

Ս. Գ. ՆՈՎԱԿԻՐՅԱՆ

ԽՍՀՄԱՆ ԳՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ
ԳՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ
ԳՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ

ԵՐԵՎԱՆԻ
ԳՈՒՄԵՆԻԿԱԿԱՆ
ԲՆԱՏՎՈՒՄԸ



МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО
СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ АРМ. ССР

С. Г. ОВАКИМЯН

**ЕРЕВАНСКИЙ
ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ
ИНСТИТУТ
ИМЕНИ К.МАРКСА**

**РАЗВИТИЕ ВЫСШЕГО ТЕХНИЧЕСКОГО
ОБРАЗОВАНИЯ В СОВЕТСКОЙ АРМЕНИИ (1920-1975)**

ИЗДАТЕЛЬСТВО «АЯСТАН»
ЕРЕВАН 1977

ՀԱՅԿԱԿԱՆ ՍՍՀ ԲԱՐՉՐԱԳՈՒՅՆ ԵՎ ՄԻՋՆԱԿԱՐԳ
ՄԱՍՆԱԳԻՏԱԿԱՆ ԿՐԹՈՒԹՅԱՆ ՄԻՆԻՍՏՐՈՒԹՅՈՒՆ

Ս. Գ. ՆՈՎԱԿԻՄՅԱՆ

ԵՐԵՎԱՆԻ
Կ.ՄԱՐԲՍԻ ԱՆՎԱՆ
ՊՈԼԻՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ
ԻՆՍՏԻՏՈՒՏԸ

ԲԱՐՉՐԱԳՈՒՅՆ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԿՐԹՈՒԹՅԱՆ
ԶԱՐԳԱՑՈՒԹՅԱՆ ՄՈԴԵՏԱԿԱՆ ՆԱԳԱՏԱՆՈՒԹՅԱՆ (1920-1975)

«ՀԱՅԱՍՏԱՆ» ՀՐԱՏԱՐԱԿԶՈՒԹՅՈՒՆ

ԵՐԵՎԱՆ

1977

Խմբագրական կոլեգիա՝
Վ. Բ. ԲԱՐՆՈՒԴԱՐՅԱՆ
Կ. Հ. ՍԱՐԳՍՅԱՆ
Պ. Ն. ՂԱԶԱՆԵՑՅԱՆ

Կենտրոնական ու հանրապետական արխիվային փաստաթղթերի և պարբերական մամուլում հրատարակված նյութերի հիման վրա գրքում բազմակողմանիորեն շտրադրված է Հայաստանի ամենախոշոր բարձրագույն ուսումնական հաստատության՝ Երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտի հիմնադրման ու գործունեության 45 տարվա (1930—1975 թթ.) պատմությունը:

Պատշաճ ուշադրություն է նվիրվել նաև Երևանի պետական համալսարանի տեխնիկական ֆակուլտետի, Հայկական գյուղատնտեսական և Երևանի անասնաբուժական-անասնաբուժական ինստիտուտների ինժեներա-տեխնիկական ֆակուլտետների, ինչպես նաև Ռոստովի երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներների ինստիտուտի Երևանի կոնսուլտացիոն կետի պատմությանը:

Հայաստանի բարձրագույն տեխնիկական ուսումնական հաստատությունների զրտա-մանկավարժական գործունեությունը լուսաբանված է ՍՍՀՄ-ի քաղաքական, տնտեսական և մշակութային կյանքի, ինչպես նաև երկրի բարձրագույն ուսումնական հաստատությունների զարգացման ֆոնի վրա:



ՌԵՏԻԻ ԵՐԵՎԱՆԻ ՈՒՍՈՐՄՆԱԿՈՆՍՈՒԼՏԱՅԻՆ ԿԵՏԻ
ԴԻՐԵԿՏՈՐՆԵՐ ԵՎ ԳԱՍԱՆՈՍ



ԳՈՐԳԵՆ ԱՏԱՄԲՈԼՅԱՆ



ԼԵՈՆԻԳ ԴԱԿԱՍԱՐԳՅԱՆ



ԵՐԵԱՆՈՒՅՍ ԳԱԿԱՆՅԱՆ



ԼԵՎՐԵՆՏԻ ՍԵԴՐԱԿՅԱՆ

3. ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԻՆժԵՆԵՐԱԿԱՆ ԿԱԳԻՐԻ ՊԱՏՐԱՍՏՈՒՄԸ
(1930—1975 թթ.)

Նախահեղափոխական Հայաստանում երկաթուղային տրանսպորտը գրտնրվել է չափազանց անմխիթար վիճակում, որը ծայրահեղ քայքայման է հասել 1918—1920 թթ.:

Սովետական Հայաստանի նորաստեղծ կառավարության առաջնահերթ խնդիրների շարքում կարևոր տեղ է գրավում երկաթուղային տրանսպորտի

վերականգնումը: Այդ աշխատանքները որոշ աշխուժացում են ստանում ՍՍՀՄ ժողովրդական տնտեսության զարգացման առաջին հնգամյակի ժամանակ և զգալի հաջողությունների հասնում նախապատերազմյան տարիներին:

Անդրկովկասի հանրապետությունների համար տարիներ շարունակ երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներական կադրերի պատրաստումը իրականացվել է Անդրկովկասյան հաղորդակցության ճանապարհների ինստիտուտի (ԱՀՃԻ—ЗИПС) և Թբիլիսիի երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներների ինստիտուտի (ԹԵՏԻԻ—ТИИЖТ) միջոցով:

Հայաստանում երկաթուղային տրանսպորտի բնագավառի ինժեներներին պատրաստումն իրականացվել է հիմնականում արտագրությունից չկտրված երեկոյան կամ հեռակա ուսուցման սիստեմներով: Երեսնական թվականներին (մինչև Հայրենական մեծ պատերազմի սկիզբը) Հայաստանի երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներատեխնիկական անձնակազմի որակի բարձրացման գործում որոշ դեր է կատարել հատուկ նշանակության ֆակուլտետը (факультет особого назначения), որը կազմակերպվել է Երևանում, Լենինականում և Սանահինում: Այդ ֆակուլտետում ընդգրկվել են երկաթուղային տրանսպորտում երկար տարիներ աշխատած և մեծ ծառայություն ունեցող մասնագետները: Այստեղ ուսումնական պրոցեսը կազմակերպվել է անհատական պարապմունքների ձևով, հատուկ ուսումնական պլաններով ու ծրագրերով: Ուսուցման այս սիստեմով բարձր որակավորման են հասել բազմաթիվ նշանավոր երկաթուղայիններ: Նրանց թվում՝ Ս. Հակոբջանը, Հ. Աղաջանյանը, Ա. Հովհաննիսյանը, Լ. Գրիգորյանը և շատ ուրիշներ: Սակայն պետք է նշել այն անհերքելի փաստը, որ ուսուցման այս կարգը մասսայական լինել չէր կարող: Պատահական չէ, որ երկար տարիների ընթացքում այս ֆակուլտետն ավարտել է 35—40 մարդ:

Հայաստանում երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներական կադրերի պատրաստման ուղղությամբ զգալի հաջողություններ ձեռք բերվեցին Հայրենական մեծ պատերազմի օրերին: Հայաստանի կոմկուսի Կենտկոմի որոշումով և Անդրկովկասյան երկաթուղային տրանսպորտի գլխավոր վարչության ուսումնական հաստատությունների բաժնի անմիջական նախաձեռնությամբ 1942 թվականի սեպտեմբերին Երևանում և Լենինականում կազմակերպվեցին Թբիլիսիի Վ. Ի. Լենինի անվան երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներների ինստիտուտի (ԹԵՏԻԻ) երեկոյան ուսուցման հենակետեր¹: 1942 թվական

1 Ուստովի երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներների ինստիտուտի (ԹԵՏԻԻ) Երևանի ուսումնական սպորտապլանի կետի արխիվ, հրամանների գիրք:

նի հոկտեմբերին՝ այդ հենակետերի վարիչ նշանակվեց Գուրգեն Ստամբուլցյանը:

Երևանի հենակետի անդրանիկ՝ 1942/43 ուս.տարում շինարարական և շոգեքարշի մասնագիտությունների գծով ընդունվեց 48 ուսանող: Ընդունելություն կատարվեց նաև Լենինականի հենակետի համար: Անհրաժեշտ է նշել Լենինականի երկաթգծի հանգույցի կոմերիտական կազմակերպության ակտիվ գործունեությունը հենակետի աշխատանքների կազմակերպման գործում:

Երևանի և Լենինականի հենակետերում որպես դասախոսներ աշխատել են Ա. Սմբատյանը, Մ. Կարապետյանը, Ա. Տեր-Մկրտչյանը, Ս. Հովնանյանը, Հ. Գասպարյանը, Ա. Ամյանը, Խ. Մելիքյանը, Խ. Օքսուզյանը, Հ. Վահրամյանը, Խ. Գուլանյանը և շատ ուրիշներ, որպես ուսմասվար՝ Երևանի հենակետում՝ Ա. Յախշիրեկյանը, իսկ Լենինականի հենակետում՝ Ղ. Եղիզարյանը:

Ուսումնական պարապմունքները տեղի են ունեցել երեկոյան ուսուցման պլաններով ու ծրագրերով: Շաբաթական 3 օր, 4-ական ժամով, ուսանողները հաճախել են հենակետ, լսել դասախոսություններ, կատարել լաբորատոր-գործնական աշխատանքներ և սեմինար պարապմունքներ և այլն: Տարեկան 2 անգամ հանձնել են կիսամյակային ստուգարքներ և քննություններ, կատարել հաշվոգրաֆիկական աշխատանքներ:

Հենակետերը կազմակերպված լինելով պատերազմի ամենածանր օրերին, ստիպված են եղել հաղթահարելու մեծ դժվարություններ: Այսպես, հենակետերի հիմնադիր Գ. Ստամբուլցյանն իր զրավոր հիշողություններում պատմում է. «Ուսումնական պարապմունքների անցկացնելու համար մեծ դժվարությամբ և երկար շարժարանքներից հետո ձեռք բերեցինք 5 հատ 500-մոմանոց էլեկտրական լամպ: Շաբաթվա 3 օրերին այդ լամպերն օգտագործում էինք Երևանի հենակետի երեկոյան պարապմունքների ժամանակ, իսկ մյուս 3 օրերին տանում էինք Լենինական և օգտագործում այնտեղի երեկոյան պարապմունքների ժամանակ»²:

Լաբորատոր փորձերի մեծ մասը կատարվել է Երևանի պոլիտեխնիկական և այլ ինստիտուտների լաբորատորիաներում, իսկ նախադիպլոմային պրակտիկան՝ Անդրկովկասյան երկաթուղային տրանսպորտի օբյեկտներում:

Երեկոյան ուսուցման սիստեմը շարունակվել է մինչև 1946 թվականը: Այդ ժամանակ հենակետերի շինարարական, շոգեքարշի և բեռների բաժիններում սովորում էր 187 ուսանող³: 1946 թ. հունիսին ստացվեց ԹԵՏԻԻ-ի դի-

1 Ռոստովի երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներների ինստիտուտի (ՌԵՏԻԻ) Երևանի ուսումնական սուպուցիոն կետի արխիվ, հրամանների գիրք:

2 Նույն տեղում:

3 Նույն տեղում:

ընկերության հրամանը¹, որտեղ ասված է. «ՍՍՀՄ հաղորդակցության ճանապարհների մինիստրության ուսումնական հաստատությունների գլխավոր վարչության պետի 1946 թվականի մայիսի 24-ի № 300227 կարգադրության համաձայն 1946 թվականի հուլիսի 1-ից վերացնել Երևանի և Լենինականի երկրային ուսուցման հենակետերը: Բոլոր ուսանողներին տեղափոխել հեռակա բաժին»: Վերստին Երևանի և Լենինականի հենակետերի հեռակայողների աշխատանքների կազմակերպիչ-վարիչ հաստատվեց Գ. Ստամբուլյանը, որին 1947 թ. փոխարինեց Միքայել Արուտչյանը:

Երևանի և Լենինականի հենակետերի միջոցով երկաթուղային տրանսպորտի ինժեների դիպլոմ է ստացել շուրջ 110 մարդ, որոնց բացարձակ մեծամասնությունը աշխատանքի է անցել հանրապետության երկաթուղային տրանսպորտի պատասխանատու օբյեկտներում: Շրջանավարտների մի մասն էլ իրեն նվիրել է գիտահետազոտական կամ վարչական ղեկավար աշխատանքի: Նրանցից հիշատակության արժանի են Ս. Շահինյանը, Լ. Ղամբարյանը, Ա. Մարտիրոսյանը, Գ. Խլղաթյանը և ուրիշներ:

Հենակետերի ուսուցման սիստեմի վերափոխվելը մեծ չափով ազդեց ուսանողական ընդհանուր կոնտինգենտի վրա: Շատերը գերադասեցին իրենց ուսումը շարունակել Երևանի և այլ քաղաքների տեխնիկական բուհերի երկրային կամ ցերեկային ուսուցման բաժիններում:

Անցան տարիներ: Հսկայական վերելք տեղի ունեցավ հանրապետության ժողովրդական տնտեսության բոլոր բնագավառներում, մասնավորապես երկաթուղային տրանսպորտում: Նորից օրակարգի հարց դարձավ ինժեներատեխնիկական կադրերի պատրաստման խնդիրը: Հայաստանի կոմկուսի Կենտկոմի և հանրապետության Մինիստրների սովետի անմիջական նախաձեռնությամբ ՍՍՀՄ բարձրագույն կրթության մինիստրությունը 1954 թվականին որոշեց Երևանում կազմակերպել երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներների համամիութենական հեռակա ինստիտուտի (ԵՏԻՀՀԻ-ВЗИИЖТ) ուսումնական սուլտացիոն կետ: Այդ աշխատանքների կատարումը հանձնարարվեց տեխնիկական գիտությունների թեկնածու դոցենտ Արամայիս Բալայանին, որը 1954 թ. մայիսին նշանակվեց ՌԻԿԿ-ի պետ: 1956 թվականի մարտին նրան փոխարինեց երկաթուղային տրանսպորտի ղեկավար-դիրեկտոր Լեոնիդ Նավասարդովը (Նավասարդյան):

Պետք է նշել, որ Երևանի ուսումնական սուլտացիոն կետի գերատեսչական ղեկավարությունը հաճախակի փոփոխվել է, որը բացասաբար է ազդել նրա աշխատանքների վրա: Ահավաստիկ, ուսուցումն արտադրությանը մոտեցնելու

1 ՌԵՏԻԻ-ի Երևանի ՌԻԿԿ-ի արխիվ:

պատճառաբանութեամբ, Անդրկովկասի երեք հանրապետութիւններէից երկաթուղային տրանսպորտի մասնագիտութիւնների գծով ԵՏԻՀՀԻ-ում հեռակայող բոլոր ուսանողները, ՍՍՀՄ բարձրագոյն կրթութեան մինիստրութեան 1958 թվականի հրամանով, հանձնվեցին Թբիլիսիի Վ. Ի. Լենինի անվան երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներներին ինստիտուտին: Ի դեպ, նշենք, որ Անդրկովկասում երկաթուղային տրանսպորտի մասնագիտութիւններին գծով հեռակայողների միակ ուսումնակոնսուլտացիոն կետը գտնվում էր Երևանում: Դպ տվյալ մասնագիտութեան միակ օջախն էր Հայաստանում, մինչդեռ Անդրկովկասի մյուս հանրապետութիւններում այդ մասնագիտութիւնը կարելի էր ձեռք բերել այլ ինստիտուտներում: Դրանով էր պայմանավորված Երևանում ուսումնակոնսուլտացիոն կետ բացելը:

Սակայն, մեկ և կես տարին չըլորած, 1959 թվականին լուծարքի ենթարկվեց ԹԵՏԻԻ-ն, որի որոշ մասնագիտութիւններ ու ֆակուլտետներ միացվեցին Վրաստանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտին: Դրա հետևանքով, ՍՍՀՄ բարձրագոյն կրթութեան մինիստրութեան հրամանով, փակվեց Երևանի ուսումնակոնսուլտացիոն կետը¹: Հայաստանի կոմկուսի Կենտկոմի միջամտութեամբ, Երևանի ուսումնակոնսուլտացիոն կետը նորից հանձնվեց համաիւթենական հեռակա ինստիտուտին²: Չանցած մեկ և կես տարի, 1961 թ.³ Երևանի ուսումնակոնսուլտացիոն կետը վերահանձնվեց Գոնի Ռոստովի երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներներին ինստիտուտին (ՌԵՏԻԻ—РИИЖТ), որը մինչև այժմ ղեկավարում է ՌԻԿԿ-ի աշխատանքները:

Վերջապես, նշենք, որ 1961 թվականին երկաթուղային տրանսպորտի հեռակայողների Երևանի ուսումնակոնսուլտացիոն կետի ղեկավարութիւնից անջատվեց և ստեղծվեց Բաքվի ուսումնակոնսուլտացիոն կետը, իսկ Հայաստանի (Երևանում ու Լենինականում) և Վրաստանի հեռակայողների ամբողջ գործունեութիւնը շարունակում է ղեկավարել Երևանի ուսումնակոնսուլտացիոն կետը:

1965 թ. ապրիլի 1-ից ՌԵՏԻԻ-ի Երևանի ուսումնակոնսուլտացիոն կետի վարիչ նշանակվեց նույն ինստիտուտի գերազանցիկ շրջանավարտ Արշալույս Վահանյանը, որը ղեկավարեց նրա աշխատանքները մինչև 1975 թ.:

Երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներներին համամիւթենական հեռակա ինստիտուտի Երևանի ուսումնակոնսուլտացիոն կետի հիմնադրման առաջին տարում, 1954 թվականին, առաջնակարգ խնդիրը ուսանողական կոնտին-

1 ՌԵՏԻԻ-ի Երևանի ՌԻԿԿ-ի արխիվ, հրամանների գիրք:

2 Նույն տեղում:

3 Նույն տեղում:

պենտի ապահովումն էր: Երևանի ՌԻԿԿ-ում և նրան ենթակա Լենինականի բաժանմունքում ընդունվեցին 165 ուսանող-հեռակայողներ: Հաջորդ ուստարում այդ թիվն ավելի քան կրկնապատկվեց: Հետագա տարիներին ընդունելության պլանը ընդհանուր առմամբ աճել է, չհաշված առանձին դեպքերում տեղի ունեցած որոշ շեղումները:

1961 թվականին Բաքվի ուսումնական սուլտացիոն կետի կազմակերպման պատճառով Երևանի ՌԻԿԿ-ի ուսանողների թիվը նվազեց:

Երևանի ՌԻԿԿ-ի ուսանողների քանակը 1960—1975 թթ.¹

Տարիներ	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Ընդունվել են	151	106	106	149	92	98	145	95	126	70	100	100	93	89	90	95
Ընդհանուր քանակը՝ առ 1/1 լուրս-քանչուր տարվա	938	1067	858	851	783	766	775	745	789	769	728	727	721	730	735	755

Մինչև 1958 թվականը Երևանի ՌԻԿԿ-ն առանձին շենք չի ունեցել: Ուսումնական պարապմունքները տեղի են ունեցել զանազան դպրոցներում: Միայն 1958 թվականին ՌԻԿԿ-ին տրամադրվեց Երևանի երկաթուղային կայարանի նախկին պոլիկլինիկայի երկհարկանի հարմարավետ շենքը:

Երևանի ՌԻԿԿ-ում ուսումնական պարապմունքները տեղի են ունենում երեկոյան ուսուցման սիստեմով: Ուսանողները շաբաթական 4 օր՝ 4-ական ժամով լսում են դասախոսություններ, մասնակցում սեմինար զործնական պարապմունքներին, կատարում հաշվողաֆիկական աշխատանքներ, կուրսային նախագծեր, լաբորատոր փորձեր և այլն:

Մինչև 1967 թվականը Երևանի ՌԻԿԿ-ն սպասարկում էր բոլոր կուրսերի ուսանողներին, բացի դիպլոմային աշխատանքների ղեկավարումից, որը կատարվում էր մայր ինստիտուտում: Սկսած 1967/68 ուստարվանից, ՌԻԿԿ-ում կազմակերպվում են միայն 1-ին, 2-րդ և 3-րդ կուրսերի պարապմունքները, իսկ բարձր կուրսերի ուսումնական սպասարկումը, ինչպես նաև դիպլոմային աշխատանքների կատարումն ու պաշտպանությունը, տեղի են ունենում բազային ՌԵՏԻ ինստիտուտում:

1. ՌԵՏԻ-ի Երևանի ՌԻԿԿ-ի արխիվ, տարեկան հաշվետվություններ:

Երևանի ՌԻԿԿ-ի միջոցով ինժեների կոչում է շնորհվել հետևյալ մասնագիտությունների շրջանավարտներին՝ ավտոմատիկան, հեռուստամեխանիկան և կապը երկաթուղային տրանսպորտում, երկաթուղային ճանապարհների շահագործում, երկաթուղային տրանսպորտի էլեկտրիֆիկացիա, ջերմային և ջերմաքարշային տնտեսություն, երկաթուղային շինարարություն, ճանապարհներ և ճանապարհային տնտեսություն, երկաթուղային տրանսպորտի էկոնոմիկա և կազմակերպում, շինարարական և ճանապարհային մեքենաներ ու սարքեր, արդյունաբերական ջերմաէներգետիկա, արդյունաբերական ու քաղաքացիական շինարարություն, կամուրջներ ու թունելներ, ջրամատակարարում ու կոյուղի և հաշվապահական հաշվառում:

Երևանի ՌԻԿԿ-ի շրջանավարտների քանակը 1960—1975 թթ.:

Տարիներ	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	Ընդամենը
Շրջանավարտներ	67	235	88	117	68	42	33	56	64	40	56	37	45	43	54	55	1100

Լավագույն շրջանավարտներից են՝ Անդրերկաթուղու Լենինականի էլեկտաքարշային դեպոյի պետ, սոցիալիստական աշխատանքի հերոս, ՍՍՀՄ դերագույն սովետի դեպուտատ Ս. Միքայելյանը, աշխատավորների դեպուտատների Լենինականի քաղաքային սովետի գործկոմի նախագահ Ս. Մատինիշյանը, Անդրերկաթուղու Երևանի բաժանմունքի պետի տեղակալ Բ. Պողոսյանը, Երևանի կայարանի պետ Խ. Ավետիսյանը, Երևանի էլեկտրաքարշային դեպոյի պետ Լ. Կարապետյանը, Երևանի պոլիտեխնիկական ինստիտուտի դասախոսներ Գ. Քոչարյանը ու Ա. Բեկղաղյանը և ուրիշներ:

Երևանի ուսումնական սուլտացիոն կետում աշխատել են գիտությունների թեկնածու ղոցեհաններ՝ Վ. Գյուլյանդանյանը, Մ. Բուբուշյանը, Ա. Կոխլովը, Հ. Գասպարյանը, Յու. Անդրիանովը, Գ. Թումանյանը, Գ. Բաբաջանյանը, Հ. Հարությունյանը, Ա. Դիլոյանը, Ա. Աբրահամյանը, Գ. Դավթյանը, Ա. Եսայանը, Վ. Ասատրյանը, Ռ. Մինասյանը, Ս. Մուսայելյանը և ուրիշներ: ՌԻԿԿ-ում է աշխատում տեխնիկական գիտությունների դոկտոր-պրոֆեսոր Լավրենտի Սեդրակյանը:

Երևանի ուսումնական սուլտացիոն կետի աշխատանքներն առանձնապես

1 ՌԵՏԻԻ-ի Երևանի ՌԻԿԿ-ի արխիվ, տարեկան հաշվետվություններ:

աշխուժացել են սկսած 1958 թվականից, երբ այնտեղ կազմակերպվել է կուսակցական սկզբնական կազմակերպություն: Վարչատնտեսական ապարատի ծառայողների հետ միասին կուսակցական կազմակերպությունը անդուլ աշխատանք է կատարել Ուկր ուսումնամեթոդական և քաղ-դաստիարակչական գործը բարելավելու ասպարեզում:

Հարկ է նշել, որ Հայաստանի կոմկուսի Կենտկոմը, հանրապետության Մինիստրների սովետը և ՀԿԿ Երևանի քաղաքային կոմիտեն մի քանի անգամ հարց են բարձրացրել Երևանի ուսումնական սուլտացիոն կետը Դոնի Ռոստովի երկաթուղային տրանսպորտի ինժեներների ինստիտուտի մասնաճյուղ դարձնելու համար: Ժամանակն է լուծելու այդ խնդիրը:

