց ընտանիքում: Պատահական չէր, որ Վրաստանում հայրորդու աշխատանքը բարձր գնահատվեց 1968թ. Վլադիմիր Կոնստանտինովիչը պարգևատրվեց «Աշխատանքային կարմիր դրոշի» շքանշանով, իսկ 1971թ. արժանացավ Վրաստանի վաստակավոր ինժեների բարձր կոչման:

Ոչ շատ հեռավորությունից, մայր հայրենիքից նկատվում էր Վ. Դանդուրովը՝ որպես ճարտարապետ - կառուցող: 2⁰ է որ Հայաստանում մասնագետներ չունենալով՝ Վրաստանի կառավարության միջոցով նրա օգնությանն էին դիմում: Մինչդեռ Հայաստանում խոշոր կառույցների կողքին պետք է կատարվեին երևանի արագընթաց ստորգետնյա տրանսպորտի նախագծային աշխատանքները և ապա իրականացվեին շինարարությունը:

Խորհրդային շրջանի կազմավորման առաջին իսկ օրից (1972թ.) առնչվելով ինստիտուտի աշխատանքների հետ նկատեցինք նրա, որպես տնօրենի և ղեկավարի բացառիկ ունակությունը, մեծ աշխատասիրությունը, սրտացավությունն աշխատանքի և շրջապատի նկատմամբ: Որպես շրջանի ամենաերիտասարդ նախագծային կազմակերպություն, գոյության կարճ ժամանակում, դեռ մինչև 1975թ., նախագծեց Իջևան-Յրազդան, Մասիս-Նուռնուս երկաթգծերը, Դավիթաշենի կամուրջը, Ողջի-Դեբակլիսի լեռնանցքի ճանապարհը: Վլադիմիր Դանդուրովը տարեցտարի հզորացրեց իր գիտական հիմնարկը, ստեղծեց բաժիններ, հզորացրեց գոյություն ունեցողները, նյութատեխնիկական բազան: Նրա ղեկավարությամբ կոլեկտիվն սկզբնական շրջանում կատարեց Երևանում արագընթաց ստորգետնյա տրամվայի և հետագայում (1977թ.) մետրոյի և նրա հետ կապված մի շարք նախագծերի դժվարին և պատասխանատու գործը: Ինստիտուտի մասնագետները կա-

տարեցին երկրաբանական և տեղագծագրական աշխատանքներ, նախագծեցին ուղեգծեր, ավտոմատ կառավարման գծեր, կամուրջներ, ուղետարներ: Հսկայածավալ աշխատանքները իրականացնում էին, աշխատելով առանց չափազանցության, մինչև երեկոյան ժամը 10-ը, երբեմն էլ ավելի ուշ: Նախապատրաստվեցին մետրոյի նոր գծերի տեխնիկատնտեսական հիմնավորումները դեպի Աջափնյակ, Չեթուն, Նոր Նորքի գանգված, Ավան, Շահունյան, Նոր Արե՛ս:

Յուրաքանչյուր անգամ շփվելով կոլեկտիվի աշխատողների հետ, զգացվում էր նրանց կողմից Վլադիմիր Դանդուրովի նկատմամբ մեծ հարգանքն ու սերը: Պատահական չէր, որ ինստիտուտի բոլոր բաժնի վարիչները, գլխավոր մասնագետներն աշխատանքի ավարտից հետո տուն չէին գնում, քանի դեռ տնօրենն իր տեղում էր: Իմացանք, որ Դանդուրովն արգելել էր իր ծննդյան 60-ամյակի առթիվ որևէ միջոցառում ձեռնարկել: 1980թ. դեկտեմբերի 11-ն էր: Երեկոյան ժամը 8-ին Խորհրդային կուսերջկոմի առաջին քարտուղար Պավել Սաֆյանի հետ եղանք ինստիտուտում, իրոք ողջ կոլեկտիվն աշխատում էր: Պ.Սաֆյանը խնդրեց իրահանգել աշխատողներին 10 րոպեով դադարեցնել աշխատանքները պատճառաբանելով, թե ցանկանում է կոլեկտիվի հետ մի երկու խոսք փոխանակել և ջերմ խոսքեր ասաց հոբելյարի մասին: Գիշեր ու զօր աշխատող բարձրահասակ, հպարտ կեցվածքով և մեծ ինտելեկտի տեր մարդը, որն իր կոլեկտիվի անդամների հետ մեծ հետք էր թողել, մեծ պարզև համարեց իր ծննդյան 60-ամյակ նշելու անակնկալը: Պարզվեց, որ այդ առնական մարդը կրծքի տակ մի փխրուն սիրտ ունի ... Վերաբերմունքը բարձր դասեց, քան իր տասնյակ տարիների անքուն գիշերները ...

Հայաստանում աշխատած իր առաջին հինգ տարիների գնահատականը եղավ 1976թ. «Հոկտեմբերյան հեղափոխության» շքանշանով նրան պարգևատրելը, իսկ Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի թողարկման կապակցությամբ Վլադիմիր Կոնստանտինովիչը պարգևատրվեց երկրորդ «Աշխատանքային կարմիր դրոշի» շքանշանով:

Եվ 1993թ. նոր պայմանների առաջին զոհերից մեկը եղավ Վլադիմիր Դանդուրովը: Ինչ-ինչ նպատակներից ելնելով նա ձերբակալվեց և որոշ ժամանակից հետո որպես անհիմն բանտարկվածի, ազատ արձակվեց: Չզիմանալով անմարդկային վերաբերմունքի ցնցումներին, մի

քանի ամիս հետո նա կնքեց իր մահկանացուն: Դեֆորմացված պետության առկայությունը հնարավորություն չտվեց նրան հողին հանձնել ըստ պատշաճի: Մեծ կորուստը հասարակությունը գրեթե չնկատեց և նրան հավերժություն ճանապարհեց իրեն գնահատող, հարգող ու սիրող իր շրջապատը: 74 տարեկան էր, դեռևս լի ստեղծագործական ավյունով և մտահղացումներով: Սակայն նա ինչ էլ արեց ձեռակերտ հիշատակ եղավ նրա պայծառ անվանը: Նա հայրենիքին ժառանգություն թողեց ավտոճանապարհներ, կամուրջներ, երկաթգծեր, թունելներ, մետրոպոլիտեն, ավարտուն և անավարտ շինարարական նախագծեր, որոնք դարձան նրա համար ձեռակերտ հուշարձաններ:

... Անցան տարիներ, կարծես թե սառույցը կոտրվեց: 2000թ. դեկտեմբերի 6-ին, «Հայաստանի հանրապետություն» թերթում «Մնայուն վաստակ» խորագրով տպագրվեց մի հոդված, նվիրված Վլադիմիր Դանդուրովի ծննդյան 80-ամյակին:

Այժմ մի այլ երախտավորի մասին:

Խորհրդային Միության մետրոշինարարների մոտ նա հայտնի էր «Ունիկալ Յանչևսկի» անունով և սրանով նաև բնորոշվում է մի մարդու կերպարը, որն իր արժանավայել կեցվածքով սրտացավությամբ և մարդկանց օգնելու պատրաստակամությամբ օրինակելի էր «Գլխթունելներոշինի» և նրա հետ առնչվող շատ կոլեկտիվների համար: Սակայն երևանցիների երախտագիտությունը պարտավորեցնում է շնորհակալական խոսքից առաջ ընթերցողին ներկայացնել այդ իրոք զարմանալի մարդուն:

Ազգությամբ բելոռուս, «ծնունդով» ուկրաինացի, «կրթությամբ» ռուս Կազմիր Ստանիսլավովիչ Յանչևսկին 1953թ. ավարտելով Մոսկվայի երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներական իստիտուտը «Կամուրջներ և թունելներ» մասնագիտությամբ, իր գործունեությունն սկսում է աշխատելով Մոսկվայի մետրոպոլիտենում: Սկզբնական շրջանում զբաղեցնում է տեղամասի պետի պաշտոնը: Բարեխիղճ, գիտուն և սրտացավ, ինչպիսի նաև բարձր կազմակերպվածությունը աստիճանաբար առաջ է տանում. աշխատում է որպես շինմոնտաժային վարչության գլխավոր ինժեներ, վարչության պետ, ապա պատասխանատու պոստեր է զբաղեցնում: Դեռ 40-ը չլրացած նրան նշանակում են «Գլխթունելներոշինի» կառավարիչի տեղակալի պաշտոնին: Նրա ղեկա-

վարությամբ և անձնական լուրջ մտահղացումների ներդրումով, նա հորատանցման համաշխարհային նոր ռեկորդ սահմանեց: Նրա բարձր տեխնիկական գիտելիքներն ու գործնական ներդրումները հատկապես ի հայտ են գալիս Մոսկվայի «Նոգինյան հրապարակի» երկու կայարաններում հիդրոտեխնիկական աննախադեպ բարդ պայմաններում սարքավորումների տեղադրման գիտագործնական քայլերն իրականացնելիս: Այստեղից էլ առաջ է եկել նրա «կնքանունը» «Ունիկալ Յանչևսկի»: Նա մեծ ակտիվությամբ իր լուսան է ներդրել Մոսկվայի մետրոպոլիտենի օղակային գծի կառույցների շինարության իրականացման գործում: Նրա մտքի արգասիքն են հանդիսանում միութենական քաղաքների մետրոպոլիտենների կառույցներում պոլիտեխնիկային նյութերի և կոնստրուկցիաների տարբեր դետալների լայն կիրառումը: Այսպիսի հեղինակություն, գիտելիքներ, փորձ ունեցող մարդը օրեր, ամիսներ շարունակ Երևանի մետրոշինարարների համար «շարժահղորդ անիվ» էր:

Կազմիր Ստանիսլավովիչը գրեթե միշտ Երևանում էր, իսկ մետրոյի շահագործման վերջին ամիսներին մեր մայրաքաղաքից չհեռացավ: Նա հատկապես մետրոպոլիտենի առաջին հերթի շինարարական աշխատանքների իրականացման վերջին ամիսներին հանդես եկավ նյութատեխնիկական մատակարարումն ապահովելու, հատկապես Միության մետրոշինարարների կողմից ցույց տրվող օգնության բոլոր գործերը կողողինացնողի դերում: Իր գիտելիքներն ու ունակություններն անմացորդ գործադրեց նոր տեխնիկայի և առաջավոր տեխնոլոգիայի ներդրման գործում Երևանի մասնագետներին օգնելու համար: Նրա կողմից խիստ հսկողության տակ էր վերցված «զլավի» կողմից արված կարգադրությունները և, անհրաժեշտության դեպքում, այստեղ չլուծված հարցերին դրական ընթացք տալու համար անմիջապես ահազանգում, խնդրում էր օգնություն Մոսկվայից: Նկատում էինք, որ երբ անհրաժեշտություն էր զգացվում փորձված մասնագետների, կամ մետրոշինարարների 1-2 օրվա ընթացքում լուծում էր ստանում Միության այլ քաղաքների մետրոշինարարների Երևան գործուղելով: Նա անմիջական իր հսկողության տակ էր վերցրել մետրոպոլիտենի լեռնագործության համար նախատեսված հանրապետություն մուտք գործող սարքավորումների և շինանյութերի մատակարարման գործը: Մետրո-

յում աշխատողներից ով չի նկատել այդ համեստ, անհանգիստ և սրտացավ մարդուն շինարարության ողջ ընթացքում, առաջին հերթափոխում, թե ուշ գիշերը: Նրա հասարակ, մարդկային և հետևողական բնավորությունն էր պատճառը, որ յուրաքանչյուր ոք անկաշկանդ կդիմեր նրան տեխնիկական և կազմակերպչական հարցերում օգնության ակնկալիքով: Նրա անմիջական օգնության շնորհիվ, մեր օբյեկտիվ ահագանգը հաշվի առնելով «Երիտասարդական» կայարանում, հարդարման երեսպատման աշխատանքների ծախսողունը կանխելու համար Մոսկվայից և Կիևից ուղարկեցին լրացուցիչ մետրոշինարարներ, որակյալ մասնագետներ: Բնավորության մի յուրահատուկ գիծ ուներ, որը չնկատվեց որևէ մեկի կողմից: Շտաբի նիստերին շատ լուրջ կնատեր: Նրա ծայնը խորհրդակցությունների ժամանակ որևէ անգամ մենք չենք լսել: Սակայն շատ լուրջ խնդիրների, դրսի հետ կապված անհրաժեշտ հրատապ հարցերի առաջ քաշման ժամանակ մեկս մեկից անկախ, կարծես հարցի լուծման «բանալին» փնտրելով նայում էինք գլուխը կախ, ինքնահոսով օրատետրի մեջ նշումներ կատարող Կազմիրի Ստանիսլավովիչի ձեռքի շարժումներին: Ուրեմն հարցը լուծվեց: Եթե շատ հրատապ էր, արդեն գիտեինք, որ նույնիսկ 1-2 օրվա ընթացքում ինքնաթիռով կգար օգնությունը: Դա արվում էր լռությամբ և նույնիսկ շտաբի պետն էլ նպատակահարմար չէր գտնում նրան դիմել: Նրա հետ առնչվող որևէ մարդ երբեք չի մոռանա այդ սրտացավ մարդուն:

Չայաստանում երկրաշարժի ծանր օրերին բոլորս զգում էինք Նիկոլայ Ռիժկովի ներկայությունը: Փառք Աստծո միանգամայն տեղին էր նրան սրբացնելը, որպես հայ ժողովրդի նվիրյալ բարեկամի:

Զգիտեմ ինչու միշտ լսելով Նիկոլայ Ռիժկովի անունը, պատկերացնում եմ Երևանի մետրոյի շինարարության ժամանակ, գիշերով ռետիներ երկարաճիտ կոշիկները հագած, «Չանրապետության հրապարակ» կայարանից թունելախորշով «Երիտասարդական» կայարան, ջրի հոսանքին հակառակ քայլող Կազմիրի Ստանիսլավովիչին, նրա անքուն աչքերը: Նա էլ Երևանի մետրոյի շինարարության Նիկոլայ Ռիժկովն էր ...

ԱՐԺԱՆԻ ԳՆԱՐԱՏԱԿԱՆՆԵՐ

Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին գծի շինարարության առավել աչքի ընկնող, մասնակիցներին շքանշաններով և մեդալներով պարգևատրելու ԽՍՀՄ գերագույն խորհրդի նախագահության

ՅՐԱՄԱՆԱԳԻՐ

Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին գծի շինարարության ժամանակ ձեռք բերած հաջողությունների համար պարգևատրել.

Յոկտեմբերյան Յեղավորության շքանշանով

Ալեքսան Վանոյի Մանսուրյանին - «Չայթունելչինի» N160 շինմոնտաժային վարչության հորատանցողների բրիգադիր

Աշխատանքային Կարմիր Դրոշի շքանշանով

Լեոնիդ Արկադիի Չարությունովին—«Չայթունելչինի» շինարարական վարչության պետ:

Աշոտ Չամայակի Բարսեղյանին—«Չայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցող:

Միխայել Իվանի Բոնդարևին—«Չայթունելչինի» շինարարական մոնտաժային վարչության փականագործ-մոնտաժող:

Վլադիմիր Կոնստանտինի Դանդուրովին -«Չայպետտրանս-նախագիծ» ինստիտուտի տնօրեն:

Սուրեն Թուլուխանի Մելքոնյանին - «Չայթունելչինի» N916 շինարարական-մոնտաժային վարչության ավտոգրեյդերի մեքենավար:

Չրանտ Անդրանիկի Թադևոսյանին - «Երքիմչին» տրեստի N 30 շինարարական վարչության կոնպլեքսային բրիգադի բրիգադավար:

Ծողովուրդների Բարեկամության շքանշանով

Վլադիմիր Մովսեսի Ավանեսյանին - «Չայարդմոնտաժ» տրեստի N3 մոնտաժային վարչության մոնտաժողների բրիգադավար:

Չրանտ Արամի Չայրապետյանին - ՉՍՄՅ Նախարարների խորհուրդի նախագահի տեղակալ:

Երվանդ Եգորի Ավետիսովին - «Չայտրանսշին» տրեստի կառավարիչ:

Արտյոմ Մամիկոնի Առաքելյանին—«Չայթունելչինի» N25 թունելային ջոկատի հորատանցողների բրիգադավար:

Գևորգ Մկրտիչի Չարությունյանին - «Չայթունելչինի» պետի տեղակալ:

Ենոք Էլոյի Ասատրյանին - «Երքիմշին» տրեստի N 27 շինարարական վարչության աշխատանքների ավագ թողարկող:

Ջրաչ Բագրատի Կոզանյանին - «Չայթունելչինի» N 160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցողների բրիգադավար:

Վիկտոր Արմենակի Լազյանին - «Չայթունելչինի» N 160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցողների բրիգադիր:

Իվան Գևորգի Պապինին - Երևանի մետրոպոլիտենի վարչության պետ:

Ռազմիկ Միշայի Սարգսյանին - «Չայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցողների բրիգադիր:

Պատվո Նշան շքանշանով

Կարեն Գրիգորի Ադամյանին —«Չայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության գլխավոր ինժեներ:

Անատոլի Լևոնի Այդինյանին—«Չայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության փականագործ-մոնտաժող:

Վիլեն Արտավազի Չարությունյանին—«Չայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի բաժնի պետ:

Լևոն Բորիսի Բաղդասարյանին—«Չայսանտեխնոտաժ» տրեստի N4 մոնտաժային վարչության փականագործ սանտեխնիկ:

Անդրանիկ Ռուբենի Գևորգյանին - «Չայէլեկտրամոնտաժ» տրեստի N1 մոնտաժային վարչության պետ:

Սերգեյ Չայկի Զանիկյանին—«Չայտրանսշին» տրեստի N916 շինարարական վարչության խառատ:

Աշոտ Ոսկանի Եգանյանին—«Երքիմշին» տրեստի տնտեսաշարակալի տեղամասի հյուսն:

Ռաֆիկ Ավետիսի Իգիթյանին—«Չայթունելչինի» մեխանիզացիայի վարչության պետ:

Իսկանդար Ավետիկի Կիրակոսյանին- «Չայթունելչինի» մե-

խանիզացիայի վարչության վերամբարձի մեքենավար:

Արտաշես Պետրոսի Մելքոնյանին — «Երքիմշին» տրեստի կառավարիչի տեղակալ:

Միքայել Զոպիուզարի Մկրտչյանին—ՉՍՍՀ հատուկ շինմոնտաժային վարչության պետի տեղակալ:

Ռուբեն Զմայակի Մկրտչյանին—«Չայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության մեխանիկ:

Իլյուշա Տիգրանի Թամանյանին—«Չայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցողների բրիգադիր:

Զիմ Պետրոսի Թորոսյանին—«Երևաննախագիծ» ինստիտուտի N3 ճարտարապետական արվեստանոցի ղեկավար:

Աշխատանքային Փառքի III աստիճանի շքանշանով

Մարտուն Մուշեղի Ավետիսյանին—«Չայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատողների բրիգադիր:

Ռոստամ Մխիթարի Ահարոնյանին - «Չայթունելչինի» N25 թունելային ջոկատի էլեկտրագազառնակցող

Պավլիկ Գրիգորի Բաղդասարյանին—«Չայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության էլեկտրագազառնակցող

Խաչիկ Չարությունի Վարդանյանին— N3 ավտոմոբիլային տրեստի N1 բեռնատար ավտոտրոնսպորտային ձեռնարկության վարորդ:

Լյուդվիգ Անուշավանի Չարությունյանին—Երևանի «ԵրԱԶ» ավտոմոբիլային միավորման փականագործ գործիքավորող:

Վլադիմիր Գարեգինի Զաքյանին—«Արփասևանշին» հատուկ վարչության հորատանցող:

Ժոզեֆա Ստեփանի Գեյուկչյանին—«Չայէլեկտրամոնտաժ» տրեստի Երևանի առաջին մոնտաժային վարչության էլեկտրամոնտաժողների բրիգադիր:

Յովհաննես Միքայելի Ղուլյանին—«Չայտրանսշին» տրեստի արտադրական ձեռնարկությունների կոմբինատի ամրանագործ:

Նիկոլայ Դեմյանի Կոչուևին— «Չայտրանսշինի» N 160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցող:

Ալեքսեյ Եֆիմի Կրիվոշապովին—«Չայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցող:

Լոգվին Պավելի Լեոնտևին—Մոսկվա քաղաքի «Մոսմետրոշի-

«Գի» հատուկ աշխատանքների վարչության քարտաշ-գրանհիտավորող:
Սեդրակ Սմբատի Մարքարյանին— «Երքիմշին» տրեստի արտադրա-տեխնոլոգիական կոմպլեկտավորման վարչության վարորդ:

Անատոլի Դմիտրիի Մինենկովին — Մինսկի «Մինսկմետրոշին-Գի» N1 թունելային ջոկատի փականագործ մոնտաժող:

Ֆաբիտա Ամազանի Մուբարակչինին—«Հայթունելչինի» մեխանիզացիայի վարչության բետոնախառնիչ տեղակայման օպերատոր:

Սուրեն Գաբրիելի Սահակյանին — Զարեհցավանի գործիքաշինական արտադրական միավորման ֆրեզերագործ:

Սուկրատ Շիրինի Ստեփանյանին— «Երքիմշին» տրեստի շինարարական իրերի կոմբինատի ամրանագործ:

Լևոն Մանուկի Խանտամիրյանին — «Երքիմշին» Տրեստի N25 շինարարական վարչության քարտաշ:

Նիկոլայ Հակոբի Չոբանյանին—«Հայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցող:

Սարգիս Ամրաստանի Շահվերդյանին — «Հայթունելչինի» ավտոբազայի վարորդ:

Աշխատանքային Արիության մեդալով

Մարտուն Սավադի Հայրապետյանին —Լուռնուսի քարի մշակաման գործարանի քարի սղոցավար:

Պատվական Հովսեփի Հայրապետյանին -«Հայպետտրանսմախագիծ» ինստիտուտի հորատող վարպետ:

Սամվել Խաչատուրի Հայրապետյանին — «Երևանշին» արտադրական մոնտաժային միավորման N 15 շինարարական-մոնտաժային վարչության հյուսն:

Մանուշակ Ռուբենի Հակոբյանին — «Հայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորանավար:

Ժորա Քրիստոֆորի Ալեքսանյանին — «Հայթունելչինի» N25 թունելային ջոկատի հորատանցողների բրիգադիր:

Լևոն Նահապետի Հարությունյանին -«Հայէլեկտրամանտաժ» տրեստի N1 մոնտաժային վարչության բրիգադիր:

Սերյոժա Հարությունի Աթայանին —«Հայտրանսշին» տրեստի N 916 շինարարական վարչության հյուսն:

Յուրի Հարությունի Աթայանին—«Հայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցող:

Սերգեյ Վահանի Բայբուրտյանին—Հայաստանի Կոմկուսի կենտկոմի հրահանգիչ:

Էդիկ Սուշեղի Բարսեղյանին—«Հայթունելչինի» մեխանիզացիայի վարչության էքսկավատորի մեքենավար:

Վանիկ Հայկի Գալստյանին—“Կամուրջ” տրեստի N486«Կամուրջագնացքի» մոնտաժող:

Սպարտակ Շադինի Գևորգյանին—«Հայտրանսշինի» ավտոբազայի մեքենավար:

Վլադիմիր Ավանեսի Գոգանյանին—«Հայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության փականագործ մոնտաժող:

Մարտին Անդրանիկի Գրիգորյանին —«Քաղջրմուղչինի» շինարարական վարչության բանվոր:

Պյոտր Յակովի Լամանովին—Լենինգրադ քաղաքի «Լեննետրոշինի» N3 թունելային ջոկատի հորատանցող:

Մնացական Թադևոսի Մարգարյանին—«Երքիմշին» տրեստի N 30 շինարարական վարչության հյուսն:

Զավեն Տիգրանի Մաթևոսյանին—«Հայէլեկտրաապարտ» արտադրական միավորման Երևանի «Էլեկտրաապարտների» գործարանի փականագործ:

Համլետ Արամյախի Միրզոյանին—«Երքիմշին» տրեստի տնտեսահաշվարկային տեղամասի քարտաշ:

Ավետիս Բենյամինի Սերոբյանին—«Հայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատող:

Սիմոն Գրիշայի Սուլոյանին —«Հայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցող:

Վալերի Գրիգորի Ստեփանովին—Տաշքենդ քաղաքի «Տաշքենդմետրոշին» N1 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցող:

Ռաֆիկ Ավետիսի Ստեփանյանին—«Հայթունելչինի» N25 թունելային ջոկատի փականագործ-մոնտաժող:

Աշխատանքային Գերազանցության մեդալով

Հովհաննես Կարապետի Ավագյանին—«Հայթունելչինի» N25 թունելային ջոկատի հանքահան բանվոր:

Ռազմիկ Խոսրովի Հայրապետյանին—«Հայթունելչինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցող:

Անատոլի Սեմյոնի Ալեքսանդրովին—«Հայթուներլշինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության փականագործ-մոնտաժող:

Իվան Գեորգիի Ալեքսանդրյանին—«Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի էլեկտրալուսանկարիչ:

Արշակ Բագրատի Առաքելյանին—«Հայէլեկտրալույս» արտադրական միավորման Երևանի «էլեկտրալամպերի» գործարանի փականագործ-նորոգող:

Հենրիկ Ահարոնի Հարությունյանին—«Հայթուներլշինի» արտադրական-տեխնիկական կոմպլեկտավորման վարչության բանվոր:

Մինաս Ավետիսի Բաբայանին—«Երքիմշին» տրեստի N28 մեխանիզացիայի շինարարական վարչության կոմպրեսորի մեքենավար:

Հակոբ Գրիգորի Բաղդասարյանին—Երևանի մետաղական կոնստրուկցիաների գործարանի փականագործ:

Լենդրուշ Աբգարի Բաղդասարյանին—«Երքիմշին» տրեստի N27 շինարարական վարչության հյուսն:

Ստեփան Ապրեսի Բաղդասարյանին—«Հայթուներլշինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության փականագործ-մոնտաժող:

Արտաշ Սամսոնի Վարոսյանին—«Հայթուներլշինի» N25 թունելային ջրկառուցի հորատանցող:

Միքայել Գեորգիի Վիկիչովին—«Հայթուներլշին» մեխանիզացիայի վարչության էլեկտրագագաեռակցող:

Ալբերտ Արքամելիքի Չաքարյանին—«Արփասևանշինի» հատուկ վարչության փականագործ:

Հրանտ Սարգսի Չաքարյանին — «Հայթուներլշինի» ավտոբազայի վարորդ:

Սուրեն Գրիգորի Իրիցյանին—Երևանի Կլարա Ցետկինի անվան կարի արտադրական միավորման փականագործ:

Սամվել Սերյոժայի Ղազարյանին—«Հայկապշին» տրեստի հատուկ շինմոնտաժային վարչության մոնտաժող:

Ալեքսանդր Ալեքսանդրի Կապացևիչին—«Խարկովմետրոշինի» N 705 շինարարական մոնտաժային վարչության հորատանցող:

Ավետիք Գյուլաբի Կիրակոսյանին—«Հայտրանսշին» տրեստի N916 շինարարական վարչության ավտոբեռնիչի մեքենավար:

Կոտե Դրբասի Մրադյանին—«Հայտրանսշին» տրեստի գլանվազքանորոգման բազայի վերանորոգող մեքենավար:

Աշոտ Վարդանի Մուրադյանին—ՀՍՄՀ ավտոմոբիլային ճանապարհների շինարարության և շահագործման նախարարության հա-

տուկ կամրջաշինարարության վարչության մոնտաժողների բրիգադիր:

Ռազմիկ Մովսեսի Հովհաննիսյանին—Լեռնի անվան հայկական էլեկտրամեքենաշինական գործարանի թործիչ:

Վարազդատ Հովհաննեսի Պետրոսյանին—«Հայթուներլշինի» մեխանիզացիայի վարչության փականագործ մոնտաժող:

Սեյրան Սուրենի Սարգսյանին—«Երքիմշին» տրեստի N25 շինարարական վարչության բանվոր:

Վաչագան Վարազդատի Սարգսյանին - «Հայարդօդափոխության» շինմոնտաժային վարչության փականագործ մոնտաժող:

Յուրա Նավասարդի Թավաքալյանին—«Հայթուներլշինի» N25 թունելային ջրկառուցի հորատանցող:

Միքայել Սերյոժայի Խաչատրյանին—«Հայթուներլշինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության փականագործ մոնտաժող:

Օնիկ Արշակի Շահսուվարյանին—«Հայթուներլշինի» N160 շինարարական-մոնտաժային վարչության հորատանցողների բրիգադավար:

*ԽՍՀՄ Գերագույն խորհրդի
նախագահության նախագահ՝ Լ. Բրեժնեվ:
ԽՍՀՄ Գերագույն խորհրդի նախագահության
քարտուղար՝ Մ.Գեորգաձե:
29 հուլիսի 1981թ. Մոսկվա.Կրեմլ*

Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությանը մասնակցած, նրանց աշխատանքների բարելավման հաջող ավարտի գործունեությանը նպաստող շատ անծինք ըստ պատշաճի գնահատվեցին նաև հանրապետության գերագույն մարմինների կողմից: Բարձր գնահատականների՝ արժանացան նաև մետրոշինարարներին Խորհրդային Միության մյուս մետրոպոլիտեններից օգնության եկած տարբեր կազմակերպությունների լավագույն աշխատողների՝ «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի գլխավոր ինժեներ Սարգիս Անտոնյանը, «Գլավմետրոպոլիտենի» պետի տեղակալ Կամիչ Մախմադովը, «Հայթուներլշինի» գլխավոր ինժեներ Դմիտրի Ռոյանկինը, «Երևաննախագիծ» ինստիտու-

տի N 5 արվեստանոցի գլխավոր կոնստրուկտոր Իլի Մանուկյանն արժանացան հանրապետության վաստակավոր ինժեների կոչման, «Գլխաթունելմետրոշինի» կառավարիչի տեղակալ Կազիմիր Յանչեսկին, «Հայթունելչինից» Սերգեյ Գաբրիելյանը և Իվան Իվանովը՝ հանրապետության վաստակավոր շինարարի կոչման: Մետրոպոլիտենի էլեկտրամատակարարման սարքավորումները կարգավորելիս մեծ օգնություն ցույց տվեց Մոսկվայի մետրոպոլիտենի բրիգադը՝ էլեկտրաավտոմատիկայի ուղամասի պետ՝ Լեոնիդ Տեպլովի գլխավորությամբ: Նա մեր մասնագետների հետ որակով և ժամանակին սարքերը նախապատրաստեց շահագործման: Իր գերազանց գնահատականի համար նա պարգևատրվեց հանրապետության Գերագույն խորհրդի նախագահության պատվոգրով: Հանրապետության, Միության շատ կազմակերպություններից և աշխղեկներ, տեղամասի պետեր, բանվորներ, ինժեներա-տեխնիկական աշխատողներ Երևանի մետրոպոլիտենի գործարկման աշխատանքներին ակտիվ մասնակցություն ցուցաբերելու համար արժանացան հանրապետության Գերագույն խորհրդի նախագահության պատվոգրի, վաստակավոր ինժեների, վաստակավոր շինարարի կոչման:

Երևանի մետրոպոլիտենի շահագործումից հետո պարզ նկատվեց, որ միութենական նախարարությունները ոչ միայն ակտիվորեն նպաստում էին շինարարության ողջ ընթացքի հաջող ավարտին, այլև նրանց կողմից ըստ պատշաճի գնահատվում էին արժանավորները:

Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի թողարկման կապակցությամբ պատվիրատուն «Գլխմետրոպոլիտենը» շինարարության գլխավոր կապալառուին՝ «Հայթունելչինի» և նրա ենթակապալառու կազմակերպությունների աշխատողներին պարգևատրելու համար փոխանցեց մեկ միլիոն ռուբլի: Պարգևատրման արժանացան Միության ութերորդ մետրոպոլիտենի բոլոր այն աշխատողները, որոնք իրենց լավ աշխատանքով աչքի ընկան արագընթացի շինարարությունում: Երկար տարիներ քրտնաջան աշխատանքն ըստ արժանվույն բարձր գնահատվեց:

Աշխատանքի գնահատումը շարունակվեց նաև հետագա տարիներին, տարբեր մոտեցմամբ և յուրաքանչյուր արժանավոր օրերի հետ կապված: Այդ առիթով՝ նշենք երկու դեպք:

«Սասունցի Դավիթ» - «Գործարանային» ուղեհատվածի և նշված վերջին կայարանը ժամանակից շուտ շահագործման հանձնելու համար միութենական ճանապարհային շինարարության նախարար Ն.Ս.Կոնարևի հրամանով աշխատողներից մեկն արժանացավ «պատվավոր երկաթուղային» կոչման, անվանական ժամացույցներով պարգևատրվեցին հինգ, իսկ դրամական պարգևատրման արժանացան տաս ինժեներատեխնիկական աշխատողներ: Հանրապետության կազմակերպությունները ևս մեծ թվով մարդկանց գնահատականի արժանացրին:

1983թ. ԽՍՀՄ Ժողովրդական տնտեսության ցուցահանդեսի Ժյուրիի որոշմամբ «Մարշալ Բաղրամյան» կայարանի ճարտարապետներ Ս.Ա. Կոնդեյցյանը, Ա.Ն. Ջուրաբյանը և Ա.Ա. Ազատյանը որպես հեղինակ-ճարտարապետներ պարգևատրվեցին բրոնզե մեդալով: Իսկ «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի նախագծի բաժնի գլխավոր ինժեներ Ս.Դուշյանը կայարանների՝ տնտեսապես ճիշտ մշակված լուծումների համար, նույն Ժյուրիի կողմից պարգևատրվեց արծաթե մեդալով:

Եվ ոչ մի լավ երևույթ անտարբերության չի արժանացրել, այլ ինչ-որ ձևով նշվել, մեծարվել, գնահատվել է:

ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՍՀ Նախարարների խորհրդի մետրոպոլիտենի աշխատանքները կորողնացնող շտաբի աշխատողները և հատկապես նրանցից երիտասարդներն ըստ պատշաճի գնահատվեցին: Բերենք որոշ աշխատողներին վերաբերվող օրինակներ:

Մետրոպոլիտենի շտաբի պատասխանատու քարտուղարի պարտականությունները կատարում էին ՀԿԿ Երբաղկոմի շինարարական և քաղաքային տնտեսության բաժնի աշխատողներ սկզբնական շրջանում Սերգեյ Բայբուրտյանը, հետո Գարիկ Մնոյանը: Նրանց հետևողական և բժախնդիր աշխատանքները տեսանելի էին շարքային աշխատողներին ու հատկապես հանրապետության ղեկավարությանը: Նրանց գործունեությունը մեծ դեր խաղաց շտաբի ընդունած որոշումների հսկողության իրականացման, առաջացած հարցերի գործնական և ժամանակին լուծման գործում: Որոշ ժամանակ հետո Սերգեյ Բայբուրտյանը տեղափոխվեց Կուսկենտկոմ պատասխանատու աշխատանքի՝ հետագայում ընտրվեց Երբաղխորհրդի գործկոմի նախագահի

առաջին տեղակալ: Շտաբում նրան փոխարինած Գարիկ Մնոյանը մետրոյի շահագործումից հետո աշխատանքի անցավ Երևանի Մաշտոցի շրջգործկոմում որպես նախագահ: Երբադկոմի նշված բաժնի մյուս աշխատող Էդուարդ Կարապետյանը, որը որպես շտաբի ներկայացուցիչ կոորդինացնում և ղեկավարում էր «Մարշալ Բաղրամյանի» տեղամասը, նշանակվեց «Հայթունելչինի» վարչության պետ, հետագայում նա անցավ աշխատանքի Երբադխորհրդի գործկոմում որպես նախագահի տեղակալ: «Բարեկամություն» տեղամասի շտաբի ներկայացուցիչը՝ Վլադիմիր Ղազարյանը զբաղեցրեց Շահումյանի շրջգործկոմի նախագահի առաջին տեղակալի պաշտոնը, ապա կարճ ժամանակից հետո տեղափոխվեց Երբադխորհրդի գործկոմի բարեկարգման և ճանապարհային տնտեսության գլխավոր վարչություն, ուր տարիներ շարունակ ղեկավարեց մայրաքաղաքի ազգաբնակչությանը սպասարկող այդ ամենաբարդ օղակը: «Սասունցի Դավիթ» տեղամասի շտաբի ներկայացուցիչ Շուրա Չարությունյանի աշխատանքը ևս բարձր գնահատվեց, մետրոպոլիտենի շահագործումից անմիջապես հետո նա զբաղեցրեց Օրթոնիկիձեի շրջգործկոմի նախագահի առաջին տեղակալի, ապա նախագահի պաշտոնը և մեծ բարեխղճությամբ էր կատարում իր պարտականությունները:

Ինչպես ասվել է, վերգետնյա կայարանների շինարարության աշխատանքները հանձնարարվել էր «Երքիմշինտրեստին» /նշվել է, որ 1980թ. սկզբներից միայն «Երիտասարդական» կայարանի շինարարությունը տրվել էր այլ շինվարչության/ նրա կառավարիչ Պետրոս Թումանյանի անսպասելի ծանր հիվանդությունից հետո այդ աշխատանքները ղեկավարեց տրեստի գլխավոր ինժեներ Ռոբերտ Մելիքյանը և մինչև մետրոպոլիտենի առաջին հերթի առաջին հատվածի գործարկումը մեծ բարեխղճությամբ և հմտորեն ղեկավարեց տրեստին հանձնարարված աշխատանքները: Նրա երևացող գործը հանրապետության ղեկավարությանը հուշեց, որպեսզի նա անցնի ավելի պատասխանատու աշխատանքի և կարճ ժամանակից հետո նշանակվեց հանրապետության արդյունաբերության շինարարության նախարար:

Յուրօրինակ ճանապարհ անցավ «Հանրապետության Հրապարակ» տեղամասի մետրոպոլիտենի շտաբի ներկայացուցիչ Հովհաննես Գրիգորյանը: Մինչև մետրոյում աշխատանքի անցնելը, ինչպես ասվել

է, նա աշխատում էր Երբադխորհրդի կապիտալ շինարարության վարչությունում՝ որպես բաժնի վարիչ: Մինչ այդ զբաղեցրել է նույն վարչության պետի տեղակալի պաշտոնը: 1977թ., թե 1978 թվականին, Կրուպսկայայի անվան միջնակարգ դպրոցի կաթսայատունը պայթելու և մարդկային զոհ տալու պատճառով, որպես պատասխանատու աշխատողի Հովհաննես Գրիգորյանին ազատեցին զբաղեցրած աշխատանքից և հեռացրին կուսակցության շարքերից:

Ինչ խոսք, այս ողբերգական դեպքի առիթով որպես կաթսայատնետով զբաղվողի նրա մեղքը շատ ու շատ չնչին է եղել, սակայն դրվածքն էր այդպես, ոչինչ անել չէր կարելի և նա խիստ տուժեց: Ըստ իս, նրա մշուշապատ մեղքի բաժինը և մարդկային խղճի թելադրանքն էր դրդել կուսակցական ղեկավարներին իրենց իսկ ձեռքով կուսակցություններից վտարվածին նշանակել ՀԿԿ Կենտկոմի և ՀՍՀՄ Նախարարների խորհրդի Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության շտաբի ներկայացուցիչ «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասում նախ «մեղքերը քավելու» և երկրորդն էլ նրա ուժերն այդ կարևոր տեղամասում օգտագործելու համար: Մետրոյում աշխատելու ժամանակ մոտիկից առնչվեցի նրա հետ: Նրա բարձր կազմակերպված աշխատանքը, սրտացավ մոտեցումը գործի նկատմամբ, լավ հոգու և սրտի տեր լինելը տեսանելի էր բոլորին: Ընթերցողն իմացավ, որ «Երիտասարդական» տեղամասը, ըստ ղեկավարության գնահատականի, շատ ու շատ հետ էր «Հանրապետության հրապարակ» տեղամասից: «Երիտասարդական» ամբողջությամբ շահագործման հանձնվեց, սակայն հարևան տեղամասի շինարարությունն ամբողջովին ավարտվեց 9 ամիս հետո: Այս փաստը ոչ մի առընչություն չունի Հովհաննեսի աշխատանքի հետ և մեր տեղամասով չի գնահատվում իմ և նրա աշխատանքը: Չէ որ իմ մեջքին կանգնած էր մեր ողջ հորիզոնային շրջանը, մինչդեռ նա այս առումով գրեթե մենակ էր...

Որպես կուսակցական աշխատող, քաղաքի և հանրապետության կուսակցական ղեկավարության կողմից կատարած այս մարդկային քայլը /որը հնարավոր էր մեծ աղմուկի տեղիք տար «սրտացավ» մարդկանց կողմից անանուն նամակ գրելու պատճառ դառնար/ իմ և գործին տեղյակ բոլոր իմացողների, ընկերներիս կողմից միշտ բարձր է գնահատվել: Իսկ մետրոյի շինարարության ավարտից հետո նրան վերա-

կանգնեցին կուսակցության շարքերում, բավականին լուրջ աշխատանքներ վստահեցին /եղավ շինվարչության պետ, «Կոնունչին» տրեստի կառավարիչ/։ Եվ մինչև վերջերս, ավելի քան 8 տարի, նա ղեկավարեց մայրաքաղաքի ազգաբնակչությանն սպասարկող ամենաբարդ ու պատասխանատու գործերից մեկը՝ Երևանի ջրմուղ կոյուղու գլխավոր վարչությունը։ Ստեղծված լուրջ դժվարություններից անկախ բոլորս նկատում էինք նրա բարեխիղճ և քրտնաջան աշխատանքը։

Ես էլ անմաս չմնացի գնահատականից։ Ավելի քան 20 տարի է ինչ շահագործման է հանձնվել Երևանի մետրոպոլիտենը և իմ հասցեին ասված ու արված յուրաքանչյուր քայլը հիշում եմ ամենայն մանրամասնությամբ։ Շնորհակալ եմ բոլորից ինձ տված բարձր գնահատականների համար։ Չնարավոր չէ այդ մասին հիշատակել նույնիսկ շատ չնչին մանրամասնությամբ, անհամեստ չգտնվելու համար։ Միայն հակիրճ ասեն, որ մետրոյի շահագործման հանձնելու հաջորդ աշխատանքային օրվա /մարտի 8-ը աշխատանքային օր չէր/ առավոտյան 9 անց 5 րոպեին կուսընդկոմի առաջին քարտուղար Պավել Սաֆյանը շտապ կանչեց, որոշ հանձնարարություններ տվեց՝ ասելով, որ Երքադկոմի առաջին քարտուղարի կարծիքն է, որ ինձ պետք է ընտրեն կուսընդկոմի երկրորդ քարտուղար։ Եհիշտ է այս գործընթացը ձգձգվեց մի քանի ամիս, սակայն մետրոյում աշխատելը եղավ պատճառը, որ հետագայում ընտրվեցի կուսընդկոմի երկրորդ քարտուղար։ Միաժամանակ արժանացա կառավարական պարգևի։ Բայց իմ երկրորդ բանվորական կոլեկտիվ, մետրոպոլիտենի իմ աշխատանքային բանվոր ընկերների գնահատականը ինձ համար վեր է շատ ու շատ բարձր պարգևներից։ Դա երբեք չեմ մոռանա...

Արդեն մետրոյի շահագործումից հետո Կարեն Աղամյանը հեռվից տեսնելով ինձ, վազելով ընդառաջ եկավ, հուզված ողջագուրվեց և տեղեկացրեց, որ իրեն ներկայացնում են կառավարական բարձր պարգևի՝ «Փառքի Նշան» շքանշանի։ Ուրախությանս չափ չկար։ Չէ որ ես նրան շատ էի սիրում և մեկ տարի կողք կողքի աշխատել էինք, խելացի ուղեղը բարձր էր գնահատվում, նա տեխնիկական հարցերի գիտականերից մեկն էր, արագընթացի աշխատանքների առաջին իսկ օրից մասնակցել, մաքառել, անքուն գիշերներ էր անցկացրել։ Նրա ղեկավարած կոլեկտիվն էր հիմնականում իրականացնում կառույցի ստորգետնյա

հատվածի ամենաբարդ ու դժվարին գործը։ 1989թ. նա արժանացավ կառավարական երկրորդ բարձր պարգևի՝ «Աշխատանքնային կարմիր դրոշ» շքանշանի, 1988թ. ընտրվեց, իսկ 1995թ. վերընտրվեց, որպես բունեղագործների միջազգային ասոցիացիայի անդամ, գործուղվեց Անգլիա, Իտալիա մասնակցեց Լամանչի թունելի վթարի կանխման ուսումնասիրությունների աշխատանքներին։

Ինչպես ասվել է, նա հետագայում ղեկավարեց N 160 շինմոնտաժային վարչությունը, ապա «հայթունելչինը», խորհրդային կարգերի փլուզումից հետո «Երևանում» դադարեցվեց մետրոպոլիտենի շինարարությունը։ «Գլխունելմետրոշինում» Կարեն Աղամյանի ունեցած մեծ հեղինակությունը նրան հնարավորություն տվեց աշխատանքի անցնել և Մոսկվայում ղեկավարել շինմոնտաժային վարչությունը, որը կատարում էր ոչ միայն Մոսկվայի մետրոշինարարության, այլ այդ մեծ քաղաքի օդակային նոր ճանապարհի շինարարության աշխատանքները։ Վարչության աշխատողները Երևանի նախկին մետրոշինարարներն էին. նրա սրտացավ մոտեցման շնորհիվ հարյուրավոր մարդիկ ապահովվեցին աշխատանքով։

Աստիճանաբար զբաղեցնելով ավելի պատասխանատու պաշտոններ՝ ավելի ու ավելի ցայտուն դրսևորվեց նրա համակրելի կերպարը, որպես օրինակելի ղեկավարի, հոգատար ընկերոջ, սրտացավ անձնավորության։ Արդեն գիրքը տպագրության հանձնելուց առաջ իր մահկանացուն կնքեց Կարեն Գրիգորի Աղամյանը, հիշատակ թողնելով իր բարի անունն ու երևանցիներին թողած իր հետքը։

...Սպասվում էր, որ ԽՍՀՄ Գերագույն խորհրդի կողմից պարգևի արժանացած 27 մարդկանցից բարձր պարգևի կարժանանա N160 շինմոնտաժային վարչության պետ՝ Ժորժ Ավանեսյանը։ Ընթերցող նկատեց, որ Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության առաջին իսկ օրից, ինչպիսի հերոսական աշխատանքներ է կատարել N160 շինմոնտաժային վարչության կոլեկտիվը։

Ժորժ Ավանեսյանը կարողացավ հաղթահարել շինարարության աննախատեսելի դժվարությունները, համախմբել կոլեկտիվին իր հստակ աշխատանքով, մարդկային վերաբերմունքով։ Տարիներ շարունակ գիշեր ու զօր աշխատելով, տուճուտեղը մոռացած ղեկավարը դարձավ մետրոպոլիտենի շինարարության առաջին շարժիչ ուժը, հա-

ջողությունների կատալիզատորը, բոլորի սիրելին:

Մետրոպոլիտենի շահագործման շեմին ստորգետնյա անցուղիներից մեկում չերևացող տեղում նա գլուխը հարվածում է երկաթին, որը նրա համար եղավ ճակատագրական: Մետրոյի գործարկումից անցել էր մեկ ամիս: Տեղեկանալով ժորժ Բագրատիչի առողջական վատ վիճակի մասին, համոզելով նրան տեղափոխեցինք հիվանդանոց: Պետք էր տեսնել, թե ողջ բուժանձնակազմն ինչպես դիմավորեց մետրոշինարարին: Իրոք, նրա անունը լայնորեն տարածվել էր, շատերն էին լսել նրա գործերի մասին, դարձել էր, առանց չափազանցության, սիրելի անձնավորություն: Հաջորդ օրը բուժման նպատակով մեկնեցի քաղաքից: Վերադադարձիս կինս տեղեկացրեց, որ մեկ շաբաթ առաջ մահացել է ժորժ Բագրատիչը:

Արդեն անցել է ավելի քան 20 տարի, ինչ մեզ հետ չէ ժորժ Ավանեսյանը, բայց եթե Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունում աշխատած, նրա հետ առնչված մարդկանց հարցնեն, թե Երևանի համար մեկ մետրոշինարարն ո՞վ է, անկասկած, բոլորը միաբերան կասեն ժորժ Բագրատի Ավանեսյանը:

Նմաններն են ազգային հերոսները /թեկուզ հետմահու/, նմանների անուններով պետք է կոչվեն մետրոպոլիտենների կայարանները...

ՇՐԵՎԱՆԻ ՄԵՏՐՈՊՈԼԻՏԵՆԻ ՏԵՆԻԿԱԿԱՆ ՆՈՐԱԳՈՒՅՆ ԼՈՒԾՈՒՄՆԵՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՈՒՄԸ

Այժմ ընթերցողին հակիրճ ծանոթացնենք մետրոպոլիտենի շինարարությունում, մետրոյի շահագործման մեջ գիտության ու տեխնիկայի նորագույն նվաճումների օգտագործման, մեր հայ գիտնականների, նախագծողների, շինարարների նորամուծությունների մասին:

Մետրոպոլիտենը քաղաքային ուղևորատար տրանսպորտում, ապահովում է ուղևորների հարմար, էժան և անվտանգ փոխադրումները:

Այն բարդ, բազմաճյուղ ինժեներատեխնիկական կառուցվածք է: Մետրոպոլիտենի շահագործումը, ըստ տնտեսության ճյուղերի, իրականացվում է արտադրական տարբեր ծառայությունների կողմից, որոնց թվին են պատկանում շարժակազմի, էլեկտրադեպոյի, երթևեկության կապի, ճանապարհային, շարժասանդուղքային, թունելային կառուցվածքների, էլեկտրաէնթակայանների ու էլեկտրացանցերի, սանիտարատեխնիկական ծառայությունները:

Նախկին Խորհրդային Միության մետրոշինության զարգացման հետ միասին կատարելագործվեց նաև մետրոպոլիտենի տեխնիկան, ընդ որում, հաշվի առնվեցին գիտության ու տեխնիկայի նորագույն նվաճումները, շահագործման փորձը և այս բոլորը ներդրվեցին Երևանյան նորակառույց մետրոպոլիտենի բոլոր օղակներում, ծառայություններում:

Շարժակազմի կատարելագործումն ընթացավ վազոնի կշիռը նվազեցնելու, գործարկումն արագացնելու, ավտոմատ կցումը բարելավելու, կիսահաղորդչային տեխնիկայի բազայի վրա ավտոմատիկայի սխեմաներ ներդնելու և առավելագույն արագություն բարձրացնելու ուղղությամբ:

Մետրոպոլիտենի շահագործման ողջ ժամանակաշրջանում մշակվեց և յուրացվեց տեխնիկատնտեսական և դինամիկական բնութագրերով վազոնների նոր տեսակներ, որոնք առաջին անգամ ներդրվեցին Երևանի ստորգետնյա երթուղիներում: 81-717/81-714/ — մակնիշի վազոնների վերջին մոդիֆիկացիայում հատկապես աճեց ավտոմատիկայի այնպիսի համակարգերի դերը, ինչպիսիք էին գնացքների ավտոմատ կառավարումը, քարշային շարժիչների դաշտի տիրիստորային կարգա-

վորումը, արագության ավտոմատ կառավարումը:

Զգալիորեն բարավաճվեց նոր տեսակի վագոնների ուղևորասրահների լուսավորությունը, օդափոխությունը և ընթացքի սահունությունը, մեքենավարի աշխատանքային պայմանները:

Վագոնները կահավորվեցին ավտոմատիկայի կոմպլեքսային համակարգով, գնացքային ռադիոկապով, ռադիոինֆորմատորներով, պահեստային գործարկման սխեմայով:

Աշխատանքներ տարվեցին քարշային շարժիչների վրա լարվածության իմպուլսա-տիրիստորային համակարգով անռետստատ կարգավորման և անռետստատ գործարկման ուղղությամբ:

Մետրոպոլիտենի վագոնները պատրաստվեցին Միտիշչիի մեքենաշինական գործարանում՝ Կիրովի անվան «Դինամո» և Մոսկվայի արգելակների գործարանների հետ համատեղ: Այդ վագոնների մշակմանը գործուն մասնակցություն ունեցան վագոնաշինության համամիութենական գիտահետազոտական ինտիտուտը, Մոսկվայի տրանսպորտային ինժեներների ինտիտուտը: ՍՍՀՄ գիտությունների ակադեմիայի Կրժանովսկու անվան էներգետիկայի ինստիտուտը, Ուկրաինական ՍՍՀ գիտությունների ակադեմիայի Պատոնի անվան եռակցման ինստիտուտը և գիտահետազոտական ու կոնստրուկտորական այլ կազմակերպություններ:

Վագոնի կշիռը /տարան/ իջեցվեց երեք տոննայով: Այն կահավորվեց քարշային շարժիչների դաշտի իմպուլսատիրիստորային կարգավորման համակարգով, որով հնարավորություն տրվեց ցանկացած արագությունից իրացնել ավտոմատ էլեկտրական արգելակում, ինչպես նաև կառավարման ավտոմատ համակարգերով, որոնք զգալի չափով բարձրացնում են երթևեկության զրաֆիկի կատարման ճշգրտությունը, ապահովում գնացքների քարշի վրա ստացվող էլեկտրաէներգիայի նվազագույն ծախսը, բարձրացնում շարժման անվտանգության աստիճանը և հնարավորություն տալիս ավելացնել անցնող գնացքների քանակը մեկ ժամում:

Ուղևորասրահն առավել հարմարավետ դարձնելու համար տեղակայվեցին լյուսինեսցենտային ջահեր: Հարկադրական օդափոխությունն զգալիորեն բարելավեց սրահի օդափոխությունը, ինչպես նաև իջեցրեց աղմուկի մակարդակը վագոնում:

Մեքենավարների աշխատանքային տեղը փոխադրվեց խցիկի միջին մասը: Ծակատային մեծ ապակու առջևում տեղավորվեց գնացքի կառավարման վահանակը: Խցիկում առկա կոնդիցիոները մեքենավարի համար ապահովեց հաստատուն միկրոկլիմա:

Վագոնների տարողությունն ավելացնելու նպատակով նրանցից մի մասը պատրաստվեց առանց կառավարման խցիկի /խցիկներ թողնվում էին միայն գնացքի վերջին վագոններում/: Բացի դրանից, ուղևորասրահը որոշ չափով լայնացվեց, որը հնարավորություն տվեց յուրաքանչյուր վագոնի տարողությունն ավելացնել մոտ 30 մարդով:

Վերանայվեցին մետրոպոլիտենի նախագծման ու կառավարման շինարարական նորմաները և կանոնները, որտեղ առավելագույն չափով արտացոլվեցին մետրոշինարարության բնագավառում հայրենական և արտասահմանյան գիտության և տեխնիկայի նորագույն նվաճումները:

Քննարկենք մետրոպոլիտենի այն հիմնական սարքավորումների տեխնիկական բնութագրերը, որոնք ապահովեցին մասսայական ուղևորափոխադրումները, նրանց անվտանգությունն ու երթևեկության անխափանությունը:

Կառուցվածքներ: Մետրոպոլիտենի կառուցվածքների թվին են պատկանում թունելներն ու ջրամուտքային սրահները, կամուրջներն ու էստակադները, հորանները: Մետրոպոլիտենի շինարարների առջև սկզբից ևեթ խնդիր էր դրվել ստեղծել դարաշրջանին արժանի կառուցվածքներ:

Առաջին կայարանից մինչև «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարան մետրոպոլիտենով երթևեկողները տեսնում են, թե ինչպիսի վարպետությամբ է կառուցվել այն, մարդու մասին ինչպիսի հոգատարությամբ են հագեցված ճարտարապետական - հատակագծային և ինժեներատեխնիկական լուծումները:

Եսթեթիկական պահանջներն ապահովելուց բացի բոլոր կառուցվածքները կոնստրուկցիաները, և օգտագործման, և հարդարման նյութերի դիմացկունությունն ապահովում են գնացքների շարժման անվտանգությունն ու անխափանությունը, սարքավորումների ու հարամարանքների նորմալ գործունեությունը: Այս նպատակով կատարվեց կառուցվածքների վիճակի սխտեմատիկ ուսումնասիրություն: Նրանց

պահպանման տեխնոլոգիան նախագծուչացնում է անսարքությունների երևան գալը և ապահովում նրանց ծառայության երկարակեցությունը:

Կայարանների շքամուտքային սրահների, թունելների նորոգման և պահպանման համար մշակվեցին և ներդրվեցին տարբեր մեքենաներ և մեխանիզմներ, շարժական հզոր փոշեծծիչներ, ունիվերսալ աշտարակներ, հզոր ներկապուլտեր, հավաքովի ենթակամուրջներ, լուծույթապոմպեր, կոնտեյներավազուցիչներ: Կայարանների, թունելների պատերը լվանալու համար կան հատուկ ագրեգատներ, որոնք յուրաքանչյուր կայարանի վրա վատնում են 15 րոպեից ոչ ավելի:

Թունելների պարբերական լվացման համար օգտագործվում են լվացող ագրեգատներ, որոնք ջրի հզոր շիթերով թունելի ողջ պարագծով հեռացնում են պատերին նստած փոշին:

Կայարանային տնտեսություն: Ուղևորների սպասարկման կուլտուրան բարձրացնելու և վերահսկող-դրամարկղային գործողություններն ավտոմատացնելու նպատակով կայարանները կահավորվեցին երթևեկության վճարի ստուգող կետերով: Նորմալ դրության դեպքում այդ ավտոմատներն անցնելու համար բաց են և ուղևորի ճանապարհը փակում են միայն այն դեպքում, երբ ընդունող սարքի մեջ չի գտնվում ժետոնը: Հսկիչ ավտոմատի գծով այս կառուցվածքը, որն աշխատում է «բաց անցում» սկզբունքով մշակվել և ներդրվել է առաջին անգամ Խորհրդային Միության մետրոպոլիտեններում 70-ական թվականների սկզբներին, ի տարբերություն ավանդության փակ պտուտադռների: Ավտոմատի թողունակությունը մեկ ժամում մինչև 8 հազար ուղևոր է: Մխեման կատարված է կիսահաղորդչային սարքերով և ունի ուղևորների քանակը հաշվող հարմարանք:

Տվյալ ավտոմատի տարատեսակ են հանդիսանում միայն ուղևորների ելքի տեղերում կիրառվող, ինչպես նաև կոմբինացված այն ավտոմատները, որոնք աշխատում են ինչպես մուտքերի, այնպես էլ ելքերի համար:

Ուղևորափոխադրումների գծով օպերատիվ հատուկ աշխատանքը կազմակերպելու համար մեծ նշանակություն ունեն ուղևորներին ինֆորմացիա հաղորդելու տեխնիկական միջոցները: Դրանց թվին են պատկանում տեղեկատու ծառայությունները, ռադիոինֆորմացիան

զնացքների ուղևորասրահներում, շքամուտքային սրահներում, մակագրությունները, զնացքային ռադիոկապը, երթուղիների սխեմաները:

Կայարանների մեքենայացված մաքրման համար մետրոպոլիտենին տրամադրվեց էլեկտրական հատակը լվացող մեքենաներ և ձեռքի՝ շարժաբեռով աշխատող, ավելի մեքենաներ: Երևանյան մետրոպոլիտենի բոլոր կայարաններում առաջին անգամ տեղադրվեցին նոր թողարկված շարժական սանդղուղքներ, որոնց հիմնական հանգույցների կառուցվածքի մեջ կատարվել էին էական փոփոխություններ: Ձգալի փոփոխություններ էին մտցվել գլխավոր շարժաբեռի համակարգում, բարելավվել էին աստիճանների, քարշային շղթաների, ռեդուկտորների, բռնածողերի կառուցվածքները: Արգելակման սահունությունն ու հուսալիությունը բարձրացնելու նպատակով կատարելագործվել էր աշխատանքային արգելակների կառուցվածքը և այլն: Կատարված բարեփոխումները թույլ տվեցին զգալի չափով բարձրացնել մեքենաների աշխատանքի հուսալիությունը, ավելացնել մինչև նորոգման վազբերը և նվազեցնել շարժասանդղքների առաջացրած աղմուկը: Շարժասանդղքների թողունակությունը մեկ ժամում 8000 ուղևոր է: Ուղևորահոսքերի ավելացման կարողությամբ մեծացվեցին աստիճանային ժապավենի շարժման արագությունը: Սկզբում այն եղել էր 0,5 մ/վրկ, հետո հասցվեց 0,6 մ/վրկ, այնուհետև մինչև 0,75 մ/վրկ, իսկ Երևան առաջվածն արդեն հասցվել էր 0,94մ/վրկ:

Ուղևորահոսքերի հեռուստատեսային հսկողության համալիրի ներդրումը հնարավորություն տվեց շարժասանդղքների խմբի կառավարումն իրականացնել միասնական օպերատիվ կետից: Փորձարկվեց շարժասանդղքի տիրիստորային շարժաբեռի սխեման, որը հնարավորություն տվեց աստիճանային ժապավենի շարժման արագությունը կարգավորել բեռնվածության համեմատ: Այսպիսով Խորհրդային Միությունում և Երևանի մետրոպոլիտենում տեղադրված «Էտ» տիպի նոր սերիայի շարժասանդղքներն ավելի բարձր տեխնիկատնտեսական բնութագրեր ունեն:

Կենտրոնական ուղեփակման համալիր և կապ: Գնացքների շարժման լիակատար անվտանգությունն ապահովելու համար մետրոպոլիտենի բոլոր գծերը կահավորվեցին էլեկտրամեխանիկական կետավոր ավտոմատ կանգառ ունեցող ավտոմատ ուղեփակման /АВТ-

ՕԾԼՈՒՐՈՎՅԱԿ/ համակարգով: Պաշտպանիչ հատվածներն առանձնացված են մեկուսացված ինքնուրույն ուղեբաժանուններին ձևով, ընդ որում այդ բաժանունները յուրաքանչյուր լուսազդանշանի մոտ ունեն մեկուսացվող ծայրակցատեղերի հարմարանք: Ավտոմատ ուղեփակման նշված համակարգի նախագծային թողունակությունը մեկ ժամում կազմում է 34 զույգ գնացք: Գծերի թողունակությունը ժամում մինչև 48-50 զույգ գնացքի հասցնելու համար համալիրը լրացվեց արագության առաջընթացքային հսկողության հարմարանքներով, որոնք հնարավորություն են տալիս ստուգել կայարանից հեռացող գնացքի արագությունը և դրանից կախված բացել մուտքային ազդանշանները:

Ուղիների ստուգումը պլանում և պրոֆիլում, ինչպես նաև ռելսերի վիճակի ստուգումը կատարվում է չափումների ավտոմատ գրանցում ունեցող հատուկ մասնագիտացված վագոններով, որոնք ունեն առաջընթաց ուղեչափիչ, ուլտրաձայնային դեֆեկտոսկոպ, ուղեհետախուզիչ կայան, եզրաչափային կոնտակտային ռելսի եզրաչափերի չափիչ: Ուղիների տնտեսության պահպանման և նորոգման աշխատանքների մեքենայացման նպատակով մշակվեց մեքենաների և մեխանիզմների համալիր ինքնագնաց ձնահավաք մեքենա, ուղիների բետոնի հիմքում կոճերի փոխման մեքենա ավաստային ֆրեզների օգտագործումով, կոճերի և ռելսերի մաքրման մեխանիզմներ, ուղետեղակայման ամբարձիչ և այլն, որոնք ներդրվեցին Երևանի մետրոպոլիտենում:

Քաղաքային ստորգետնյա երկաթուղում կարևոր նշանակություն է ստանում ուղևորների և սպասարկող անձնակազմի համար սանիտարահիգիենիկ բարենպաստ պայմանների ստեղծումը: Մետրոպոլիտենի կանոնադրությամբ սահմանված են խիստ սանիտարական նորմաներ, որոնցով որոշվում է օդի թուլատրելի ջերմաստիճանը, խոնավությունը, փոշու և ածխաթթվի պարունակությունը: Այդ նպատակով մետրոպոլիտենի կայարաններն ու թունելները հագեցվեցին զանազան սանիտարատեխնիկական սարքավորումներով՝ ընդհանուր ծավալային օդափոխության հորաններով՝ տեղական օդափոխության համալիրներով, ջրաթափ տեղակայանքներով, ջրամատակարարման, կոյուղու և ջեռուցման կառուցվածքներով:

ՑԱԳ-ի աէրոդինամիկական սխեմաներով մշակված եզակի առանց-

քային օդափոխիչների աշխատանքային անիվի տրամագիծը հասնում է 2,4 մետրի: Այդ օդափոխիչներն իրենց արտադրողականությամբ կայարաններում և թունելներում ապահովում են օդի եռապատիկ-քառապատիկ փոխանակություն մեկ ամսվա ընթացքում:

Կայարաններում անհրաժեշտ ջերմաստիճանը ապահովվում է ծռան և անռան ժամանակաշրջանում օդափոխիչ հորանների աշխատանքի ռեժիմի փոփոխման հաշվին: Օդային միջավայրի վիճակը կայարաններում սխտեմատիկաբար վերահսկվում է հատուկ սարքերի օգնությամբ: Ծառայողական բոլոր շինությունները շարժասանդուղքային մեքենայական դահլիճները, բլոկպոստերը, դրպմարկղերն ունեն տեղական օդափոխություն: Այս ժամակարգի կենտրոնախույս և առանցքային օդափոխիչներն ունեն օդի մաքրման զտիչներ, օդասառեցուցիչներ և կալորիֆերներ օդի պահանջվող պարամետրերը պահպանելու համար:

Օդափոխիչներով կահավորված արհեստական օդափոխիչ հորանները բաժանվում են ներհոսայինների և արտաձգիչների: Յուրաքանչյուր հորան օդափոխիչների պրոցեսների ուղղությունը փոփոխելու ճանապարհով կարող է դառնալ ինչպես ներհոսային, այնպես էլ արտաքին: Ամռանը մետրոնների միջին ջերմաստիճանը մեծ խորության կայարաններում կազմում է +21,70° փոքր խորության կայարաններում +23,4°, ձմռանը այդ ջերմաստիճանը համապատասխանաբար լինում է +14,40° և +12,2° /ամռանը օդի միջին արտաքին +20° և ձմռանը +6,4° -ի դեպքում /: Մետրոպոլիտենում սանիտարատեխնիկական սարքավորումների աշխատանքն ավտոմատացվում է: Հիմնական ագրեգատների կառավարումն իրականացվում է դիսպետչերական կետից:

Տնտեսական և գրունտային ջրերը կայարաններից և թունելներից դրենաժային կառուցվածքներով հեռացվում են:

Շքամուտքային սրահների ջերմասպասարկումն իրականացվում է կենտրոնացված աղբյուրներից: Կայարանների սանիտարական վիճակը բարելավելու համար բոլոր շքամուտքային սրահներն էլ ելքի դռների մոտ կահավորում են ոտքերի տակի վանդակներով: Աղբակուտակիչների մաքրման պրոցեսը մեքենայացվում է, որի համար կիրառվում են ջրահավաք ագրեգատներ, տղմածծիչներ և այլն:

Կայարանների ստորգետնյա տեղաբաշխման և մեծ ուղևորահոս-

քերի առկայության պայմաններում էլեկտրամատակարարման համակարգին ներկայացվում են բարձր պահանջներ: Նրա հուսալիությունից և անխափանությունից է կախված մետրոպոլիտենի բոլոր օղակների աշխատանքի ռիթմը: Դրա համար էլ մետրոպոլիտենն էլեկտրատեղակայման քաղաքային սնուցման աղբյուրներից ստանում է իր սեփական ենթակայանների միջոցով:

Այստեղ 825 վոլտ լարվածությամբ եռաֆազ փոփոխական հոսանք է գնացքների քարշերի համար և 380, 220 և 127 վոլտ լարվածությամբ եռաֆազ փոփոխական հոսանք շարժիչային և լուսավորման բեռնվածությունների սնման համար: Բոլոր քարշային և համատեղված քարշալիջեցնող ենթակայաններն ավտոմատացված են և բերված են ավտոմատ կառավարման միասնական դիսպետչերական կետից: Ենթակայաններում տեղակայված հզոր կիսահաղորդիչային ուղղիչները, էլեկտրամագնիսական անջատիչները, անյուղ տրանսֆորմատորները, ավտոմատիկան, հեռուստամեխանիկան բացառում են մշտական հերթապահ անձնակազմի անհրաժեշտությունը: Էլեկտրամատակարարման համակարգի տարրերի հուսալիությունը, արագ գործողության էլեկտրական պաշտպանությունը, պահեստային ավտոմատ միացումն ապահովում են մետրոպոլիտենի բոլոր սպառիչների անխափան սնումը և հետևաբար ուղեկայանների հատուկ աշխատանքը:

Ինչ վերաբերում է մետրոյի անվտանգությանը, ապա ավելի, քան 20 տարիների մետրոպոլիտենի աշխատանքի ընթացքում այն կասկածի տակ առնելու առիթ չի եղել և դա պայմանավորված է ոչ միայն մետրոյում աշխատող 1200 մարդկանց բարեխիղճ աշխատանքով: Վթարային տարբեր իրավիճակների համար մշակված են ուղևորների տարհանման հատուկ պլաններ: Տրանսպորտային միջոցների ամենահաճախ պատահող վթարներն արգելակների պատճառով են լինում, իսկ մետրոն ապահովագրված է դրանից: Բոլոր կայարաններում գործում է անվտանգ արգելակման համակարգ, որն անկախ մեքենավարների գործունեությունից, արգելակում է գնացքը: Ի դեպ, Երևանի մետրոպոլիտենում մի անգամ կայարանում խցիկից դուրս եկած մեքենավարը անտեսած է լինում անվտանգության կանոնները և գնացքը շարժվում է առանց նրա ու բարեհաջող տեղ հասցնում բանից անտեղյակ ուղևորներին: Նշենք, որ կայարանից-կայարան ճանապարհի տարբեր հատ-

վածներում գնացքի արագությունը ևս ավտոմատ է կարգավորվում: Նշենք նաև, որ Երևանի մետրոպոլիտենը քաղաքաշտպանության օբյեկտների շարքում է և անհրաժեշտության դեպքում կարող է տեղավորել մայրաքաղաքի բնակչության 60 տոկոսին: Ստորգետնյա մետաղական դարպասները բարձրացնելով լրիվ մեկուսացվում են կայարանները և բացառում թունավոր գազի կամ ջրի ներթափանցումը:

Երևանի մետրոպոլիտենի սպասարկման ողջ ցանցը համալրված է միջազգային ստանդարտներին համապատասխան մեխանիզմներով, սարքերով, ավելին, հագեցված է գիտության և տեխնիկայի 1980թ. նորագույն նվաճումներով, հետագա 10 տարիներին համալրվել է նոր ձեռքբերումներով: Երևանի մետրոն մետրոպոլիտենների ողջ ընտանիքում դասվեց օրինակելիների շարքը:

«Հայպետտրանսմախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվը մշակեց մի շարք տեխնիկական լուծումներ, որոնք նշանակալից ավանդ եղան ոչ միայն խորհրդային, այլև համաշխարհային թունելաշինության մեջ: Այս առումով ուշագրավ են Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության համար նախագծված տեխնիկական լուծումների խորը գիտական մոտեցումները: Միանգամայն ճիշտ եզրահանգումների շնորհիվ ոչ միայն ապահովվեցին շինությունները ճարտարապետական, շինարարական խնդիրների բարձրորակ լուծումներով, այլև հնարավորություն տրվեց հաղթահարել և չեզոքացնել Երևանի ստորգետնյա երկրաբանական պայմանների փոփոխությունները, ջրառատ միջավայրը, ֆինանսական միջոցների խնայողությամբ ամուր հիմք ստեղծվեցին Երևանում մետրոյի շինարարության լայնորեն ծավալմանը:

Բազմաթիվ արժեքավոր աշխատանքներից նշենք ինստիտուտի ճարտարապետների մի շարք գործեր:

Երևանի մետրոպոլիտենի միջկայարանային անցումային թունելների համար նախագծողները մշակեցին միասնականացված հավաքովի երեսարկման նոր տեսակ:

Մետրոպոլիտենի տեղամասերից մեկում շինարարությունն ընթանում էր ջրառատ միջավայրում. ջուրը շրջապատում էր թունելները և նրա մակարդակը թունելներից բարձրանում էր տասնյակ մետրերից

վեր: Շինարարներն աշխատանքներ կատարելու համար գետնի երեսից հորատանցքեր էին բացում, հատուկ ֆիլտրերով և խողովակներով պոմպեր դնում այնտեղ և ջուրը դուրս մղում թունելի ենթադրյալ մակարդակից ցածր: Այդ մեթոդի շնորհիվ թունելների շինարարությունը կատարվում էր ջրազուրկ, չոր ապարներում: Նախագծողներն առաջարկեցին հորանցքների փոխարեն կիրառել հորանցքների մի փունջ, որը փոխարինեց ուղեմասի երկայնքով փորված բոլոր հորանցքերին, դրանով իսկ տնտեսելով 1,5 մլն. ռուբ.:

Կառուցվում էր 3 տեսակի մետրոպոլիտեն խորը հիմքերով, ոչ խորը հիմքերով և վերգետնյա: Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի ճանապարհի վրա հանդիպում են բոլոր երեք տեսակները: Այս կամ այն տեսակի ընտրությանը նախորդում էր տնտեսական, տեխնիկական և քաղաքաշինական մանրակրկիտ և երկարատև աշխատանք առավել նպատակահարմար տարբերակն ընտրելու և հիմնավորելու համար: Երկարատև, դժվարին և փշոտ է նախագծողի ուղին, մինչև այս կամ այն տարբերակն ընտրելու վճռական պահը: Բայց սխալվում է նա, ով մտածում է, թե նախագիծը հանձնվելուց հետո նախագծողի աշխատանքն ավարտվում է: Շինարարության ընթացքում առաջանում են մի շարք հարցեր /երկարաճակատ պայմանների փոփոխություններ, անհրաժեշտ մեխանիզմների, սարքերի շինությունների բացակայություն և այլն/, որոնք պահանջում են նախագծային այս կամ այն ուղիով: Նախագծային կազմակերպությունները կանոնավոր կերպով իրականացնում են հեղինակային հսկողություն շինարարության ընթացքում ու ելնելով շինարարության իսկ շահերից, կատարում փոփոխություններ, որոնք բարելավում են նախագծի շինարարության ցուցանիշներն ամբողջությամբ և վերջնական արդյունքում նորոյթների իրականացման շնորհիվ մեծ տնտեսումներ են լինում: Այսպես, շինարարության ընթացքում թունելների վահանային հորատանցումը փոխարինվեց էրեկտրոնայինով, որը նշանակալի չափով պակասեցրեց շինարարության ծախսերը:

Էլեկտրաէներգիայի վերաօգտագործման համակարգի ստեղծումը Երևանի մետրոպոլիտենի հեռանկարային նախագծման առաջնակարգ խնդիրներից մեկն էր: Օրինակ, «Զորավար Անդրանիկ» և «Բարեկամություն» կայարանների միջև գտնվող տարածությունը դեպի «Բարեկա-

մություն» կայարանը բարձրացող հատվածում միակողմանի թեք պրոֆիլ ունի: Այդ կայարանների միջերի տարբերությունը 150 մ է: Հետևաբար, իջնող գնացքներն էլեկտրաէներգիայի ծախս չեն պահանջում, այլ ընդհակառակը, այն վերադարձնում են ցանցին: Եթե կարողանանք օգտագործել այդ հանգամանքը, ապա էլեկտրաէներգիայի այն տոկոսները, որ ծախսում են գնացքները, կվերադարձվեն էլեկտրացանց: Այդ պրոբլեմի լուծումը պահանջում է երկրի գիտական ուժերի ներգրավում, գնացքակազմերի և ենթակայանների կառուցվածքային փոփոխություններ: Երկայնական պրոֆիլի պայմաններում Երևանի մետրոպոլիտենի երթուղու էլեկտրաէներգիայի վերաօգտագործման հարցը հատկապես կարևոր նշանակություն ունի մեզ համար: Ինստիտուտի գիտնականներին այս հարցը ևս հուզում էր:

«Հայպետտրանսմախագիծ» ինստիտուտի նախագծումները, հետազոտությունները ոչ միայն գործնական, այլև գիտական խոշոր արժեքներ են ներկայացնում:

«Հանրապետության հրապարակ» կայարանը, ինչպես նախագծվել և պատրաստվել է, ունի ստորգետնյա նախասրահ, շարժասանդուղքային թունել և թուջե վահանակներով երեք թունել: Սովորական սյուների փոխարեն հայ նախագծողներն ու շինարարներն ստեղծել են թեթևացած սյուների նոր տիպ, իսկ միջին դահլիճի կամարը բարձրացված է, որն ամբողջությամբ կայարանին ընդարձակ ու թեթև տեսք է հաղորդում: Այդ կայարանում հատկապես հաջողությամբ է կիրառվել հանրահայտ ճարտարապետ Ջիմ Թորոսյանի նախագիծը: Նրա առաջ քաշած ճարտարապետական մի շարք պահանջները կատարել են նախագծողներն ու շինարարները: Այստեղ հարկ է նշել, որ հայ ճարտարապետների ստեղծած թեթևացրած տիպի նոր սյուներն օգնեցին տնտեսելու մեծ քանակության մետաղ:

«Երիտասարդական», ինչպես նաև «Զորավար Անդրանիկ» կայարանը նույնպես ունի երեք թունել, յուրաքանչյուրը 8,5 մ տրամագծով և դարձյալ սյունատիպ եռակամար կայարան, միայն թե հայ նախագծողները, թուջե վահանակների փոխարեն, կիրառել են երկաթբետոնե շապիկով և մետաղամեկուսիչով երկաթբետոնե վահանակներ: Կայարանի այդ նոր տիպը հնարավորություն ընձեռեց տնտեսելու 2,5 հազ. տոննա մետաղ և ընդհանուր արժեքը կրճատվեց համարյա մեկ մլն ռուբլով:

Մետրոպոլիտների երթուղու կենտրոնական տեղամասում որոնումների ժամանակ նոխագծողների առաջ լուրջ խնդիրներ առաջացան կոնստրուկցիոն որոշումների և արտադրության կազմակերպման հարցում ստորգետնյա առատ ջրերի հոսքի ջրահեռացման հարցերը ճիշտ լուծելու ուղղությամբ: Նախատեսվեց և փորձարտադրական եղանակով հաստատվեց ճիշտ մոտեցումը որոշվեց արհեստական ջրահեռացումն իրականացնել խորը հորատանցման եղանակով: Չնայած այն բանին, որ առանձին տեղամասերում դուրս մղվող ջրի քանակը ժամում հասավ 6 հազ. խմ, որը հազվագյուտ երևույթ էր մետրոշինարարության մեջ, ջրահեռացման այս եղանակն ամբողջությամբ իրեն արդարացրեց: Որպեսզի ջրի հեռացման ժամանակ մանր քարային մասերը ջրի հետ դուրս չգային, որի հետևանքով շենքերի և շինությունների հիմքերը կթուլանային և դեֆորմացիայի պատճառով դրանք լավագույն դեպքում կնստեին, «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի նախագծողները մշակեցին հատուկ կոնստրուկցիա, որի շնորհիվ ջրահեռացումն իրականացվում էր ֆիլտրման եղանակով: Արհեստական իջեցման շնորհիվ ջրի մակարդակը թունելների շինություններում իրականացվեցին ամբողջությամբ չոր խորշում:

Հատուկ մոտեցում պահանջվեց «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի և «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանի ուղղությամբ, երկաթուղու շրջանում: Սովորաբար հորհորային Միությունում ընդունված էր թունելները կառուցել ծանծաղ ներդրմամբ, աշխատանքներն իրականացնել բաց փորվածքների եղանակով և հետո այն ծածկել: Այս մեթոդով «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանը կավարտվեր 3-4 տարիների ընթացքում, որը զուգահեռ տրանսպորտի երթուղու բացակայության պատճառով անհնարին էր: Եթե անցնեին մայրուղու բավականաչափ խորացմանը, դա կհանգեցներ կոմբինացված սիստեմի իրականացմանը հորանի արհեստական ջրաիջեցմանը և ջրի տակ աշխատելու եղանակով հորատանցման, հետևաբար թունելի ցանկապատումը կկատարվեր միայն երկաթով, որի պատճառով մայրուղու մեկ կիլոմետրի արժեքը կբարձրանար 15 մլն. ռուբլով, իսկ գործարկումը կկատարվեր շատ տարիներ հետո: Ելքը գտնվեց. օգնեց տեղանքը: Այստեղ պատահականորեն ստեղծվել էր «ազատ միջանցք» երևան – Մասիս երկաթգծի երկարությամբ: Իսկ եթե այդ միջանցքով բաց թողնվեր մետրոյի վեր-

գետնյա տրանսպորտը: Տնտեսական տեսակետից բոլոր եզրակացությունները հաստատում էին, որ հարցը ճիշտ է լուծվում: Վերգետնյա շինարարությունը գրեթե 7-8 անգամ էժան է ծանապարհի խորը ներդրման համեմատ, իսկ սաղոր ներդրման համեմատ 4 անգամ: Այս եղանակը ոչ հաճախ է օգտագործվում, այն հնարավոր է միայն քաղաքի կառույցները չխախտելու դեպքում: Այստեղ, դա բնակելի թաղամասերին չէր խանգարում և տեխնիկատնտեսական առումով իրեն լրիվ արդարացնում էր: Սակայն որպեսզի այս հնարավորությունն օգտագործվեր, անհրաժեշտ էր, որ ուղևորին առավելագույն չափով հարմար լիներ կայարանին մոտենալը: Նախագծային ինստիտուտը միանգամայն խելացի լուծում տվեց, որն այսօր տեսնում և զգում են ուղևորները:

Մեծ դժվարությունների առջև կանգնեցին նախագծողները, երբ սկսվեց դեպի երկաթգծի կայարան տանող ուղղության մետրոպոլիտների նախագծման փուլը:

Ինժեներաերկրաբանական հետազոտությունները ցույց տվեցին, որ ստորգետնյա տարբերակի դեպքում թունելների շինարարության համար հարկ կլինի փակել «Հանարապետության հրապարակ» կայարանից մինչև երկաթգծի կայարան տանող գլխավոր փողոցը, որը կհանգեցներ շինարարության լրացուցիչ թանկացման, շահագործման ժամկետի զգալի ուշացման:

Այս դեպքում էլ Վլադիմիր Դանդուրովը փայլեց իր ինժեներական մտքի բարձր մակարդակով և գտավ ամենաարդյունավետ տարբերակը: «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանից հետո դեպի երկաթգծի կայարան մետրոյի ծրագիրը նախագծվեց վերգետնյա տարբերակով, բնակելի շենքերից դուրս գտնվող, գոյություն ունեցող երկաթգծին զուգահեռ տարածքով:

... Հանրապետությունում առկա է լցանյութերի մեծ քանակ, որոնց հիման վրա ստացվում է թեթև բետոն: Դրա տեսակարար կշիռն ավելի քիչ է, քան ծանր բետոնինը: Դա լայնորեն կիրառվում է մետրոպոլիտների շինարարության ժամանակ ստորգետնյա շինությունների ամրակապերի համար:

Թեթև բետոններն ունեն ցածր առածգականության մոդուլ, ինչը ամրակապին տալիս է ճկունություն, իսկ դա իր հերթին բերում է ապահով և՛ ամրակապի հետ համատեղ աշխատանքի բարելավում և որպես

հետևանք, հնարավորություն է տալիս փոքրացնել ամրակապի հաս-
տությունն ու թունելի ապարի հորատանցման ծավալը:

ԽՍՀՄ հաղորդակցության ճանապարհների նախարարության հա-
տուկ հանձնաժողովը, քննարկելով «Հայթունելչինի» կողմից արված
առաջարկությունը և այն բարձր գնահատելով որպես պիտանի և օգ-
տավետ միջոցառում, հատկապես Հայաստանի մետրոշինարարության
համար /որոնք գիտահետազոտական, նախագծային և գործնական
մշակումներում իրենց արժանի քննությունն էին բռնել/, թույլատրեց
դրանց կիրառումը հանրապետության տրանսպորտային շինարարու-
թյան մեջ:

Օրակարգում դրվեց թե՛ն բետոնի կիրառումը մետրոպոլիտենի
թունելների հավաքովի ամրակապի սալիկների համար, որը ևս լուրջ
քննություն բռնեց: Սկզբնական շրջանում մետրոպոլիտենի շինարար-
ությունում անցան փորձարկումներ, որից հետո թե՛ն բետոնից պատ-
րաստված կոնստրուկցիաները լայնորեն կիրառվեցին:

Թույլ ապարներում ջրի առկայության դեպքում, կամայից բարձր
/сверх свода/ սովորաբար կիրառվում են թուջե վահանակներ, որոնք
խիստ դեֆիցիտ կոնստրուկցիա են: «Հայպետտրանսնախագիծ» ինս-
տիտուտը և «Հայթունելչինը» համատեղ մշակեցին և ներդրեցին մետ-
րոպոլիտենի ընթացքային թունելներում ամրակապի նոր կոնստրուկ-
ցիա: Երկշերտ ամրակապը ապահովեց թունելների լրիվ ջերմամեկու-
սացումը և որ ամենակարևորն էր, իջեցրեց մետրոյի ծախսը: Մեկ խո-
րանարդ մետրում տրվեց 50 ռուբ, խնայողություն: Միայն մեկ տեղամա-
սում այս եղանակով աշխատանքի շնորհիվ տնտեսվեց 7,5 հազ. տոն-
նա չուգուն:

Երևանում մետրոպոլիտենի առաջին գծի շահագործումից հետո
հեռանկարային գծերի շինարարությունն իրականացվելու էր համեմա-
տաբար քիչ ջրահեռացման պայմաններում: Այն արդեն ցայտուն նկատ-
վեց երկրորդ հերթի շինարարություն սկսելու առաջին իսկ օրից և
ապագայում կառուցվելիք տեղամասերի ուսումնասիրություններից հե-
տո: Դրան համապատասխան մշակվեցին կայարանների և ընթացքա-
յին թունելների նոր ամրակապերի կոնստրուկցիաներ: Հաշվի առնելով
նոր լուծումների իրականացման հարցը, նախագծման և շինարարու-
թյան ընթացքում, «Հայթունելչինը», «Հայպետտրանսնախագիծ» ինս-

տիտուտը, Երևանի մետրոպոլիտենի վարչությունը, ՇԿԳ-ի և Երևանի
պոլիտեխնիկական ինստիտուտը կնքեցին ստեղծագործական համա-
գործակցության պայմանագիր նպատակ ունենալով տեղական լցան-
յութերի հիման վրա ստանալ նոր երկաթբետոնյա ամուր կոնստրուկցի-
ա: Այդ նպատակով «Հայթունելչինը» N24 հորանի տարածքում ստեղ-
ծեց արտադրական տեղամաս և կատարեցին լեռնային ճնշման չա-
փումները ժամանակավոր ամրակապի վրա, իսկ Երևանի պոլիտեխնի-
կական ինստիտուտի շինարարական լաբորատորիայում սկսեցին նյու-
թերի ընտրությունն ու նրանց փորձարկումը երկաթբետոնի բարձրորակ
կոնստրուկցիաներ ստանալու համար: Արդյունքները գոհացուցիչ էին...

Մետրոշինարարների և Երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտու-
տի համատեղ աշխատանքը իր հեռանկարային զարգացումն էր ապ-
րում: «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի տնօրեն, պոլիտեխնի-
կական ինստիտուտի «Կամուրջներ և թունելներ» առարկայի դասախոս
Վլադիմիր Դանդուրովի նպատակն էր ոչ միայն լավագույն ուսանողնե-
րին նախապատրաստել որպես ապագա նախագծողներ և կատարող-
ներ, այլև որպես գիտնական շինարարներ, նախագծողներ:

Երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտի լեռնամետալուրգիա-
կան և ավտոճանապարհներ ֆակուլտետների «Լեռնային գործ» և «Կա-
մուրջներ և թունելներ» ամբիոններում 1984 թ. հուլիսին ավարտվեցին
դիպլոմային նախագծերի պաշտպանությունը և տվեցին ստորգետնյա
շինարարության գծով ինժեներ շրջանավարտներ: Երիտասարդ մաս-
նագետները լրացրին երկաթգծի թունելների և մետրոպոլիտենի շինա-
րարների, նախագծողների և շահագործողների շարքերը:

«Լեռնային գործ» ամբիոնում ամենահետաքրքիր նախագծերը
երիտասարդ ինժեներներն էին՝ Սրանք իրենց դիպլոմային աշխատանքներում առաջարկել էին խո-
րը ներդրման մեթոդը մետրոպոլիտենի շինարարության նոր տեսակ:
Առաջարկվել էր անցնել կողային կառամատույցներով կայարանների
տեսակին և երկգծային ընթացքային թունելներին:

Սովորաբար մետրոպոլիտենի գիծը մինչև 12 կմ երկարությամբ կա-
ռուցվում է /Հայաստանի պայմանների համար/ 10-15 տարիների ըն-
թացքում: Նրանց առաջարկության և հիմնավորումների շնորհիվ հնա-
րավորություններ էին ընձեռվում զգալի կարճ ժամանակահատվածում

ավարտել նման հեռավորության մետրոյի գծի շինարարությունը նաև տալով կապիտալ ներդրումների մեծ խնայողություն: Դասախոս Վլադիմիր Դանդուրովն իր ուսանողների հետ միասին հասավ անսպասելի հաջողությունների...

Նախատեսվեց նմանատիպ մետրո նախագծել ու պատրաստել դեպի Աջափնյակ տանող գծի շինարարության ժամանակ: Դա համաշխարհային մետրոշինարարության համար, այն էլ Երևանի ստորգետնյա բարդությունների պայմաններում, նոր նվաճում կլիներ...

...«Երևաննախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվն, ուղղակի փայլեց Երևանի մետրոպոլիտենի կայարանների յուրօրինակ ճարտարապետական նորանվածություններով, մնացած շատ գործերի հետ մեծ ավանդ ներդրեց Երևանի ստորգետնյա ջրերն օգտագործելու, արդյունաբերության մեջ տեխնոլոգիական նպատակներով խմելու ջուրը դրանով փոխարինելու ուղղությամբ:

Արժանի է հիշատակել, որ 1979թ. Հայկական ՍՍՀ պետշինի որոշմամբ, ստորգետնյա կայարանների ճարտարապետական – հարդարման աշխատանքների բոլոր 5 տեխնիկական նախագծերը, էքսպերտիզայից հետո, խրախուսանքի արժանացան: «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի ճարտարապետները քիչ ջանքեր չխնայեցին, որ մեր ստորգետնյա պալատները մյուսներից ավելի լավ տեսք ունենան:

Ստորգետնյա աշխատանքների նորմալ և անվտանգ պայմանների ապահովման համար մետրոպոլիտենի ուղու երկայնքով, գրունտային ջրերը դուրս մղելու համար փորվեցին ջրի մակարդակն իջեցնող 70 հորատանցքներ: Յուրաքանչյուր տեղակայանքի փաստացի դեբետը հասնում է ժամում 120-140 խմ: Քիմիական վերլուծության տվյալների համաձայն, ջրի որակի ցուցանիշները, որոշակի շեղումներով համապատասխանում էին ՊՈՍՏ-ի պահանջներին, սակայն բակտերիոլոգիական տվյալները կայուն չէին, այդ պատճառով ստորգետնյա ջրերը կարող էին օգտագործվել ջրավազանների սնման, փողոցների և կանաչ տնկիների ջրման տարբեր արտադրությունների տեխնոլոգիական նպատակների համար: Արտադրվող ջրի նշանակալից մասը աննպատակ թափվում էր Գետառը և կոյուղու անձրևատար գիծը:

«Երևաննախագիծ» ինստիտուտը մշակեց քաղաքային տնտեսության կարիքների համար գրունտային ջրերի արդյունավետ օգտա-

գործման մի նախագիծ, որի համաձայն մասնավորապես արտամղվող ջուրը մատակարարվեց Կիրովի անվան Քիմկոմբինատի և Կոմերիտմիության անվան զբոսայգու լճին: Այդ նպատակի համար Խանջյան և Կնունյանց փողոցների ճամփաբաժանում կառուցվեց պոմպակայան: Մետրոյի գործող հորատանցքերի ջրի մատակարարման շնորհիվ Քիմկոմբինատը մեկ վայրկյանում տնտեսեց 800 լիտր խմելու ջուր և զգալիորեն բարելավվեց քաղաքի բնակչության ջրամատակարարումը: Ստորգետնյա աղբյուրների ջրերը տրվեցին նաև գլխավոր պողոտայի պոմպակայաններին, «Կարապի լճին», «Առագաստ» սրճարանի մոտ գտնվող ջրավազանին, ջրող ավտոմեքենաների համար ջրմուղ աշտարակներին և այլն: Ջրի պաշարներն սպառվելուց շատ հեռու էին: Այստեղ թերևս անհրաժեշտ էր հարցի կոմպլեքսային լուծում: Այդ իսկ պատճառով քաղխորհրդի գործկոմը քաղաքի շահագրգռված կազմակերպությունների ուշադրությունը հրավիրեց այս կարևոր հարցի վրա:

...«Հայթոնելչինի» աշխատողների գիտական մտահղացումները գյուտարարական առաջարկությունների իրականացման և գիտության ու տեխնիկայի նորագույն նվաճումները Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության մեջ ներդնելու ողջ աշխատանքները ղեկավարում էր փոճված հմուտ գլխավոր ինժեներ Դմիտրի Ույանկինը: Նա Միության թունելաշինության տարբեր կարևորագույն կառույցներում ինժեներական պատասխանատու գործեր ղեկավարելուց հետո, շուրջ 15 տարի էր, ինչ Երևանում էր և Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության առաջին իսկ օրից ղեկավարում էր նրա տեխնիկական ծառայությունը: Որպես ինժեներական բարձր մտքի տեր իր շուրջը համախմբել էր պրակտիկ մտքի, լավ կազմակերպող և մարդկանց կարծիքներին ընդառաջող մարդկանց: Նրա հաջողությունների ամենափմանական ազդակը սա էր: Այս տեսանկյունով հակիրճ կանգ առնենք մեխանիկական ծառայությունների գործունեության վրա:

Մետրոպոլիտենի շինարարությունում նորագույն սարքավորումների և տեխնիկայի նորարարական առաջարկությունների ներդրման գործում մեծ ծառայություն մատուցեց N160 շինմոնտաժային վարչության գլխավոր մեխանիկ Սուրեն Սեդրակյանը: Նա անցել էր կյանքի վերընթաց ճանապարհ: Փականագործ մոնտաժողից էլեկտրամոնտաժիկ, ապա ավագ էլեկտրիկ, էլեկտրամոնտաժային արտադրա-

մասի պետ, ապա առաջ էր քաշվել ավելի պատասխանատու աշխատանքի գլխավոր էլեկտրիկի, գլխավոր մեխանիկի պաշտոնի: Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարությունում նա ուղղակի փայլեց: Մեխանիկական ծառայության հմուտ և բարեխիղճ, իրենց գործը սիրող մեխանիկների՝ Գարուշ Պապյանի, Ռուբեն Մկրտչյանի, Սաշիկ Ավանեսյանի, Վոլոդյա Դովհաննիսյանի, գլխավոր էներգետիկ Ֆելիքս Սարգսյանի հետ միասին կարողացավ տիրապետել և ծառայությունների ուժերով ներդնել այնպիսի նորագույն սարքավորումներ, ինչպիսիք են ՌԿ – 3 տիպի հորատանցման մեքենան, ՅՄՄ – T, ՍՄԱ- 1 բարձիչ մեքենաները, հանքաքարը դուրս հանող СКР-20 տիպի սկեպերային կոմպլեքտները, էլեկտրական ծակող սարքեր և այլն: Մեխանիկական ծառայության մարդիկ հանդես էին գալիս նորարարական առաջարկություններով, որոնք տալիս էին տնտեսական մեծ օգուտներ: Բերենք միայն մեկ օրինակ. Սուրեն Սեդրակյանն առաջարկեց և պատրաստեց հորանի հորատանցման համար լեռնային կոմպլեքս ինքնագնաց սայլակ, որի միջոցով մեքենայացվել և ավտոմատացվել էր ստորգետնյա հորանից ապարների հանումը դեպի վեր, նրա տեղափոխումն ու բեռնաթափումը: Միայն երկու հորանում այս կոմպլեքսի ներդրումից տրվեց 5000 ռուբ. տնտեսում: Նորարարական առաջարկությունը Միության մետրոշինարարության մեջ սա եզակի էր և լայնորեն տարածելու համար այդ մասին տպագրվեց Մոսկվայում հրատարակվող «Տրանսպորտային շինարարություն» ամսագրի 1982թ. 7-րդ համարում, որը մեծ արձագանք գտավ Միության մետրոշինարարության օղակներում, առաջարկությունը ներդրվեց նոր կառուցվող մետրոպոլիտենների շինարարություններում:

«Հայթուներլշինի» ստորաբաժանումների կողմից մետրոշինության մեջ զիտության և տեխնիկայի նորագույն նվաճումներից բերենք ևս մի քանի օրինակներ:

Երևանի մետրոշինարարության մեջ տեխնիկական առաջընթացի շնորհիվ լայնորեն օգտագործվեցին շինարարությունում հավաքման բարձր աստիճանի որակավորում տվող երեսպատման տեխնոլոգիաներ, կիրառվեցին նոր արդյունավետ նյութեր, կատարելագործվեց խոր ջրիչեցման համակարգը, ներդրվեցին անկերային ամրակներ և այլն:

Հասկանալի է, որ ամեն մի նորույթ պահանջում էր շինարարության

նոր տեխնիկայի և տեխնոլոգիայի յուրացում: Ահա այստեղ և մեքենագման վարչության և գլխավոր մեխանիկի, էլեկտրիկի ծառայությունները տեղամասերի ինժեներատեխնիկական աշխատողները համախմբված գործնական քայլեր էին կատարում նորագույն տեխնիկան իրացնելու համար: Այս ճանապարհով բոլոր տեղամասերում ներդրվեցին հանքախորշի կոմպլեքսային հորատանցման ՍԲՈՒ-2Մ, ՍԲՈՒ-24, ԲՈՒՌ -2 մեխանիզմները: Կառույցներում մեծ տարածում գտան էտորիդային Միության ՎՊԿ-10 և ՎՊԿ-7 մակնիշի բարձր բետոնատարողության վազոնները, որոնք ունեն մինչև 20 տոննա բեռնատարողություն:

5,5-ից մինչև 9,5 մ տրամագիծ ունեցող հավաքովի երեսպատման տեղակայանը կատարվում էր ժամանակակից քայլող տիպի մեխանիզմներով: Դրանք մեքենայացված տեղակայում էին, ինչպես երկաթբետոնե, այնպես էլ թուջե վահանակների օղակները: Ամրացված տարածության լցումը կատարվում էր ԱՌ – 50 մակնիշի բարձր արտադրական պոմպերով ՌՄ- 750 շաղախային պոմպերի հետ միասին:

Կայարաններում իրականացվեցին՝ բարձր արդյունավետ սեյսմիկ կապի, ստորգետնյա շինությունների ամրակապի տեխնիկական լուծումներ: Շենգավիթ կայարանը, ի տարբերություն մյուս կայարանների, միակամար է և կառուցվեց բաց եղանակով: Էքսկավատորով փորված փոսորակում, որն ուներ 105 X 22 չափեր և 15 մ խորություն, տեղադրվեց երկաթբետոնե ամրակապը, կազմված էլիպսածև տարածքային ամրակարկասով լցված բետոնի մասսայով: Ու 25 թունելային ջոկատի գլխավոր ինժեներ Ա.Պոզոլը կազմեց կայարանի կարկասային ծածկի նախագիծը: Տեղամասի մեխանիկներ Լ. Խաչատրյանը և Գ. Գևորգյանը կազմակերպեցին ամրակարկասների արտադրանքը հենց տեղամասի մեխանիկական արհեստանոցում, որը գտնվում էր փոսորակից ոչ հեռու: Այստեղ պատրաստվել էր հատուկ ստենդ ամրակարկասի հավաքման համար, որը զգալիորեն կրճատեց աշխատատար պրոցեսը: Ու 25 թունելային ջոկատի գլխավոր մեխանիկ Ալեքսանդր Հարությունյանը նախագծեց և պատրաստեց շարժական հատուկ կաղապարման սարք, որը հավաքվեց հենց տեղում և նրա միջոցով փոսորակում կատարվեցին բետոնապատման աշխատանքներ: Նոր տիպի սարքը հնարավորություն տվեց զգալիորեն կրճատել նաև ամրակապի հավաքման ժամանակը, ֆիզիկական աշխատանքը: Հետագայում այն լայնորեն տա-

րածվեց Միության մետրոշինարարություններում:

Ստորգետնյա հորանների շինարարական կենտրոնական գիտահետազոտական ինստիտուտը և «Հայթունելչինը» արժեքավոր նորամուծության և գիտահետազոտական աշխատանքներ կատարեցին ջրամեկուսիչ էպօքսիդային ծածկույթների ստեղծման և մետրոպոլիտենի շինարարության մեջ ներդնելու ուղղությամբ և այս գործում իր անգնահատելի ծառայությունն ու ինժեներական խելացի մոտեցումը ցույց տվեց N160 շիննոնտաժային վարչության գլխավոր ինժեներ Կարեն Ադամյանը: Անկախ խիստ զբաղվածությունից, նա գլխավորեց ջրամեկուսիչ ծածկույթների գիտական մտահղացումների ներդրումը շինարարության մեջ:

ԵՐԵՎԱՆԻ ՄԵՏՐՈՊՈԼԻՏԵՆԻ ԿԱՅԱՐԱՆՆԵՐ

Ամենահին և ամենաերիտասարդ Երևանը 1981 թ. համալրվեց նոր հրաշալիքներով: Երևանում մետրոպոլիտենի շահագործումով մայրաքաղաքը հարստացավ ճարտարապետական դարավոր ավանդույթների և ժամանակակից ինժեներական մտքի համարձակ զուգորդման արդյունքով ազգային ոճով կառուցված կայարաններով ու նախասրահներով: Ասածս հիմնավորելու համար բերեմ Երևանի մետրոյի շինություններին վերաբերող աշխարհի մետրոների գնահատականներ տվող փոքրաթիվ գիտակներից մեկի կարծիքը: Ահա թե ինչ է գրել խորհրդային Միության տրանսպորտային շինարարության նախարարության թունելային և մետրոշինարարության գլխավոր վարչության պետ, Սոցիալիստական աշխատանքի հերոս Յուրի Կոչելը. «Երևանյան մետրոն ոչ միայն տրանսպորտի վիճակի բարելավման միջոց է, այլև քաղաքի ճարտարապետության դեմքի լրացում: Այստեղ համադրվել են և շինարարության առաջավոր մեթոդներ, և ազգային ճարտարապետության արտահայտչամիջոցներ: Օրինակ «Սասունցի Դավիթ» կայարանի վերգետնյա կառույցը, թվում է, թե առանձին յուրահատկություն ունենալ չէր կարող: Բայց ես, որ խորհրդային Միությունում մասնակցել եմ 300 մետրոկայարանների բացմանը, գտնում եմ, որ նա լավագույններից մեկն է: Բարձր է նաև կառուցման որակը: Առհասարակ շատ բարձր է Երևանում կառուցվող մետրոպոլիտենի որակը: Ես ուզում եմ դարձյալ շեշտել, որ կայարանների ճարտարապետական լուծումները խիստ ինքնատիպ են և գրավիչ: Ես ուզում եմ շնորհակալություն հայտնել ճարտարապետներին, նախագծողներին և դարձյալ նշել, որ կառույցները շատ լավ համադրվում են քաղաքի ընդհանուր տեսքին: Կարող եմ օրինակ բերել «Լենինի հրապարակ» կայարանը, որն ասես քաղաքի շարունակությունը լինի գետնի տակ ...»¹:

Եվ իրավամբ, հայ նախագծողները, ճարտարապետները, Երևանյան մետրոյի բարձրարժեք գործերի ստեղծումով, մեզ հպարտանալու իրավունք տվեցին:

1. «Սխրանք» - «խորհրդային գրող», հրատարակչություն, Երևան, 1983թ. էջ 23:

Խորությամբ ծանոթ լինելով Երևանի ընդերքին նախագծողների համար հեշտ չի եղել ստեղծել պայմաններ գեղարվեստական ճարտարապետական նոր արժեքներ հիմնելու համար: Հիդրոէլեկտրաբանական և տեղական այլ առանձնահատկություններն ազդել են հանգույցային տեխնիկական պրոբլեմների լուծման, աշխատանքների արտադրության եղանակների ընտրության, պլանավորման և տեխնոլոգիական կառուցվածքների, տրանսպորտային կոմպլեքսների հարմարադասման վրա: Երևանում մետրոյի ծնունդը մի նոր էջ բացեց այդ նմանատիպ կառույցների ընտանիքում նախագծման ու շինարարության մեջ, ամփոփող ստեղծագործական որոնումներ և նախկինում ձեռք բերված փորձի հարստացում: Երևանի մետրոյի երթուղու հետազոտության ժամանակ նախագծողները բախվեցին գրանիտային մի անսովոր միջավայրի, նաև ստորգետնյա ջրերի, հարկ եղավ արդյունավետ միջոցներ ձեռնարկել կառուցվածքների հուսալի հիմքեր ստեղծելու և հորատման անընդհատությունն ապահովելու համար: Շոգ կլիմայի պատճառով անհրաժեշտ դարձավ օդափոխության հատուկ համակարգի ստեղծումը, սեյսմիկ զոտին իր կնիքը դրեց թունելային կոնստրուկցիաների վրա, ստեղծվեցին կարծր ու ճկուն հանգույցներ ունեցող միացումներով, հավաքովի տարրերով և ամրացնող սեյսմագոտիներով կոնստրուկցիաներ: Այս բոլորը «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտին հնարավորություն տվեց հիմք ստեղծել հետագայում ճարտարապետների կողմից բարձրարժեք գործեր ստեղծելու համար:

Եվ իրոք, «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի ճարտարապետները բարձրարժեք գործեր ստեղծեցին: Եթե վերգետնյա կայարանները կարող էին ունենալ ընդլայնվելու հնարավորություններ, ապա ստորգետնյա կայարանների ու նախասրահների ծավալատարածական, լուծումները չէին կարող տարափոխվել լայն սահմաններում, որովհետև դրանք անմիջականորեն կապված են ինժեներական երկրաբանության հետ: Այնուամենայնիվ ինչպես վերգետնյա, այնպես էլ ստորգետնյա կայարաններն իրենց բոլոր կառույցներով քիչ նվաճումներ չունեցան: Դրանք բխում են մետրոյի կայարանների ճարտարապետությանը ցուցաբերած հատուկ վերաբերմունքից, լիարժեք տարածական, գեղարվեստական միջավայր ստեղծելու ձգտումից: Եվ դա Երևանյան մետրոշինության առավելությունն է:

Ճարտարապետական արտահայտչականության միջոցների ընտրության ժամանակ կարևորվել է ֆունկցիոնալ և էսթետիկական սկզբունքների փոխկապակցության կոնկրետ բացահայտումը: Այդ փոխկապակցության առանցքը հանդիսացավ ճարտարապետական գեղարվեստական լուծումների օրգանական համակցությունը, որը որոշակի գաղափարի ենթարկվեց և ապահովեց ճարտարապետական արտահայտչականության լակոնիզմը: Ճարտարապետության և կերպարվեստի սինթեզը կրեց միաձույլ բնույթ՝ Երևանի մետրոյի բոլոր կայարաններում, միաժամանակ նրանցից յուրաքանչյուրն ունեցավ իր անհատական պատկերը: Ամենուրեք նկատվում է ճարտարապետի, նկարչի և ինժեների ստեղծագործական համագործակցությունը:

Իրավամբ, հայ ճարտարապետները, հավատարիմ մնալով թամանյանական դպրոցի ավանդույթներին, իրենց ստեղծագործություններով ոչ միայն Երևանը հարստացրին նորագույն և ուրույն կառույցներով, այլև իրենց նոր խոսքն ասացին համաշխարհային մետրոշինարարության կոթողներ ստեղծելու ուղղությամբ:



Ֆենիկս Դարբինյան

Նախագծի գլխավոր ճարտարապետ, ՀՍՍՀ վաստակավոր ճարտարապետ

Երևան քաղաքի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի կայարանը տեղադրված է բավականին բարդ տրանսպորտային հանգույցում:

Բացի տրանսպորտից, բարդ է նաև հետիոտն շարժումը, և այդ հարցը կարգավորելու ու այն մետրոյի նախասրահի հետ կապելու համար «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի ճարտարապետական արվեստանոցում նախագծվեց բավականին մեծ ճարտարապետական մի համալիր Մարշալ Բաղրամյան և Քոչարի փողոցների հատման կետում:

Համալիրի մեջ են մետրոպոլիտենի ստորգետնյա նախասրահն իր ստորգետնյա կայարանով, կայարանի շինարարությունը և 14 հարկանի մետրոպոլիտենի վարչության շենքը:

Մետրոպոլիտենի առաջին կայարանի հարցը լուծելիս պետք էր, անշուշտ լուծել նաև վերը նշված հանգույցի պրոբլեմը: Նշված հանգույցից գրանիտե աստիճաններով իջնում ենք դեպի ստորգետնյա ան-

ցումները, որոնք հնարավորություն են տալիս դուրս գալ հանգույցի ցանկացած անկյունը կամ դեպի ստորգետնյա մետրոպոլիտենի նախասրահը:

Նշված ստորգետնյա անցումներում նախատեսված են տարբեր տիպի, ինչպես օրինակ, ծաղիկների, հուշանվերների և ամսագրերի կրպակներ, սրճարաններ ջրի ու պաղպաղակի վաճառքի կետեր, միջքաղաքային և ներքաղաքային հեռախոսախցիկներ և այլ տաղավարներ: Նախատեսվեցին ցերեկային պայծառ լուսավորություն, գրանիտե հատակներ, մարմարի պատեր և ապակյա միջնորմներ:

Նախասրահը նախագծված է պարզ ձևով, հատակը Փամբակի և Տաջիկական Հանրապետության Լենինաբադ քաղաքի բաց գույնի գրանիտից է, պատերը Արմավիրի կարմիր տուֆից են, իսկ առաստաղը պատված է կախովի 30x30 սմ «սակմիդրան» նյութից պատրաստված ձայնակլանիչ սալիկներով:

Ստորգետնյա կայարանը սյունազարդ է: Դահլիճն ունի մոտ 14-19 մ լայնություն և 100 մ երկարություն: Այն թաղային ծածկերով բաժանված է երեք մասի: Կենտրոնական, համեմատաբար մեծ թաղային ծավալի ծայրերում տեղադրված է ամբողջ մակերեսի չափով մի որմնաքանդակ ուրալյան սպիտակ մարմարից, «Սասունցի Դավիթ» էպոսի թեմայով (հեղինակը ժողովրդական քանդակագործ, ՀՍՍՀ Գեղարվեստի ակադեմիայի թղթակից անդամ պրոֆեսոր Դուկաս Չոբարյանն է): Հատակը նույն նախշն ունի, ինչ որ ստորգետնյա նախասրահինն է: Սյուները երեսպատված են նույնպես սպիտակ ուրալյան մարմարով, ունեն կորածև ներս ընկած մակերևույթներ, որոնք երիզված են կարմիր պղնձից նշակված կորածև ժապավենով: Այդ ժապավենների մեջ է տեղադրված լուսավորության աղբյուրը: Գրանիտե հատակը երկու կողմից շրջանակված է հղկված բազալտե 115 մ երկարության և 20 սմ լայնության սև ռետինե շերտով, որպեսզի գնացքից իջնողները և բարձրացողները չսայթաքեն: Այդ նույն սև ռետինով են պատված մակերևույթի կենտրոնական մասում տեղադրված, միմյանցից 2-ական մ հեռավորության վրա գտնվող լուսավորության աղբյուրները, որոնք գնացքը մոտենալուն պես սկսում են թարթել, զգուշացնել ուղևորներին: Սրահի աջակողմյան և ձախկողմյան պատերը երեսպատվել են Աղվերանի բավականին բաց գույնի մարմարով:



Սպարտակ Կոնդեղյան
Նախագծի գլխավոր ճարտարապետ, ՀՍՍՀ վաստակավոր ճարտարապետ

Երևանի մետրոպոլիտենի «Մարշալ Բաղրամյան» կայարանը գտնվում է ՀՀ Նախագահի նստավայրի շենքի ուղղությամբ, Պուշկինի անվան զբոսայգու տեղամասում, կենտրոնական ծառուղու վրա կայարանի նախասրահների դիրքը պայմանավորված է մետրոպոլիտենի ստորգետնյա մայրուղու և զբոսայգու կենտրոնական ծառուղու առանցքների հատումով: Ծառուղին կապված է Մարշալ Բաղրամյան պողոտայի հետ բազիլիքավոր բաց վերնասրահների միջոցով, որոնք անմիջապես անցնում են կայարանի նախասրահով: Իսկ նախասրահը փողոցին է միանում ստորգետնյա անցումով և մուտքի բեռնաթափող հարթակով:

Կայարանի սրահն ունի 860 ք.մ մակերես, շինարարության հիմնական առանձնահատկությունը նրա ծածկն է, որն իրենից ներկայացնում է մետաղական բարդ կոնստրուկցիա: Հսկայական մետաղե շրջանակի մեջ (335 X 26 մ չափերով) հեմվում է չորս ծխնիների վրա, ստեղծելով

2,5 x 2,5 մ չափ 100 քառակուսիներ, որոնց վրա էլ բարձրացավ ծածկը: Շրջանակի երկարությունը 33, իսկ լայնությունը 28 մ է:

Դրամարկղային սրահը կամ ներքին հարկը Մարշալ Բաղրամյան պողոտային միանում է ստորգետնյա անցումով և մետրոպոլիտենի մուտքի մեջ գտնվող բեռնաթափող հարթակի միջոցով:

Շենքի ծավալային տարածական կոմպոզիցիան բնութագրվում է հետևյալ գործոններով.

ա/ դրամարկղային սրահի ստորգետնյա անցումի և զբոսայգու կենտրոնական ծառուղու տարբեր բարձրության վրա գտնվող հարթակներով,

բ/ զբոսայգին շրջապատող կանաչ միջավայրով:

Առաջինը բնութագրված է զուտ ֆունկցիայով, որը բացահայտորեն արտահայտված է կոմպոզիցիոն լուծման մեջ: Երկրորդը որպես հետևանք առաջինի, զուսպ է և պարզ իր ճարտարապետությամբ, որը ներդաշնակում է շրջապատող միջավայրին՝ չծանրաբեռնելով պուրակը ավելորդ ծավալով, միաժամանակ հնարավորին չափ պահպանելով պուրակը:

Մետաղական քառանկյուն ծածկը կարծես ի մի է բերում և ընդհանրացնում տարբեր հարթակների կոմպոզիցիոն լուծումը և ամբողջական ավարտուն տեսք է տալիս ճարտարապետական լուծմանը:

Ստորգետնյա կառամատույցը եռակամար սյունաշար սրահ է, որի ճարտարապետական լուծումը նույնպես բնութագրվում է ծայրահեղ պարզությամբ և հստակությամբ՝ դառնալով վերին սրահի ճարտարապետական ինտերյերի արժանի համալիրը: Կառամատուցային սրահը երեսպատված է հղկված սպիտակ մարմարով և Փամբակի գրանիտով: Լուսավորությունը լուծված է բյուրեղապակյա պրիզմայաձև պլաֆոններով, որոնք իբրև հեծաններ կապում են սյունաշարերը:

Ձսավածություն ու պարզություն ներդաշնակված շրջապատի հետ: «Ոչ մի ավելորդ ծավալ» - այս սկզբունքով են առաջնորդվել նախագծի հեղինակները:



Ստեփան Բյուրջյան
Նախագծի գլխավոր ճարտարապետ, ՀԱՍՀ վաստակավոր ճարտարապետ

Երիտասարդական կայարանը կառուցվեց այն թաղամասում, որտեղ ձգվում են Աբովյան, Մոսկովյան, Տերյան փողոցները: Կայարանը դուրս է գալիս Ավ. Իսահակյանի հուշարձանի և Խտալիայի ու հայ բանվորների բարեկամության խորհրդանշող մարմարե ձեռքերի միջին տարածքում:

«Երիտասարդական» կայարանն ունի երկրաբանական երեք բաժանում, որոնցից երկուսը՝ եզրայինները, նախատեսված են որպես կառամատույցներ: Սրանք տրամագծով փոքր են միջին հիմնական թռիչքից: Այս երկու տարածությունները միմյանց են հաղորդակցվում որմնասյուների միջև թողնված բացվածքներով, որոնք լայնությամբ հավասար են որմնասյուների լայնքին՝ 3 մ:

Այս ռիթմը՝ որմնասյան և բացվածքի անխախտ անցումն են կայարանների ամբողջ 100 մ երկարությամբ և կազմում են նրա ճարտարապետական-տարածական ձևավորման հիմնական ելակետային թեման: Ճարտարապետական մեկնաբանման նպատակը եղել է մեկը, որը և ամենակարևորն է՝ մարդու համար ստեղծել ազատ և ընդարձակ տարածությունների զգացողություն և նրանից վերացնել ստորգետնյա

տարածություններում գտնվելու միտքը: Ճարտարապետական յուրաքանչյուր ձևավորում բխում է այս նպատակի իրականացման ցանկությունից:

Օրինակ՝ կայարանի հատակը, որը ծածկված է հայկական ողորկված գրանիտով, առանց որոշակի ձևավորման, տարածվել է մի կառամատույցի եզրից մյուսը: Այդ լուծումը տեսողական ընդարձակություն է հաղորդում և մեղմացնում է կայարանի երկայնական, երեք մասերի ջլատման պատճառով առաջացած մեղվածությունը: Նույն նպատակով մեկ ուրիշ լուծում: Քանի որ կայարանը միայն արհեստականորեն է լուսավորվում, ուստի նրա ծածկերը, ներկվեցին ոսկեգույն օխրայով և թողնում են ցերեկային լուսավորության տպավորություն, ու տարածությունը մասամբ լցվում է արևային լույսի ջերմությամբ: Լուսավորությունն ավելի շեշտում է ողորկված ուրայան սպիտակ մարմարը. դրանցով երեսպատվել են բոլոր որմնասյուները և երկայնական պատերը:

Կայարանի երկու ծայրերում տեղադրված վերելակները մարդկանց հասցնում են վերգետնյա նախասրահները: Ինչ է իրենից ներկայացնում այդ կապը, դա մի թեք խողովակ է, ուր տեղադրված են շարժասանդուղքները, նրա մի ծայրին ստորգետնյա կայարանն է իր գնացքներով, իսկ մյուս ծայրը, միացած է վերգետնյա մի փոքր շինության հետ, որտեղ մարդիկ նախապատրաստվում են ուղևորության: Ահա ելքերի և նրանց նախասրահների ֆունկցիան, որն անշուշտ դարձավ ճարտարապետական տարածական լուծման թեման՝ ելակետը:

Այս գաղափարի ճարտարապետական մեկնաբանման անհրաժեշտությունն ավելի հրամայական է դարձնում պուրակի բավականին փոքր չափսերը, որտեղ ուղղանկյունաձև ստեղծված կառույցի տեղադրումը ամենալավագույն լուծումներով հանդերձ, իր տեղը չէր գտնի և կթուլացներ պուրակի ամբողջությունը: Գետնուղին, որը մարդկանց դուրս է բերում գետնի երես, մի փոքր շարունակում է բարձրանալ ծածկից վեր և միաժամանակ լուծում նաև նախասրահի բնական լուսավորության հարցը: Չմոռանանք նաև այն հաճելի հանգամանքը, որ շարժասանդուղքով բարձրացողը ներքևից կարող է տեսնել երկնային հեռուները: Նախասրահի պառերը արտաքինից երեսպատվել են բաց երանգի տրավերտինով, իսկ գետնուղու վերգետնյա երեսպատման համար օգտագործվել են փայլեցված լատունե թերթեր՝ ոսկեգույն տրավերտինի բաց երանգը և պուրակի կանաչը ստեղծում են հաճելի կոլորիտ ու տրամադրություն:

Պուրակը ամբողջությամբ բարեկարգվեց մետրոյի «Երիտասարդական» նախասրահի ճարտարապետական ոճին համապատասխան:



Զին Թորոսյան

Նախագծի գլխավոր ճարտարապետ, ՀՍՍՀ վաստակավոր ճարտարապետ, ԽՍՀՄ ճարտարապետական ակադեմիայի ակադեմիկոս

Երևանի մետրոպոլիտենի «Հանրապետության հրապարակ» կայանը կառուցվեց քաղաքաշինության խիստ բարդ ու պատասխանատու հանգույցում՝ Գլխավոր պողոտայի և Նալբանդյան փողոցի հատման կետում, վարչական նորակառույց շենքերի առջև ստեղծված փոքր հրապարակի վրա: Հանրապետության հրապարակ համալիրն այնքան ավարտուն էր և կատարյալ, որ ցանկալի չէր այնտեղ ունենալ մետրոյի վերգետնյա կայարան: Այդ իսկ պատճառով նախապատվությունը տրվեց ստորգետնյա տարբերակին:

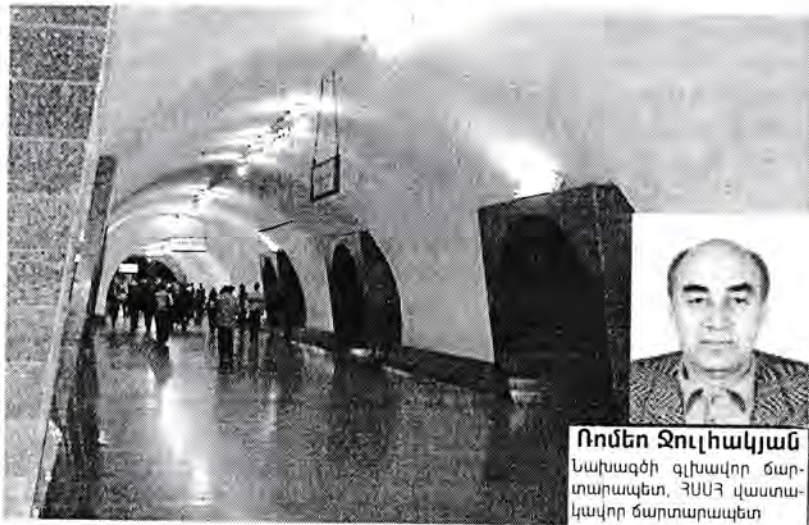
Ի տարբերություն նախկին Խորհրդային Միությունում գործող մյուս մետրոպոլիտենների կայարանների, այստեղ համատեղվել են երկու տարբեր ֆունկցիաներ ունեցող կառույցներ. տրանսպորտի հանգույց հանդիսացող մետրոյի կայարանը համատեղված է հասարակական բնույթ ունեցող կառուցվածքի հետ:

Նորաստեղծ հրապարակը լուծվեց որպես երկու տարբեր հարթությունների համադրություն: Հրապարակի վերին միջը համընկնում է գլխավոր պողոտայի հարթությանը և կարծես այն շարունակված է: Լայնահուն բազալտե աստճանները բարձրանում են դեպի հրապարակ: ճարտարապետական փոքր ձևերը, քանդակները, քարե նստարանները ու ծաղկաթասերը կազմում են պողոտայի սահուն շարունակությունը:

Այս հարթության վրա ներքին տարածության լույս աղբյուրը 35 մ տրամագծով 8 բերթանի վարդանման բացվածքն է: Հրապարակը սալահատակվեց բազալտով: Գրանիտե երեք լայն աստիճանները մեզ իջեցնում են դեպի ներքևի բակը, որը հրապարակի հարթությունից ցածր է գտնվում, 4,5 մ և 60x60 ք.մ մակերես ունեցող մի տարածություն է: Այստեղ կառուցվեցին սրճարաններ, բար, հուշանվերների վաճառատներ, հանգստի անկյուններ, դրված են ռեկլամային ապակյա պրիզմաներ, որոնք միաժամանակ լույսի աղբյուր են հանդիսանում:

Կենտրոնում վարդանախշ բացվածքի տակ կառուցվեց շատրվաններով ջրավազան: Ջրի շիթերը բարձրանում են մինչև հրապարակի հարթությանը, և մի յուրատեսակ կապ է ստեղծել վերևի և ներքևի մակարդակների միջև:

Սրահը երեսպատված է ողորկ սալերով 20x20 քառակուսի մետրանոց մի տարածություն: Այստեղ գործում են դրամարկղեր, ավտոմատ սարքեր, օժանդակ սենյակներ: Լուսավորությունը գտնվում է առաստաղի ծածկի մեջ: Շարժասանդուղքներն իջնում են եռանավ սրահների տեսքով կառամատույց: Մեջտեղի սրահի չափերը 8,5 x 73,5 մ, կողքի սրահները 8x103,5 մ: Թաղը հենված է 30 մայթերի վրա, որոնց չափսերն են 1x2,2 մ: Մայթերի միջև ընկած տարածությունը օգտագործվում է լուսավորելու, տեղեկատվության և ռադիոֆիկացիայի համար: Կառանատույցը սալապատվել է Փամբակի ողորկած գրանիտով: Մայթերը երեսպատվել են սպիտակ մարմարով: Սպիտակ մարմարե արկաները փայլում են կարելական ողորկված գրանիտով:



Ռոմեո Ջուլիակյան
Նախագծի գլխավոր ճարտարապետ, ԳՍՍԳ վաստակավոր ճարտարապետ

«Ձորավար Անդրանիկ» կայարանը գտնվում է քաղաքի կենտրոնին հարող տրանսպորտային երեք կարևոր հանգույցներով կազմված եռանկյան մեջ, որոնց շուրջը տեղադրված են համաքաղաքային նշանակություն ունեցող մարդաշատ հիմնարկները:

«Ձորավար Անդրանիկ» կայարանը նախագծված է երեք մուտքով:

Առաջինի մուտքը տեղադրված է «Ռոսիա» կինոթատրոնի պուրակում և սպասարկում է Հոկտեմբերյան պողոտայի, Խանջյան և 26 կոմիսարների անվան փողոցների տրանսպորտային ծանրաբեռնված հանգույցը: Հոկտեմբերյան պողոտայի տակ կառուցված ստորգետնյա հետիոտն անցման միջոցով այս մուտքը կապվեց քաղաքի կենտրոնական մասը բոլորող օղակաձև զբոսայգուն:

Երկրորդ մուտքը լինելու էր Օրջոնիկիձեի պողոտայի, Կարմիր բանակի և 26 կոմիսարներ փողոցների խաչմերուկում կառուցվելու էր ընդարձակ ստորգետնյա հետիոտն անցում: Այս հանգույցի շրջակայքում են գտնվում կրկեսը, Սուևուկյանի անվան թատրոնը, Հեծանվահրապարակը և Սպարտակ մարզական համալիրը:

Երրորդ մուտքը Հոկտեմբերյան պողոտայի, Մարքսի և դեպի երկա-

թուղային կայարան նոր բացվող փողոցների հատումից առաջացող հրապարակն էր լինելու, որտեղ գտնվում է կենտրոնական հանրախանութը: Վերջին երկու մուտքերը իրար էին միացվելու ուղիղ գծով և հաղորդակցվելու էին եռաշերտ շարժվող մայթերի միջոցով: 280մ ընդհանուր երկարությամբ այս ստորգետնյա հետիոտն անցման կենտրոնում էր տեղավորվելու մետրոյի կայարան տանող գավիթը: Մուտքերի միջև մասն կապի գոյությունը միաժամանակ հնարավորություն կստեղծեր առանց խաչմերուկները հատելու անցնել ծանարաբեռնված մի հանգույցից մյուսը:

Վերը ասվածից դժվար չէ նկատել, որ մետրոյի «Ձորավար Անդրանիկ» կայարան տանող երեք մուտքերը գտնվում են տրանսպորտային բոլոր տեսակներով հագեցած մայրուղիների հանգույցներում, որոնց շուրջը դասավորված են համաքաղաքային նշանակություն ունեցող հանդիսատեսային, առևտրի, մարզական և այլ բնութի մարդաշատ հիմնարկներ:

Օր օրի աճող մարդկային հոսքերի շարժման թելադրանքով և ընդարձակ կայարան ունենալու նպատակով այն նախագծվեց որպես եռակամար սյունասրահ, որի միջին կամարի երկարությունը 120մ է, իսկ կառանատույցային կամարները՝ 103մ: Միջին կամարի 2 ծայրերում տեղադրված են վերին և ներքին տանող մեխանիկական շարժման եռաշերտ աստիճանավոր ուղիներ (շարժասանդուղքներ), որոնց միջոցով խորքային կայարանը կապվում է մի կողմից «Ռոսիա» կինոթատրոնի պուրակի տակ տեղադրված նախասրահի, իսկ մյուս կողմից 2-րդ և 3-րդ մուտքերի միջև գտնվող ստորգետնյա գավիթին: Նախասրահի ցերեկային լուսավորությունն իրականացվեց եռյակ երդիկների միջոցով, նախասրահը եռանկյունաձև է:

Եռակամարի խորքային կայարանի, նախասրահի և գավիթի հատակները պատվեցին Փամբակի գրանիտի ողորկված սալերով, որոնց միացման կաբելում դրվող պղնձե շերտերի օգնությամբ սալերի դասավորությանը տրվեց որոշակի տեսք: Եռակամար կայարանի սյուները և պատերը երեսպատված են ողորկված սպիտակ մարմարով, իսկ նախասրահի և գավիթի պատերը՝ Իջևանի կարմրավուն կոնգլոմերատի սալերով: Կայարանի ներքին տարածությունները ձևավորված են գրանիտի, մարմարի և բրոնզի զուգադրությամբ: «Ռոսիա» կինոթատրոնի պուրակում տեղադրված «Ձորավար Անդրանիկ» կայարանի մուտքը գլխավորն է, այն միաժամանակ պուրակի մի մասն է կազմում, բոլորաձև է, և կենտրոնում կիսաբաց տեսք ունի, իսկ բացվածքը երիզված է խճանկարով:



Բաղդասար Արզումանյան
Նախագծի գլխավոր ճարտարապետ, ՉՍՍՀ վաստակավոր ճարտարապետ

Այստեղ համադրվել է առաջին հերթին կայարաններից վեցերորդը հաշված Մարշալ Բաղրամյան պողոտայի և Կիևյան փողոցի հատման հանգույցից: Կառուցվեց երկաթուղային կայարանի դիմաց, նրա արևմտյան կողմում գոյություն ունեցած ծանրոցների պահեստի մեկ հարկանի շենքի տեղում:

Ի տարբերություն նախորդ կայարանների, երկաթուղային գծերին զուգահեռ տեղադրված այդ կայարանը վերգետնյա է, հանգամանք, որը կապված է կայարանի ճարտարապետական տեսքի, ուղևորների հոսքի և մետրոպոլիտենի յուրահատուկ տեխնոլոգիական և ինժեներական այլ հարցերի լուծման պայմանների հետ:

Ուղևորների հիմնական հոսքը կազմակերպված է կայարանամերձ հրապարակից, ուստի և կառուցվեց երկու ստորգետնյա ուղի, առաջինը երկաթուղային կայարանի նկուղային հարկից, որտեղ տեղավորված են ծանրոցների պահեստասենյակները: Ուղևորները ճմ լայնությամբ ստորգետնյա թունելով մտնում են մետրոյի կայարանի աջ ստորգետնյա դրամարկղային սրահը, որպեսզի շարժասանդուղքով բարձրանան

կառամատույց: Այս թունելը միաժամանակ սպասարկում է երևան ժամանող գնացքները և աստիճաններով կապված է կառամատույցների հետ: Դա աննշույլ ծանրաբեռնում է ստորգետնյա թունելը: Այդ պատճառով էլ, ելնելով ուղևորների ազատ և հարմարավետ հոսքն ապահովելու նպատակից, նախագծված է (ցավոք, այն դեռ չի կառուցվել) երկրորդ ստորգետնյա թունելը, որը սկսվում է մետրոյի կառամատույցի ծախ կողմի երկրորդ ստորգետնյա դրամարկղային սրահից, անցնում երկաթուղային գծի տակով, դուրս գալիս կայարանամերձ հրապարակի հարավային կողմը, ուր սկսվեց 500 տեղանոց հյուրանոցի կառուցումը: Այստեղ կենտրոնացված են քաղաքային և քաղաքամերձ ավտոտրանսպորտի կանգառները: Այդ երկրորդ ստորգետնյա թունելում նախատեսված էր տեղադրել շարժվող մայթի ժապավեն, որը կհեշտացներ ուղևորների մոտեցումը մետրոյի կայարաններին:

Մետրոյի կայարանը բաղկացած է վերգետնյա կառամատույցից, աջ և ձախ ստորգետնյա դրամարկղային սրահներից: Վերջիններիս շուրջը դասավորված են մետրոն սպասարկող անհրաժեշտ սենյակները: Կառամատույցի և ստորգետնյա դրամարկղային սրահների կապն իրականացվում է երեքական շարժասանդուղքների համակարգով, որոնք ապահովում են ուղևորների անխափան հոսքը:

Մետրոյի կայարանի վերգետնյա և բարձր դիրքը թելադրել է նրա ճարտարապետական կերպարի լուծումը: Կառամատույցը 102 մ երկարությամբ և 10 մ լայնությամբ, ունի երկաթբետոնի կոնստրուկցիայի ծածկ, որը հենվում է ընդերկայանական առանցքով դասավորված 8 սյուների վրա: Այդ կոնստրուկցիան համակարգը երկու կողմից ավարտվում է ստորգետնյա սրահները և շարժասանդուղքներն ամփոփող ծավալային շեշտադրությամբ: Ստորգետնյա սրահների պատերը քանդակազարդված են «Սասունցի Դավիթ» էպոսի թեմաներով:

Բարձրաքաղցրակների թեմայի ընտրությունը պայմանավորված էր հրապարակում տեղադրված «Սասունցի Դավիթ» հուշարձանով և համդիսանում է դրա տրամաբանական շարունակությունը:

Մետրոյի կայարանի ներքին և արտաքին ձևավորման մեջ օգտագործվել են տուֆը, գրանիտը, մարմարը և արդիական նյութեր:



Յենրիկ Ղուկասյան՝
Տախագծի գլխավոր
ճարտարապետ

«Գործարանային» կայարանը նման չէ ոչ մի այլ կայարանի, ինչպես մետրոյի շինարարության ճարտարապետությանը մոտ կանգնած մարդիկ են ասում՝ նույնիսկ մետրոշինության մեջ, և ունի իր ուրույն դեմքը: Այս տեղամասում առկա ամբարենպաստ պայմանները, ստիպել են շինությունների ստեղծման գործում յուրովի մոտեցումներ դրսևորել: Կայարանի ճարտարապետը գտել է հարցի լուծման ամենաճիշտ բաժանակն:

«Գործարանային» կայարանը տեղադրված է Թամանցիների փողոցի երկաթուղային ուղեծրի մոտ, անմիջապես կանուրջի կողքին: Ուղևորները շարժասանդուղքով իջնում են կայարանասրահ, որը Թամանցիների փողոցի կողմից վերգետնյա փողոցի մակերևույթին հավասար միջի վրա է: Մյուս երեք կողմերից ստորգետնյա է: Ի տարբերություն մյուս կայարանների, տեղային սուղ պայմաններից ելնելով, ճիշտ լուծում է գտնվել մետրոպոլիտենի գիծը պետք է անցներ կայարանասրահի վրայով և գեղասահքի դպրոցի ետևի կողմից մտնելու էր թունել:

Կայարանն ինքնատիպ կառույց է: Նախ՝ կառամատույցի ծածկի

համար նախատեսված բուրգածն երկաթբետոնը հեծնվում է 2 առանցքների վրա: Յուրօրինակ լուծում է տված կառամատույցին, նախատեսվեց նրան տալ ութ անկյան ձև, ութ կամարներով, որը զբաղեցրեց շուրջ 350 ք.մ մակերես:

Ինչպես երևաց, իրոք, կայարանի ողջ ճարտարապետական լուծման գաղափարը շատ բարդ է: Չ'է որ ինչպես նշվեց, նրա նախագծման, պատրաստման ազատության աստիճանը քիչ էր: Եվ ճարտարապետորեն նրա լուծման պարզ տարբերակի առաջարկը միանգամայն ողջունելի էր և մեծ հավանության էր արժանացել: Այսօր, երբ այն արդեն գործում է, և ի տես բոլորի կատարվել են ճարտարապետի կողմից առաջարկված բոլոր խնդիրները, մետրոպոլիտենի կայարանի ողջ համալիրն ունի հաճելի տեսք:

Կայարանը հարդարվեց Արմավիրի կարմիր տուֆով, Փամբակի և Կաուստիկոսկի գրանիտով, ուզբեկական մարմարով:

Ուղևորների մոտեցումն ու էվակուացիան ապահովելու նպատակով լայնացվեց Թամանցիների փողոցի ձախ մայթը՝ Օրջոնիկիձեի պողոտայից մինչև «Նաիրիտ» գիտատեխնիկական միավորման և կաբելի գործարանի միջև գտնվող ստորգետնյա անցումը:

Գործարանային կայարանի դրամարկղային նախասրահը տեղադրված է երկաթուղային կանուրջի ետևում: Նախասրահում, գրանիտե սալահատակի մուգ մոխրագույն ֆոնի վրա, ժխտմիրյան կարմիր գրանիտե զարդանկարն ու բրոնզագույն կախովի այլումինե առաստաղը լրացնում են Արմավիրի կարմիր տուֆով երեսապատված որմնաքանդակների հանդիսավոր մթնոլորտը:

Կառամատույցի դիմացի քանդակագարդ պատը պատկերում է բանվորների մի հոծ զանգված: Կառամատույցային սրահի երկայնական պատկերը, ծածկը կրող սյունաշարի հետ մեկտեղ, առավել նկատելի է դարձնում սրահի ներքին տարածությունը: Նշված նեղ բացվածքներում տեղադրված են սպիտակ մարմարե տարածական զարդաքանդակներ, որոնք դրսից լուսավորվում են հատուկ լույսերով: Սրահը ծածկված է բրգածն կենտոնավոր մետաղային թեթև ծածկով, որի կառուցվածքն առաջին անգամ է կիրառվում մեր հանրապետությունում: Կառամատույցի հատուկ սրբատաշ բազալտե սալահատակը նույնպես ունի կարմիր գրանիտե զարդանկարներ:



Ռոմեո Ջուլիակյան
Նախագծի գլխավոր ճարտարապետ, ԳՍՄԳ վաստակավոր ճարտարապետ

Երևանի մետրոպոլիտենի «Շենգավիթ» կայարանը գտնվում է Թաճարների փողոցի մոտակայքում Արարատյան փողոցի վրա :

Այս կայարանը վերգետնյա է բաց տիպի: Այն կառուցվել է թեք, կանաչապատ լանջով փոսորակի մեջ, շրջապատի մակերեսից մոտավորապես 4 մ ցածր :

Մետրոյի գծերը դուրս են գալիս փոսորակի մի ծայրում տեղադրված խոշոր թունելից, անցնում փոսորակի կենտրոնով՝ նրա ողջ երկարությամբ ու մյուս ծայրով նորից մտնում կայարանի նախասրահի և Արարատյան փողոցի տակով անցնող թունել: Մետրոյի գծերի երկու կողմերից, փոսորակի թեք լանջերից դուրս եկող մայթերը պահում են կառամատույցները՝ իսկ մայթի կոնսոլային հեծանները կառամատույցների ծածկերը: Այս երկու կառամատույցներից յուրաքանչյուրի երկարությունը 102 մ է, լայնությունը՝ 5 մ: Հատակները երեսպատված են բազալտի և գրանիտի հղկված նախազարդ սալերով: Մայթի միջև տեղադրված են երկար, հարմարավետ նստարաններ, ինչպես նաև սյունե լուսամուկների տակ հարմարեցվել են հարմարավետ նստա-

րաններ: Իջնող և բարձրացող քաղաքացիների համար կառուցվել են երկու մասից բաղկացած գրանիտե լայն աստիճաններ, որոնք ուղևորներին կառամատույցից տանում են դեպի փողոցի հարթության վրա գտնվող կայարանի նախասրահը: Շինության նախասրահի ծավալն է միայն, որ վեր է բարձրանում գետնի մակերեսից և իր վրա է կրում կառույցի քաղաքաշինական նշանակության շենքը: Այս հանգամանքից ելնելով, նախասրահի կենտրոնական մասը բարձրացված է մոտ 10 մ և այս բարձր մասի մեծ բացվածքով կազմակերպվեց կայարանի մուտքը շենտելով մոտեցող ուղևորների շարժման ուղղությունը: Կողքի երկու ավելի ցածր ծավալների փոքր բացվածքները՝ ելքեր են: Նախասրահում են գտնվում ավտոմատ հսկիչները: Այստեղ է տեղադրված նաև սպասարկող անձնակազմի սենյակը: Կառույցի պատերը դրսից և ներսից երեսպատվել են տրավերտինի ողորկած սալերով: Նույն սալերով են երեսպատվել նաև կայարանի տանիքները, քանի որ դրանք գտնվում են շրջապատի մակերևույթից ցած և ըստ ճարտարապետական լուծման բնույթի, շինարարության տանիքներն ընկալվում են որպես ճակատ:

Կայարանի մուտքի մեծ բացվածքով անցնող լայն մակերեսին բարձրաքանդակ է թանանցիների մարտական ուղու թեմաներով...

Կայարանում մարդկանց շարժման ընթացքով, ուղեկցում են գրաֆիկական նշանացույցեր, մետրոպոլիտենի ցանցի սխեմաներ:

Գիշերն ամբողջ կառույցը լուսավորվում է ցերեկային լույսով:



Լևոն Գևորգյան
Նախագծի գլխավոր ճարտարապետ, ԶՄՍԶ վաստակավոր ճարտարապետ

Մետրոպոլիտենի առաջին հերթի կայարաններից վերջինը գտնվում է Երևանի խոշոր արդյունաբերական շրջանի բնակելի հոծ զանգվածի կենտրոնում Գարեգին Նժդեհի հրապարակի հենց մեջտեղի հատվածում, որը զգալիորեն նպաստում է քաղաքային տրանսպորտի այլ ձևերի և փողոցների ծանրաբեռնվածության բեռնաթափմանը:

9-րդ կայարանը ներկայացնում է մի ընդհանուր թաղածածկ սրահ 150 մ երկարությամբ, 16,5 մ կայնությամբ և 6,5 մ բարձրությամբ: Այդ ընդհանուր սրահի մեջ են նաև երկու նախասրահները, որոնք տեղավորված են կայարանի երկու խորը տեղակայման սրահներում, անշուշտ խոշոր առավելություն ունի եռակամար կայարաններում նկատմամբ: Մեկ ընդհանուր ծավալը, ուր գտնվում է թե կառամատույցը և թե երթուղիները, տպավորիչ են ընդարձակությամբ և վեհությամբ: Ճարտարապետական հմուտ լուծումը կառուցվածքին տալիս է գեղագիտական հետաքրքիր տեսք: Ահա այս հիմնական գաղափարն է, որին

ծգտել է հեղինակը կայարանի ճարտարապետական մեկնաբանման վրա աշխատելիս:

Կայարանում ոչ միայն 102 մ երկարության կառամատույցը, այլև ամբողջ սրահն իր երկարությամբ լուծված է խոշորացված ձևով: Ընտրված են շինանյութերի հազվագյուտ տեսակներ, կառամատույցի հատակը, թաղի պատային (հենվող) ուղղաձիգ հարթությունները ծածկվել են միագույն, գրանիտով, բաց եզրամասերը երեսպատվել են այլումինե պանելներով: Դրանց հետևի մասում են գտնվում լույսի աղբյուրները և ինժեներական զանազան հաղորդակցությունները: Սակայն ճարտարապետական այս զուսպ ոճը հարստանում է հարթությունների սահուն անցումով, հատակի խոշոր նկարագարողուններով:

Կայարանի ներքին տարածության մեջ օգտագործված այդ ձևերի ներդաշնակությունը նպաստում է մարդկանց մեջ զարգացնելու գեղեցիկ գաղափարը, այսինքն ճարտարապետությունը կատարում է իր հիմնական ծառայություններից մեկը: Ինչ վերաբերում է ճարտարապետության մեկ այլ ծառայությանը՝ հարմարավետությանը, ապա նախագծով առաջարկվեց և կառուցվեցին շարժասանդուղքներ, նստարաններ, ցայտաղբյուրներ:

Կայարանն ունի ճարտարապետությանը բնորոշ պարզության, զսպվածության և նախագծին հարազատ՝ ճարտարապետական վերարտադրության հատկանիշներ:

ՄԵՏՐՈՊՈԼԻՏԵՆԻ ՀԵՌԱՆԿԱՐՆԵՐԸ

ԽՍՀՄ պետական էքսպերտ հանձնաժողովը դեռ 1981թ. հավանություն տվեց և երաշխավորեց ԽՍՍՀ Նախարարների խորհրդին հաստատել Երևան քաղաքի մարդատար տրանսպորտային զարգացման կոմպլեքս սխեման, որը կատարվել էր «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի կողմից, հեղինակային կոլեկտիվ՝ հանրապետության վաստակավոր ճարտարապետ Է.Պապյան, ճարտարապետ Ֆ.Մարկոսյան, հանրապետության վաստակավոր շինարար Գ.Սուրզա, ինժեներ Է.Ստեփանով («Երևաննախագիծ» ինստիտուտ) և Յ.Կարանյան (ՀՍՍՀ պետպլանի հաշվողական կենտրոն): փորձաքննական խորհրդի 1982 թ. հունվարի 19-ի N 29 որոշումով նախագիծը հաստատվեց: Նախագծի մշակման ժամանակ դիտարկվեցին վերգետնյա և արտափողոցային զանգվածային ուղևորատրանսպորտի համակարգի զարգացման բազմաթիվ տարբերակներ: Դիտարկվող տարբերակների տեխնիկա-տնտեսական ցուցանիշների վերլուծության արդյունքով, նախագծով իրականացման առաջարկվեց ամենաօպտիմալ, նախորդներից տարբեր, մետրոպոլիտենի սկզբունքային նոր սխեմա: Նախագծով վերգետնյա տրանսպորտային տեսակների ամբողջական զարգացման մեջ նախատեսված էր մետրոպոլիտենի ընդլայնման մեծ հեռանկարները: Նախագիծը նախաձեռնել էր Երևանի մետրոպոլիտենի կառուցումը երկու փուլով՝ առաջինը մինչև 1990 թվականը և երկրորդը հեռանկարում մինչև 2000 թվականը:

Միանգամայն տեղին մետրոպոլիտենը երբեմն անվանում են անընդհատ շինարարություն: Դրանում ճշմարտության մեծ բաժին կա: Խորհրդային երկրի ստորգետնյա մայրուղիների առաջնեկը Մոսկվայի մետրոպոլիտենը, ինչպես նշվեց, սկսել էր կառուցվել դեռևս 70 տարի առաջ, այսօր էլ շարունակվում է նրա շինարարությունը:

Մոսկվայի համեմատությամբ մերը՝ Երևանյանը, տակավին մանուկ էր: Նրա առաջին ճեպընթացները նոր էին ընթացք վերցնում, 1982 թվականի ավարտի շեմին մեծ տեմպերով կառուցվում էր առաջին հերթի երկրորդ ուղեմասը և հետևողական քայլեր էին կատարվում երկրորդ հերթի աշխատանքներն սկսելու համար:

«Երևաննախագիծ», «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտների կոլեկտիվներն աշխատանքներ էին տանում Երևանի մետրոպոլիտենի հետագա հեռանկարների զարգացման նախագծերի իրականացման ուղղությամբ: Նոր խնդիրների կատարման համար մեկ անգամ ևս կառավարությունը, 1982 թվականի սեպտեմբերի որոշմամբ, պարտավորեցրել էր չթուլացնել մետրոպոլիտենի հեռանկարային զարգացման տեմպերը:

«Երևաննախագիծ» ինստիտուտում աշխատում էին երկու կարևոր թեմաների վրա: Այդ թեմաները՝ Երևանի մետրոպոլիտենի հատակագծերն էին 1986-1990թթ. և 1990-2000 թթ. ժամանակաշրջանների համար: Նախ, ըստ հեռանկարի: Այն կազմված է երեք դիամետրալ գծերից, որոնք ընդգրկում են քաղաքի բոլոր բնակելի շրջանները և քաղաքի կենտրոնական մասում կազմում են երեք տեղափոխման (գնացքափոփոխման) կայարաններ: Երևանի մետրոպոլիտենի զարգացումը նախատեսվում էր երեք ուղղությամբ, իրար խաչվելով՝ հյուսիս - արևմուտք - հարավ - արևմուտք /Դավթաշեն-Աջափնյա-Կենտրոն-Հարավ արևմուտքի արդյունաբերական շրջաններ/: Արևմուտք-արևելք ուղղությամբ /Արևմտյան բնակելի զանգված- Կենտրոն-Նորքի բնակելի զանգված/: Հյուսիս-Արևելք-Հարավ /Երևան գործարան-Կենտրոն-Նոր-Արեշ-Հարավ՝ արդյունաբերական շրջան/, ընդհանուր երկարությունը՝ 47 կիլոմետր՝ 36 կայարաններով (գործող 10,5 կմ գծի երկարության և 9 կայարանների հետ միասին): Դրանք մետրոպոլիտենի շինարարական աշխատանքների ծավալի տեսակետից բավականին ծավալուն ծրագրեր են, որոնց հաջող իրականացումը լրջորեն կփոխեր մեր ստորգետնյա մայրուղու դեմքը, անհամեմատ կմեծանար նրա տարածքային ընդգրկվածության շառավիղը:

Նախագծային փաստաթղթերը հիմնականում կազմվում էին նախագծային երկու ինստիտուտներում:

– Ուղեգծերի և ստորգետնյա կայարանների կոնստրուկցիաների մշակում «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտում

– Վերգետնյա կայարանների, նաև նրանց նախասրահների նախագծումը և ստորգետնյա կայարանների ճարտարապետական ձևավորումը «Երևաննախագիծ» ինստիտուտում:

Նախ ասենք, որ ըստ առաջին հատակագծի, նախատեսված էր

մինչև 1986թ. ավարտել առաջին հերթի շինարարությունն ամբողջությամբ, ապա դուրս գալ Աջափնյակ: Այդ նպատակի համար «Հայպետտանսնախազիծ» ինստիտուտի կողմից իրականացվեց Աջափնյակ թաղամաս գնացող մետրոպոլիտենի գծի տեխնիկա-տնտեսական հիմնավորումը (նախագծի գլխավոր ինժեներ Ջոն Հարությունով), որը մշակվեց համատեղ «Երևաննախազիծ» ինստիտուտի հետ միասին: Նախատեսվեց հետագա տարիներին այդ ուղղություններում կառուցել երկու կայարան: Ի դեպ ուղղությունն սկսվեց «Բարեկամություն» կայարանից, և անցավ Հրազդան կիրճով դեպի Աջափնյակի թաղամասը: Հալաբյան-Աբելյան և Մազմանյան-Շիրազ փողոցների հատման միջև զգվելու էր խորը ներդրման կայարաններ: Գծի երկարությունը մոտ 3.6 կիլոմետր կառուցվելու էր երկու կայարան մեկը «Արագած» կինոթատրոնից ոչ հեռու, մյուսը 15-րդ միկրոշրջանում: Մետրոպոլիտենի այդ գիծը Աջափնյակը և Դավիթաշենի թաղամասը կկապեր քաղաքի կենտրոնի և մյուս արդյունաբերական շրջանների հետ:

Երկրորդ ուղղությունը նախատեսված էր անցկացնել «Բարեկամություն» կայարանից դեպի էլեկտրալամպերի գործարան /մետրոպոլիտենի այս հատվածի տեխնիկա-տնտեսական հիմնավորումները ևս կատարվել էին համատեղ վերը նշված ինստիտուտների կողմից, որոնց նախագծի կոմպլեքսի գլխավոր ինժեներն է Լևոն Տիգրանյանը/: Այս հատվածում ենթադրվում էր տեղադրել 4 կայարան Շիրվանզադեի անվան դպրոցի շրջակայքում, կոլտնտեսային շուկայի մոտակայքում, Ազատության պողոտայի և Կոմիտասի փողոցի միացման հատվածում և չորրորդը «ԵրԱԶ» ավտոգործարանի մոտ: «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «ԵրԱԶ» ավտոգործարանի հատվածում չորս կայարանների նախատեսումը քննարկման առարկա էր դարձել իրավասու կազմակերպությունների կողմից կայարանների թվի պատճառով: Դրանից ելնելով «Հայպետտրանսնախազիծ» և «Երևաննախազիծ» ինստիտուտները համատեղ մշակեցին մաս երեք կայարանների տարբերակը: Այս գիծը, 5 կմ երկարությամբ խորը ներդրմամբ, կայարաններով կկապեր նոր վերակառուցվող Քանաքեռը և ողջ Արաբկիրը՝ քաղաքի կենտրոնով՝ հարավային արդյունաբերական շրջանի հետ: Նախատեսվում էր դեպի Աջափնյակ գնացող մետրոյի շինարարությունն իրականացնել 1985-1990թթ. ընթացքում, իսկ դեպի «ԵրԱԶ» ավտոգործարան

գնացող գիծը 1990-1995թ. ընթացքում:

Հակիրճ կանգ առնենք երկու ուղղությունների վրա /մյուս ուղղությունների մասին ընթերցողը գաղափար կկազմի ներկայացված սխեմայից/ :

Նախագծողների համար առաջին և կարևոր հիմնահարցերից էր դեպի Նոր Նորք գնացող մետրոյի գծի անցկացման հարցի արմատական լուծումը: Բանն այն է, որ քաղաքի կենտրոնի («Հանրապետության հրապարակ») և Նոր Նորք զանգվածի հատվածի միջերի բարձրությունների տարբերությունը տատանվում է ավելի քան 400 մետրի շրջանակում: Սկզբում ծագեց այն միտքը, որ նոր զանգվածի համար օգտագործվի խոշոր վերելակներ, որում տեղավորվեն 300-400 մարդ և դրանց միջոցով լուծել մետրոյի հատակագծի շարունակությունը դեպի Նոր Նորքի կոլտնտեսային շուկա: Սակայն այս առաջարկությունը չընդունվեց: «Երևաննախազիծ» ինստիտուտի կողմից մշակված տրանսպորտի զարգացման կոմպլեքսային սխեմայով Նորքի զանգվածի ազգաբնակչությանը մետրոպոլիտենով սպասարկելու համար նախատեսվեց Հարավ-Արևմտյան թաղամասից մետրոյի գիծն անցկացնել քաղաքի կենտրոն, ապա Նորք-Մարաշից դեպի Նորքի բնակելի զանգված: Թույլատրվեց ավելի մեծ թեքություններով նախագծում, համեմատած եղած նորմատիվների: Այստեղ կայարաններից մեկը պետք է գտնվեր Նորքի 5-րդ զանգվածի Ռադիո ֆիրմային խանութի մոտ, մյուսը՝ առաջին զանգվածի ունիվերսամի հարևանությամբ:

Ի դեպ, Հարավ-Արևմտյան թաղամասից Մաշտոցի պողոտայի շուկայի տակով մետրոյի գիծը գալու էր դեպի գլխավոր պողոտան և ապա «Երիտասարդական» կայարան: Դրանով իսկ Արևմտյան բնակելի թաղամասի բնակիչները հնարավորություն կունենային քաղաքի կենտրոն հասնել ընդամենը 15-20 րոպեի ընթացքում /նույն հնարավորությունները կունենային Աջափնյակի, Էրեբունու, Նոր Նորքի, Ջեյունի բնակիչները/: Ամբողջությամբ վերցրած, նախատեսված մետրոշինարարության իրականացման դեպքում կտրուկ կնվազեր բնակչի կողմից ճանապարհի վրա ծախսման ժամանակի կորուստը:

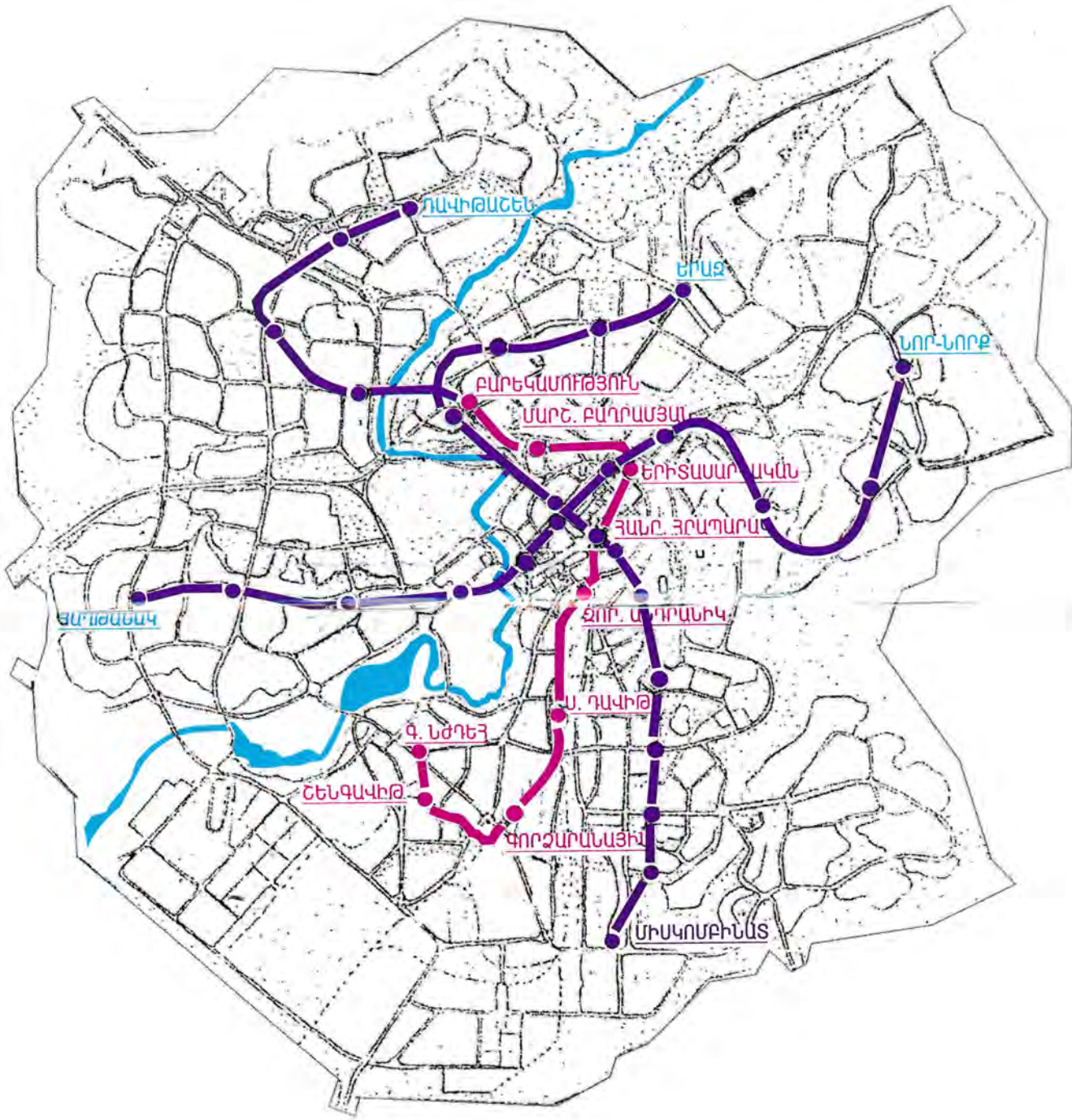
Ցանկանում ենք ընթերցողին տեղեկացնել, թե «Հայպետտրանսնախազիծ» և «Երևաննախազիծ» ինստիտուտների կոլեկտիվները ինչպիսի խորը, հիմնավորված և բժախնդրորեն բարեխղճությամբ էին լու-

ծում ամեն մի հարց. նրանց համար «մանրուք» հասկացողություն չի եղել, ամեն ինչ կարևոր էր: Այդ նպատակով բերենք հետևյալ օրինակները:

Շատերն էին հարց տալիս, թե որքանով է նպատակահարմար «Չայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կողմից «Շենգավիթ» կայարանի ստեղծումը «Գործարանային» և «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանների միջև ընկած ոչ մեծ հատվածում: Սա էլ գիտականորեն խորը մտածված և ճիշտ հաշվարկված քայլ էր նախագծային կոլեկտիվի կողմից: Ահա թե ինչու: «Շենգավիթ» կայարանը, որպես այսպես ասած «ինքնուրույն» կայարան, այո, բոլորովին էլ նպատակահարմար չէր: Բայց նախագծողները նրան տվեցին «օգնողի» կարևոր դերը: «Շենգավիթը» հանդիսանում էր «Գարեգին Նժդեհի հրապարակի» բեռնաթափող կայարանը: Ոմանց դժվար է պատկերացնել, թե ինչպիսի ծանրաբեռնվածություն կունենար «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանը, ուղևորների ինչ հոսք կընդուներ այն հատկապես «պիկ» ժամերին, երբ մեր մետրոպոլիտենն սկսեր գործել ամբողջ թափով, ասենք «ԵրԱԶ» ավտոգործարանից մինչև «Էլեկտրամեքենաշինականը»: Եթե չլիներ «Շենգավիթ» կայարանը, ապա անպայման խցանումներ կառաջանային «Գարեգին Նժդեհի հրապարակի» կայարանում: Նախագծողների կողմից խորությամբ ուսումնասիրված ուղևորների հոսքի վերլուծությունն էր ցույց տվել, որ «Շենգավիթի» օգնությունն անհրաժեշտ էր:

«Երևաննախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվի խորն ուսումնասիրությունների և ճիշտ եզրահանգման արդյունքն այն էր նաև, որ նախատեսվեց որոշ կայարաններում ունենալ երկու մուտք և այս ուղղությամբ ևս ինժեներները, ճարտարապետները բավականին աշխատանքներ էին կատարել 1980 թվականի առաջին տարիներին: Այսպես, որոշ կայարանների երկրորդ մուտքի շինարարության իրականացումը նախատեսված էր մետրոպոլիտենի հետագա զարգացումով վերը հիշատակված առաջին հատվածում 1986-1990թթ. ընթացքում: Նախատեսված էր ճարտարապետական հետաքրքիր լուծումներով, «Երիտասարդական» կայարանի երկրորդ մուտքը տեղաբաշխել Արմյան և Սայաթ-Նովա փողոցների հատույթի հատվածներում: Անչափ կարևոր նշանակություն կունենար «Զորավար Անդրանիկ» կայարանի երկրորդ «դարպասը»: Նախատեսված էր այն դուրս բերել Կարմիր Բանակի (Գրիգոր Լու-

ԵՐԵՎԱՆ ԲԱՂԱՔԻ ՄԵՏՐՈՊՈԼԻՏԵՆԻ ԳՈՐԾՈՂ ԵՎ ՀԵՌԱՆԿԱՐԱՅԻՆ ԳԾԵՐԸ



- —● Գործող գծեր
- —● Հեռանկարային գծեր

Գծերի ընդհանուր երկարությունը 47 կմ՝ 36 կայարանով

սավորիչ) փողոց և ստորգետնյա անցումի շարժասանդուղքի հետ միասին լինելու էր համակառույցի բաղկացուցիչ մասը, որի շնորհիվ հաջողությամբ կլուծվեր 26 կոմիսարների (Ագաթանգեղոս), Կարմիր Բանակի (Գրիգոր Լուսավորիչ) փողոցների և Օրջոնիկիձեի (Արշակունյաց) պողոտայի խաչմերուկում տիրող բարդ իրավիճակի պարզեցման կարևոր խնդիրը: Մյուս ելքը նախատեսված էր դեպի հանրախանութ: Նախատեսված էր և արդեն ամբողջությամբ նախագծվել և մասնակի կառուցվել էր «Սասունցի Դավիթ» կայարանի երկրորդ մուտքը, վերգետնյա կայարան ստորգետնյա շարժամայթով և այլ հարմարություններով: Ի դեպ, «Սասունցի Դավիթ» հրապարակին հարող, դեպի կառուցվող հյուրանոց գնացող ստորգետնյա թունելի համար կառուցված կառամատույցի ծայրում գտնվող սպասասրահը գրեթե ամբողջությամբ ավարտված է, մնում է ստորգետնյա անցուղու կառուցումը:

Ինչ վերաբերվում է 1990-2000 թթ. Երևանի մետրոպոլիտենի երկրորդ փուլին, այն գտնվում էր մշակման գործընթացում և մինչև խորհրդային կարգերի փլուզումը գրեթե ամբողջությամբ ավարտվել էր, այդ ժամանակահատվածում արմատական լուրջ գործեր ևս կատարվեցին:

Մի բան պարզ էր, որ մինչև դարի վերջը մենք կունենայինք բուռն և զարգացող մեր մայրաքաղաքին վայել մետրոպոլիտենի զարգացման ուշագրավ հատակագիծ, որի իրականացումը կլիներ մեր ժողովրդի կարևոր և խիստ անհրաժեշտ, միևնույն ժամանակ գեղեցիկ նվաճումներից մեկը:

Փորձ արվեց Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության լայնածավալ աշխատանքների մասին խոսել մի քանի էջի սահմաններում, մինչդեռ դարի հզոր կառույցը պահանջում է դրա մասին գրել հաստատվոր գրքեր...

Երևանի մետրոպոլիտենի կառուցումը հանրապետության քաղաքաշինության առավել խոշոր խնդիրներից էր, որի լուծմանն ակտիվորեն մասնակցեցին հազարավոր մարդիկ քաղաքաշինարարներ, ինժեներներ, ճարտարապետներ, շինարարներ... Մի բան անժխտելի է. առանց Խորհրդային Միության մետրոշինարարների ընտանիքի, երկու հարյուրից ավելի հիմնարկ-ծեռնարկությունների ամենօրյա և գործնական օգնության, համատեղ ջանքերի, հնարավոր չէր իրականացնել երևանյան մետրոպոլիտենի համաժողովրդական դժվարին կառույցը:

Ում վիճակվել է թեկուզ մեկ օր աշխատել թունելախորշում, կհասկանա, թե ինչ է նշանակում մեկ մետր հորատանցում կամ թուջե մեկ օղակի ամրակապում երևանյան դաժան ընդերքի պայմաններում: Իսկ այդ մետրերն ու օղակները հազարներով են հաշվվում: Եվ բազմապիսի ու բազմաթիվ այլ աշխատանքներ, պորբլեմներ, հոգսեր ու մտաբեկումներ, չնախատեսված ու նախատեսված խոչընդոտներ, որոնց հաղթահարումը Հայաստանի Կոմկուսից և կառավարությունից, նախարարություններից և զբոսաշրջություններից, մետրոշինարարներից պահանջեց համախմբված ուժի առկայություն, մեծագույն ջանքեր:

Մետրոպոլիտենն ապագա կառույց է, և հուսով եմ, որ այս գործը կշարունակեն հավատով լցված, միշտ դժվարությունները հաղթահարող, մաքառող ու արարող հայ ժողովրդի գալիք սերունդները, այսօրվա դպրոցականները և գուցե նաև նրանք, ովքեր դեռ չեն ծնվել: Ինչ խոսք, նրանց համար ավելի դյուրին կլինի դա. կծնվեն նոր հայտնագործություններ, նոր առաջընթաց կապրի գիտությունն ու տեխնիկան, նորից հարկ կլինի երևանյան ընդերքին շունչ հաղորդել: Առանց քաղաքաշինարարների, ինժեներների, էլեկտրիկների, հորատողների, մեքենավարների, մարկշեյդերների, ճարտարապետների, եռակցողների, բետոնագործների գետնուղիներ և կայարաններ չեն կառուցվի: Ճիշտ է, այդ մասնագիտությունները նոր որակ կստանան, ավելի կկատարելագործվեն, բայց նախ հարկ կլինի դրանք սովորել ու տիրապետել... Թե ինչպիսին կլինի կառուցվող մետրոպոլիտենը, կախված է նրանից թե ովքեր են շարունակելու այս մեծ գործը, որի շինարարությունն սկսվեց ավելի քան 30 տարի առաջ, պայմանավորված է նրանց ազգանվեր աշխատանքով, կառուցելու ու շենացնելու այն շնորքով, որ ժառանգելու են նրանք իրենց հայրերից:

Նրանք, ովքեր երբևէ մասնակցել և աջակցել են այդ կառույցին,

հպարտությամբ կհիշեն այդ ժամանակաշրջանը: Ներկա և գալիք սերունդները երախտապարտ կլինեն բոլոր նրանց, ովքեր կրել են մետրոյի կառուցման հիմնական ծանրությունը: Երբեք չի մոռացվի մետրոպոլիտենի գաղափարի իրականացման արագընթաց տրամվայի շինարարության ընթացքում ազգի նվիրյալների կատարած մեծ աշխատանքը, որը սկիզբ հանդիսացավ: Սակայն յուրաքանչյուրը պետք է լավ հիշի մետրոյի շինարարության առաջին իսկ օրից սկսված այն մեծ պաթոսը, մարդկանց, սերունդներին ծառայելու այն հուժկու ալիքը, օգնող, խրախուսող, ղեկավարող և հսկող այն հայացքը, որ կար մեզ մոտ: Այդ հայացքը, ինչպես Երևանի մետրոպոլիտենի շինարարության ժամանակ, միշտ կար ամենուրեք, և տեսել, զգացել ենք բոլորս: Այսօր էլ ես տեսնում եմ այդ հայացքը գրածիս յուրաքանչյուր տողատակին: Դա Կարեն Դեմիրճյանի հայացքն է, որը պետք է փոխանցենք դարերին...

Արժեքավոր գիրք հզոր կառույցի մասին _____	3
Նախաբան _____	8
Ձիաքարշը, էլեկտրատրանսպորտը և քաղաքաշինությունը _____	9
Առանց որևէ հույսի... _____	23
Արագընթաց տրամվայի շինարարությունը _____	54
Էջեր Երեվանի մետրոյի շինարարության կյանքից	
Մետրոպոլիտենի շինարարությունը _____	76
Վճռորոշ ժամանակաշրջան _____	129
Որպես կոլեկտիվի անդամ _____	169
Մետրոպոլիտենի շինարարության ընթացքը (1981թ. ապրիլ - 1990թ.) _____	228
«Չորրորդ իշխանություն» _____	281
Համախմբող ուժ _____	312
Արժանի գնահատական _____	331
Երևան մետրոպոլիտենի տեխնիկան,	
նորագույն լուծումների իրականացումը _____	345
Երևանի մետրոպոլիտենի կայարանները _____	365
Մետրոպոլիտենի հեռանկարները _____	386
Վերջաբանի փոխարեն _____	392



Ռուդիկ եղի՛ի Գևորգյանը ծնվել է 1935թ. Երևանում: 1954թվականին միջնակարգ դպրոցն ավարտելուց հետո գորացրվել է բանակ: 1962թվականին ավարտել է Երևանի Պոլիտեխնիկական ինստիտուտը, ադա աշխատել է արհարարությունում: 1969 թվականին անցնելով աշխատանքի ԳԿԶ երևոդկոմում, զբաղվել է մայրաքաղաքի ծանր արդյունաբերության հետ կապված հարցերով: 1972 թվականին նորաստեղծ Խորհրդային Երջանում՝ ԳԿԶ Երջկոմի արդյունաբերության և ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ բաժնի վարիչ էր: 1982-1991թթ. նույն Երջկոմում երկրորդ ֆարսուղար էր: Աշխատել է «Անթեյ» ասոցիացիայի նախագահ: Այժմ «Գիտելի» միության ղաասախանասու ֆարսուղարն է: Ռ.Գևորգյանը բարեխիղճ աշխատանքի, կազմակերջական մեծ ունակության, աշխատանքային և խասաղահանջության ԵՆՈՐԻՊԿ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ Երջանում աշխատած 19 սարիներին Երջանի առջև դրված խնդիրների իրականացման, կառուցվող բաղամասերի, ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ հիմնարկ-ձեռնարկությունների Եախագործման, Երջանի բարեկարգման, նոր այգիների և ղուրակների հիմնման առաջին ղաասախանասու անձերից է եղել:

1972թվականից անընդմեջ ղնսրվել է Երջխորհրդի, իսկ 1982 թվականից՝ Երֆաղխորհրդի ղաասգամավոր: Շուրջ 10 սարի լինելով Երֆաղխորհրդի բարեկարգման և կանաչաղասման ղաասգամավորական հանձնաժողովի նախագահ՝ միամսյակներին, Եարթաթուրակներին նա կողողինացնում, վերահսկում էր Երևանում ծառատնկման և բարեկարգման աշխատանքները, սարքեր մըցույթների կազմակերջումը: Բազմաթիվ են այս ուղղությամբ կատարված կոնկրետ մնայուն գործերը: Մեծ է Ռ.Գևորգյանի ներդրումը Երևանի մեթոդի Երմարարության գործում: Կառուցի Երմարարության առաջին իսկ օրից կառույց է եղել նախագծային և կառուցող կոնկրետների հետ: Շուրջ մեկ-սարի աշխատելով մեթոդի հետ մնացող Տրանսպորտիցիոնների Երմարարությունում, նախատել է մեթոդի գործարկման արագացմանը:

Ինչո՛ւն ինչո՛ւն նվաճել է «Երեկոյան Երևան» թերթում, նոր ձեթրոնի հանգսյան գոշու «Կննահայրը» իրականոր կարող էր համարվել Ռուդիկ Գևորգյանը: Որի անմիջական առաջարկով ու գործուն մասնակցությամբ ծնվել ու հառնել է հանգսյան գոշին Գավիթ՝ Անաղղրի արձանի Տեսանոշով Եաճրվանների համայնաղաղակերով:

Խորհրդային կարգերի օրո՛ւ Անրի Երջանի Սառնաղղրու Եյուղում ելելեցու՝ վերակառուցման և Եախագործման, Զայրեճական ղաասեճագնում գոհվածների հիԵաճակը հավերճացնող հուԵառձանի կայացման, Եյուղի բարեկարգման և աավաղղատասման, Թալինի Երջանի Գառնահովից Եյուղում «Լյուֆ» կոնկրի ֆարիկայի մասնաձղողի հիմնման (որի ԵՆՈՐԻՊԿ Եյուղը փրկվեց աղեճալի արճագաղղից) և մի Եարֆ այլ աշխատանքների նախաձեռնողն ու կողողինացնողն է եղել:

Բազմաթիվ ճաղիոհաղողղումների, լրագրային հողվածների հեղինակ է, եղույթներ է ունեցել հեղկական հեռուճատճուրթամբ՝ հասարակական դաշին Երեկայացնելով հանրաղեճության համար օրախնդիր ողղրեթմներ, հարցեր: Նա արձանացել է «Խորհրդային Զայաճասան» թերթի մըցանակին:

