ორგანო ქალაქის საბჭოსა და ადგილობრივი თვითმმართველობის დეპარტამენტისა

ტფილისის უწყებანი

ტფილისი, ოთხშაბათი, 29 სექტემბერი 1931 წ. — 42 —

ტფილისის ქალაქის საბჭოს პრეზიდიუმის განკარგულებანი.

გოლშევიკურად შევასრულოთ

საკ. პ. პ. (ბ) ცენტრალური კომიტეტის და ამიერ-კავკასიის საოლქო კომიტეტის

გადაწყვეტილება რკინის გზის ტრანსპორტის შესახებ

საკ. კ. პ. (ბ) ამიერ-კავკასიის საოლქო კომიტეტის მდივნის ამხ. ა. ი. იაკოვლევის მოხსენება რკინის გზის ფართო საწარმოო აქტივზე 1931 წლის 19 აპრილს*)

6. შევასრულოთ მაჩვენებლები, სავსებით გამოვიყენოთ არსებული შესაძლებლობანი

მიერ - კავკასიის რკინის გზამ 1931 წლის მოგვეჩვენება. მაგრამ იმას, თუ რამდენად პირველ კვარტალში 1 გადაზიდვას საერთო არ გამოვიყენეთ შესაძლებლობა, გვიჩვე გემამ შეასრულა 97,5 პროცენტით, განსა ნებს, თუნდაც ის ფაქტი, რომ ჯერ კიდევ კუთრებული კვარტალში კი გემამ შესრულა და 78 პროცენტით. მაგრამ მიმდინარე წლის ივნვარში საშუალოდ გადა და 98 პროცენტით. მაგრამ პირველი კვარტალის ძირითადი მაჩვენებლები არ შესრუ ლებულა. სამგზავრო და საქონლის ორთქლ მავლების საშუალო გარბენი დღე-ღამეში, ვაგონების და ცისტერნების გარბენი, ტეხნი კური და კომერციული სიხშირე, დატვირ თვა ღერძზე და სხვ. — ჯერ კიდევ ჩამორ ჩება მოცემულ ნორმებს. ამავე დროს არსე ბობს სრული საფუძველი იმისათვის, რომ ეს მაჩვენებლები გავადიდოთ. საკმარისია თქვას, რომ კომერციულ სიხშირეში, რო მელიც საგრძნობლად განსაზღვრავს ტონა კილომეტრის თვითღირებულებას, ჯერ კი დევ ვერ მივაღწიეთ იმის წინადროის დო ნეს იმ დროს, როცა ტვირთის გადაზიდვა ამიერ - კავკასიის რკინის გზაზე, 1931 წლის გეგმის მიხედვით, რომელიც დამტკი ცებულია ა-კ. საოლქო კომიტეტის მიერ, ორ ჯერ უნდა ასჭარბებდეს 1913 წლის გადა ზიდვას (12.075.000 ტონა — 6.25.000 ტონას ნაცვლად), მგზავრების გადაყვანა, კი სამ ჯერ უნდა აღემატებოდეს 1913 წლის გადა ყვანას (12.500.000 — 7.760.000 ნაცვლად), კომერციული სიხშირეც ერთი საათისათვის განსაზღვრულ 15 კილომეტრზე უფრო ნა კლებია და ვერ აღწევს 1913 წლის სიხშირე ფის (15,8 კილომეტრს). ამავე დროს არსე ბობს სრული შესაძლებლობა, გავადიდოთ ეს კომერციული სიხშირეც.

მართალია, 1929-30 წელს კომერციული სიხშირეც უდრიდა 11,46 კილომეტრს საათ ში. მიმდინარე წლის იანვარში იგი შემცირ და 11,03 კილომეტრამდე, თებერვალში კი გაიზარდა 12,97 კილომეტრამდე საათში, ე. ი. თითქმის 2 კილომეტრით ერთ თვეში. წინასწარი ცნობები მოწმობენ, რომ მარტ ში კვლავ გაიზარდა კომერციული სიხშ რაფე. აქედან ის დასკვნა გამომდინარეობს, რომ ა-კ. საოლქო კომიტეტის გადაწყვეტილ ება კომერციული სიხშირის 15 კილომეტრამდე აყვანის შესახებ შეიძლება მთლიანად და გადაკვრებით შესრულდეს. უნდა გვაი ჩვენში ნაყოფიერად მუშაობენ მხოლოდ ს ხალის დღე-ღამეში, 19 საათს კი არ მუშაო ბენ. საკმარისია ნაყოფიერი მუშაობის გა დადება ერთი საათით, რომ კომერციული სიხშირეც გაიზარდოს მთელი 20 პროცენ ტით.

თუ ავიღებთ საქონლის ვაგონების საშუა ლო გარბენს დღე-ღამეში, დავინახავთ, რომ, მიუხედავად ამ გარბენის გადიდებისა, თითქმის ორჯერ იმის წინა დროის ნორმა სთან შედარებით, არსებითად ჩვენი საქონ ლის ვაგონები ჯერ არ მოდიან,—მოჩანავენ. ჩვენ ეს შეგვიძლია საკრძნობლად გავადიდოთ თებერვალში მიღწეული გარ ბენი 115,2 კილომეტრზე, რასაც მოწმობს თუნდაც ის ფაქტი, რომ ჯერ კიდევ იანვარ ში გარბენი დღე-ღამეში შეადგენდა 100 კი ლომეტრს, 1929-30 წლის კი—95,6 კილო მეტრს. თებერვლის ეს მიღწევები იმის მაჩ ვენებელია, რომ ჩვენ უსაოფუად შეგვიძლია მოლიანად შევასრულოთ და ა-კ. საოლქო კო მიტეტის დავალება 1931 წელს საბარგო ვა გონების გარბენის 140 კილომეტრამდე აყ ვანის შესახებ დღე-ღამეში.

მე არ შევჩერდები დაწარჩენ მაჩვენებ ლებზე. შევჩერდები მხოლოდ ცისტერნების გარბენზე. ა-კ. საოლქო კომიტეტის დავა ლების თანახმად, ცისტერნების საშუალო გარბენი 1931 წელს უნდა უდრიდეს 290 კილომეტრს. თუ ამ დავალებას შევადარებთ 1929-30 წლის დავალებას, რო ცა საშუალო გარბენი დღე-ღამეში 166,83 კილომეტრს უდრიდა, ეს მეტად სანდეო ვიენოთ.

7. მატარებლების მოძრაობის შესახებ

გზის მაჩვენებლები მატარებლის მოძრა ობასთანაა დაკავშირებული. მაგრამ რაც ავკრძალოთ მატარებლის მოძრაობის ცხრილს და მის ფაქტიურად განხორციელებას, ისე გამოვა, რომ ეს ცხრილი მხოლოდ ფორ მისთვისაა შედგენილი. მას არავინ იცავს. ჩვენს მახლობლად არის ყველა თქვენთა განსისთვის ცნობილი ნათლული, რომელიც, როგორც წესი, მატარებლების ცხრილის მი ხედვით, საერთოდ, არ უშვებს.

თუ საბარგო ვაგონების მთელ მოძრაობა ავიღებთ, დავინახავთ, რომ მათი ნახევარი დადის არა ცხრილის მიხედვით. მე უკვე არაფერს ვამბობ სამგზავრო მატარებლების შესახებ. ჩვენ აქ, მაგალითად, ასეთ რამეს „ვასრხებთ": სასწრაფო მატარებელს, რო მელიც მოსკოვიდან ბაქომდე მხოლოდ 1 სა ათის დაგვიანებით მოდის, ბაქოდან თბილი სამდე 2 ნახ. საათით ვაგვიანებთ.

ავ შეუქნია რიმე „ობიექტიური" პირო ბებზე მითითება, გარდა ჩვენი დაუდეგრო ბისა, ამაში არავინაა დამნაშავე. დამაც ება იქნება ცხრილის შედგენიდან. ცხრილს ისე ადგენენ, რომ იქ შეიძლებოდეს მოვაქ ციოთ მთელი რიგი გადარებანი. მაგალითად ერთ და იმავე დროს ნიშნავენ სამგზავრო და საბარგო მატარებლების გადარბენისათ ვის. რომ ეკსპლოატაციის განყოფილება ფო რწალერ-ბიუროკრატიულად ეკიდება ცხრი ლს შედგენას, ამის მკაფიო მაგალითის წა რმოადგენს ის ფაქტი, რომ ცხრილის მიხე დვით მატარებელი ერთმანეთს ხვდებიან ბაქო-თბილისის ხაზის არარსებულ ასაქცევ ებზე და 142 კილომეტრის შუა. აქ და პროეკტებული იყო ასაქცევის მოწყობა. ეს ასაქცევი არ ყოფილა მოწყობილი კაპიტა ლური მშენებლობის გეგმის შეუსრულებ ლობის გამო, რითაც ჩვენმა გზამ, აქვე ალ ვნიშნავთ, ამ უკანასკნელი ორი-სამი წლის განმავლობაში „თავი იხსნა". უნდა გვე ფიქრა, რომ. რამდენადაც ასაქცევი არ არ სებობს, საბარგო მატარებლების მოძრაო ბის გრაფიკში სათანადო ცვლილებებიც იქ ნებოდა შეტანილი. მაგრამ ცხრილის შემდ გენში ამას არ დაგიდევენ, და ყველაფერი ძველებურად რჩება. ეს პირდაპირ კრიმი ნალური ამბავია. ანდა აიღეთ ასეთი ფაქტი: გრაფიკში აღნიშნულია პარასებული მეორე გზა. განა წვრილებებს ამ დიდ მნიშვნელო ბაზე ამგვარ მიდგომას შეუძლია დარაზმოს მოძრაობის მუშაკები გრაფიკის შესრულ ებაზე? ცხადია, არა. ეს მტკიცედ უნდა დავინახოთ. ა-კ. საოლქო კომიტეტის დავა ლებით, ცისტერნების საშუალო გარბენი დღე-ღამეში 1931 წელს უნდა უდრიდეს 290 კილომეტრს. თუ ამ დავალებას შევადარებთ 1929-30 წლის დავალებას, რო ცა საშუალო გარბენი დღე-ღამეში 166,83 კილომეტრს უდრიდა, ეს მეტად სანდეო ვიენოთ.

ცისტერნების მაგალითზე ასე ვრცელად იმიტომ შევჩერდი, რომ მეჩვენებინა, თუ როგორ შეიძ ტრანსპორტის გაჯანსაღებ საკენ მიმართულ მუშაობას იმის უნარის უქონლობა, რომ სათავეში ჩაუდგნენ პრო თ მასების აღტყინებას და დარწმუნონ მათი ა ქტივობა.

ჯერ კიდევ ბევრი რამ უნდა გაკეთდეს იმისათვის, რომ ადმინისტრაციულ - ტეხნი კური ხელმძღვანელობა აღმოჩნდეს ტრანს პორტის წინაშე დასმული ამოცანების სიმა ღლეზე. გზის პარტიული და პროფკავში რული ორგანიზაციები ნამდვილად უნდა ჩა უდგნენ სათავეში მუშაობა მასების მობრა ბას ტრანსპორტის საფინანსო გეგმისათვის. გეგმისათვის, რაიდენიმე ათეული და ათასი მოწინავე მუშა-გლეხის მობილიზაციის გა ნხორციელებისათვის. ჩვენ ბევრი შესაძლებლობა მოგვეპოვება. ჩვენ უეჭველად შეგვიძლია ყველა დავალებული მაჩვენებლების შესრულება. მხოლოდ უნდა მივაღწიოთ იმას, რომ ყველა ეს შესაძლებლობა მთლიანად გამოვიენოთ.

8. გავაუმჯობესოთ ხარისხობრივი მაჩვენებლები, შევამციროთ თვითღირებულება

ხარისხობრივ მაჩვენებელთა გადიდებისა და თვითღირებულების შემცირების ამოცა ნაბს ახლანდელ პერიოდში, სამუშაო ერ გარიშეზე გატარება-განმტკიცებასთან დაკა შირებით, განსაკუთრებული მნიშვნელობა ქმნება.

მართლაც, გზამ „მოახერხა" განსაკუთრე ბულ კვარტალში ტონა-კილომეტრის გადა ზიდვის თვითღირებულების 1929-30 წელთან შედარებით, ჩვენ ამას ვერ შე ვურიგდებით. ა-კ. საოლქო კომიტეტის და ვალება თვითღირებულების 28 პროცენტა მდე შემცირებისა ტონა-კილომეტრის გა დაზიდვის ღირებულების 0,88 კაპიკამდე დაყვანის შესახებ აუცილებლად უნდა იქნას შესრულებული.

ამ მიზნით ტრანსპორტის ნაბიჯ ვილი სამეურნეო ანგარიშის გატა რება-განმტკიცებას რკინისგზის ტრანს პორტის ყველა დარგში. ამაგრამ გზათა სამეურნეო ორგანოებისა და ცალკეული სადგურების მუშაობა ჯერ-ჯერობით ვერ ხედავს ამ ამოცანის სერიოზულ მნიშვნელობას. ადგილებს მისცა დავალება ცისტერნების მიმოქცევის ვადის შემცირე ბის შესახებ და ეს დავალება დაანაწილა ჩა ხმებისა და გადმოსხმის პუნქტების მიხედვით. დაწესებულ იქნა იმ საათების და წუთების რაოდენობა, რომელთა განმავლობაშიც ცი სტერნი ბაქოში უნდა გაივსონ და ბათომში დასცალონ. განსაზღვრული ცისტერნების, ცალკე საქმისტრო მარშრუტების სიჩქარე და სხვ. მაგრამ რკინის გზის პრაქტი კის ცალსახა, რომ მას ებრძოლა ამ დავალე ბათა განხორციელებისათვის და მუშაობის სწორი ორგანიზაციის მიღწევა დავალებ ების გადაჭრებით შესრულებისათვის,—ამის ცალსახა ადგილებია, რომ ვერც შეეძლო, ა-კ. საოლქო კომიტეტი გადაწყვეტილებათა გა ტარებას. მაშინ, როცა საოლქო კომიტეტმა ცისტერნის მიმოქცევის ნორმა 5,5 დღე ღამემდე შეამცირა, გზამ უცვლელად დატ ოვა ბაქოში ცისტერნების ნორმა— 6,3 დღე-ღამე. ეს გვიჩვენებს, რომ ზოგიერთ ხელეულს ხრულად არ ესმის მუშაობის გზები და მეთოდები ტრანსპორტის გაჯან საღების საქმეში და რომ დირექცია სუსტ ხელმძღვანელობას უწევს მთელს მუშაობას გზაზე მაჩვენებლების განადილებად. მარ თლაც, ცისტერნების ბათომში გაჩერება სულ რამდენიმე თვის წინად 19 საათამდე აღწევდა, ა-კ. საოლქო კომიტეტის დავალე ბით ცისტერნების გაჩერება 6 საათამდე უნ და დაეყვანათ, და ეს დავალება მთლიანად და გადაჭრებითაც იქნა შესრულებული. მარტში მოვეცით დავალება, რათა ცისტერ ნების გაჩერება 5 საათამდე დაეყვანათ. გზამ „დაივიწყა" საოლქო კომიტეტის დირექტი ვა და ძალაში დასტოვა თვალი ნ 6 საათი. მაგრამ საანგარიშო ცნობები გვიჩვენებენ, რომ საშუალო გაჩერება ბათომში ამ ცი სტერნების შესახებ და მივიყვანთ საათობის ხარჯვის დავალებას როგორც ორთქლმავლებზე, ისე სხვა ციონალურ დი ნადგურებზედაც, თვითეული რგოლიდან, თვი თეული საგზაო უბნიდან, ყველა სადგურიდან და ამ მიმართულებით ვაგრძელებთ ბრძოლას. ამ დირექტივისადმი „ინოვნიკური" მიდგომის გამოჩენით კი ჩვენ ამის მიღწევას ცერ შევძლებთ. მაგრამ ამ პრი ნციპის ბოლშევიკური ვარო, რომ არა ფორმა ლურად, არამედ ნამდვილად შევხედეთ მუ შაობის გაუმჯობესებას! ჩვენ აქამდე ვური გდებით იმას, რომ ანგარიშგება მეტად მო კოკლეს, ხშირად ქაღალდურ მდგომარეობა შიაც კი არის ის. მაგრამ უნდა გვასოვდეს, რომ თუ ხარისხობრივ მაჩვენებლებისა და თვითღირებულების შემცირების. შესახებ დავალების შესრულებასთან ერთად ჩვენ განვაგრძობთ გადანახარჯთა დაშვებას, ეს მოგვეყენებს იქამდე, რომ ჩვენ ვერ შევეძებთ სავსებით დავფაროთ წარმოების მიმდინარე ხარჯებიც ეკ და შრომის ხელფასის გასტუ მრებაში შესაძლებელი დაბრკოლებისა და კაპიტალური მშენებლობის ჩამლისათვის ჩვენ სხვას ვერავის გავამტყუნებთ, თუ არა საკუთარ თავს. ეს მტკიცედ უნდა დავიხსო მოთ. ამ პრინციპთან დაკავშირებით, რა დეკალურად უნდა იქნას გადასინჯული რა ციონალიზაციის ორგანოების მუშაობა გზა ზე. აქამდე ეს ორგანოები თითქოს უზაერო სივრცეში მუშაობდნენ. სარაციონალიზა ტორო ღონისძიებათა დამუშავება სრულიად მოწყვეტილი იყო იმ საბრძოლო ამოცანებს, რაც სდგას გზის წინაშე. ეს „ჩინური კედელი" უნდა დაინგრეს. უნდა იქნას გადა სინჯული სარაციონალიზატორო ღონისძიე ბათა მთელი გეგმა და, როგორც აღნიშნავს ა.-ვ. საოლქო კომიტეტი, „შეფარებულ იქ ნას ის მატარებელთა ტეხნიური და კომე რციული სიჩქარის გაღიდების ამოცანებთან, მოძრაცი შედგენილობის, რა გინდ ოპერა ციასაც არ უნდა ეწვიოდეს ის, სადგურებზე გაცდენის შემცირებისა და დატვირთა-გად მოტვირთვის სამუშაოთა მექანიზაციის ამო ცანებთან და სხვ.. რაციონალიზაციის გასა ტარებლად საჭირო მთელი მუშაობის ძირი თად ბაზის უნდა შედგებულს ხარჯის შემ ცირება მუშაობის ეროვნულზე. ამით გამოა შკარავდება მთელი ამ მუშაობის ღირებუ ლება და რაციონალიზაციის გამტარებელი ორგანოების მუშაკთა უნარი, თუ რამდენად ახერხებენ ისინი მათთვის დაკისრებული ამოცანების შესრულებას.

1-ლ მაისიდან საკრედიტო რეფორმის შე სწორების სამოქმედოდ შემოღებასთან დაკავ შირებით, რაც მილებულ იქნა საბჭოთა კა ვშირის სახკომსაბჭოს მიერ ა.-წ. 14 თებვა რისა და 20 მარტს, ჩვენს ტრანსპორტს უად რესად სახასხისმგებლო ამოცანები ეკის რება და მისი მუშაობის მეთოდებში ავრეთ ვე შეტანილ უნდა იქნას სათანადო ცვლი ლებანი. ტრანსპორტი პასუხს უნდა აგებდეს კლიენტურის წინაშე ტვირთის დროზე მი ტანისათვის, კლიენტურის დროზე შეტყო ბინებისათვის, ანგარიშების დროზე გასწო რებისა და იმ მოთხოვნათა ზუსტად შესრუ ლებისათვის, რასაც ტრანსპორტს უდგენენ მიწოდებული და შემკვეთები. ავიღოთ თუ გინდ ისეთი საკითხი, როგორიც მუშა ბილობათა პრაკმილექტურად მიწოდება. ახალი დებულებით, შემკვეთს შეუძლია უარი სთქვას მოწყობილობის მიღებაზე, თუ ის კომპლექტური არ არის, თუმცა ზოგჯერ ეს არაკომპლექტურობა ხდება არა მიწო დებლის, არამედ რკ. გზის მიზეზით, რომე ლიც ჰყოფს ტვირის გზაში, დროზე არ მო აქვს შეკვეთის სხვადასხვა ნაწილები და სხვ.. ამ შემთხვევაში პასუხისმგებლობა მხო ლოდ გზას ეკისრება. ამ „კონტროლმა და ნეთით" უნდა გვაიძულოს ჩვენ დროზე და რდავქმნათ მუშაობა და სამეურნეო ანგარი შის დანერგვა-განმტკიცებას რკინის გზის ტრანსპორტზე დაეთმოს არა აოკეი ყურა დღება, როგორც ეს ხდება ახლა. არამედ ყველა მასების მათ ბრძოლაში ტრანსპორტზე დაეთმოს არა აოკეი ყურადღება, მასების აქტივობას მათ ბრძოლაში ტრანსპორტის ხარისხობრივი მაჩვენებლების, მოწყობილობათა მექანიზაცია, სარაციონალიზატორო ღონისძიებათა გატარების, ვაგონების ტვირთზედის უმარ ტივი გადიდება—ყოველივე ეს ასახული უნ და იქნას ამიერ-კავკასიის რკინის გზის ელექტროფიკაციის გეგმაში, რომლის დამუ შავებას ახლავე უნდა შეუდგეთ.

რეკონსტრუქციის ეს გეგმა დამუშავებულ უნდა იქნას მეცნიერების და ტეხნიკის უახ ლეს მიღწევათა საფუძველზე. გეგმა უნდა გავაცნოთ მშრომელთა ფართო მასებს, ის ანგარიშით, რომ მისი განხილვის პროცესში ფართოდ გამოვიყენოთ ადგილების გამოც დილება.

ასეთია ის უმნიშვნელოვანესი ამოცანები, რომლებიც 1931 წელს დგანან ჩვენი სარკი ნიგზო ტრანსპორტის წინაშე ამიერ-კავკა სიაში.

10. კადრების შესახებ

რომ ამიერკავკასიის რკინის გზამ შეასრუ ლოს 1931 წლის უდიდესი დავალებანი, ამი სთვის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს და გა დამწყვეტ პირობას წარმოადგენს გზის უზ რველყოფა კადრებით. უნდა ითქვას, რომ ამ მხრივ მუშაობა არ არის მოგვარებული და რიონები ბოლო დრომდე ყურადღებას არ აქცევდნენ. რკინის გზამ ვერ შესძლო გამოეყენებინა პარტიის და მთავრობის უკა ნასკნელი გადაწყვეტილებანიც კი რკინის გზაზე იქ მუშაკების დაბრუნების შესახებ, რომელნიც წინად სხვა სამუშაოზე იყვნენ გადასულნი, მოეკრიბა შემთხვევებში რკი ნის გზამ ვერ გამოიყენა ის კვალიფიკაცი ური მუშაკები, რომელნიც იქ სამუშაოდ იგ ზავნებოდნენ. პირდაპირ უნდა ითქვას, რომ გზას თავისი კადრები არ შეუსწავლია და ის მათ არ იცნობს. ჩვენ ამ ფაქტზე ვამ ტარებთ სხვადასხვა ღონისძიებებს გზის კადრებით გაძლიერებისათვის. საოლ ქო კომიტეტის გადაწყვეტილების თანახ მად, რკინის გზაზე უახლოეს დროში გაი გზავნება 30 სპეციალისტი, მათგან 25 კაცი პერიფერიებში უნდა იქნან გამოყენებულ ნი. თავის მხრივ დირექციამ ამ ნაკლებ ათი სპეციალისტისა უნდა გადაიყვანოს რა ონებში და ძირითად დეპოებში. მაგრამ ამით როდი ამოიწურება ჩვენს კადრებით გა ძლიერების ამოცანა. ჩვენს წინაშე უნდა და ვსვათ რკინის გზის კადრების მომზადების და გადამზადების ამოცანა.

ჩვენში ბევრია მომზადებული მუშაკების აყვანის მსურველი, მაგრამ კადრების ნაკლე ბობა სახალხო მეურნეობის ყველა დარგში ის ისე დიდია, რომ შეუძლებელია გადავ ვრათ ამიერ-კავკასიის რკინის გზის კადრე ბით გამაგრების ამოცანა, თუ დაუყოვნებ ლივ არ გავშლით მუშაობას თავისი კად რების მომზადებისა და გადამზადებისათვის. ჩვენში არის ამიერ-კავკასიის გზათა ინჟენე რები, ავტობლოკირობა, მოწყობილობათა მექანიზაცია, სელექტორული კავშირის გა ყვარიოება, ვაგონების ტვირთზედის უმარ ტივი გადიდება—ყოველივე ეს ახასიათებს ის ამიერ-კავკასიის რკინის გზის ელექტროფიკაციის გეგმაში, რომლის დამუ შავებას ახლავე უნდა შეუდგეთ.

რეკონსტრუქციის ეს გეგმა დამუშავებულ უნდა იქნას მეცნიერების და ტეხნიკის უახ ლეს მიღწევათა საფუძველზე. გეგმა უნდა გავაცნოთ მშრომელთა ფართო მასებს, ის ანგარიშით, რომ მისი განხილვის პროცესში ფართოდ გამოვიყენოთ ადგილების გამოც დილება.

ასეთია ის უმნიშვნელოვანესი ამოცანები, რომლებიც 1931 წელს დგანან ჩვენი სარკი ნიგზო ტრანსპორტის წინაშე ამიერ-კავკა სიაში.

11. მთლიანად გავატაროთ პარტიის დირექტივები რკინისგზელების ხელფასის და მოხარაგების შესახებ

რკინის გზელების ხელფასის მომარაგების შესახებ პარტიას გარკვეული დირექტივები აქვს მოცემული, მაგრამ ეს დირექტივები ჯერ არაა სრულად განხორციელებული. ტარი ფის ბრძოლაში „ცენტრალური კომიტეტის მარტის გადაწყვეტილების საფუძველზე, პირველ მაისისათვის დაამთავრონ თა ვისებრ გარდატეხა კლიენტურის დამკვი დებულებაში რკინის გზის ტრანსპორტის მი მართ. გადაჭრებულ შეკვეთებს მძიმავი შედეგებისაგან მისაცავად ძალიან ხშირად იძულებულ ჩვენი სამეურნეო ორგანოები და ამ შეკვეთების თავიანთ შტამპს აკრავენ ჩვე ნი გადაზიდვითა კომიტეტები. ამ უმსგავ სობას ბოლო უნდა მოეღოს. რით აიხსნება, რომ მთელ რიგ შემთხვევებში ადგილ აქვს იმ მძიმავი შედგენილობის გამოუყენებ ლობას, რასაც რკინის გზა იძულება კლიენ ტების სამასუხისმგებლო შეკვეთების მიხედ ვით? რატომ იყო, მაგალითად, რომ 10 ა-კ. რილს გადმოუცხრთავეთ ვაგონების პრო ცენტი 33-ს ზღვრად? რატომ არის, რომ ათო ბით ვაგონები უხდებათ დღიმა გადმოცვრი თვის მოლოდინში? ეს საერთოდ იმით აიხს ნება, რომ მთელი რიგი სამეურნეო ორგა ნოები ჯერ კიდევ რკინის გზის ტრანს პორტს ისე უყურებენ, როგორც ურემს. ბა რტიისა და მთავრობის არა ერთი მითითება, რომ საჭიროა ბრძოლა ტრანსპორტის არარა ციონალურად გამოყენების წინააღმდეგ, ცხოვრებაში არ ტარდება. იმ უმსგავსობე ბათაგან, რასაც ადგილი ჰქონდა თუ გინდ პირველ კვარტალში და შეეხებოდა ის მო ძრავი შედგენილობის გამოუყენებლობას, ჯერ კიდევ არავინ მიუცია პასუხისგებ ლება, თუმცა ვიცით ისეთი ალმაშფოთებელი ფაქტები, რომ ადგილი ჰქონდა სამაცივრო და ზოოლეთილი ვაგონების, ფიტინგებ ასე დიდ საჭიროებას განვიცდით, დაუნაბუ თებელ ღუკოებების და გამოუყენებლობას, ვაგონეის ვიცით სხვა ამის მსგავსი მოვლე ნებიც. საჭიროა ყველა დამნაშავეთ პასუხი აგოს ასეთი უმსგავსობისათვის.

12. პარტიული და პროფკავშირული ორგანიზაციები პირით სატრანსპორტო მეურნეობისაკენ

ჩვენი პარტიის ცენტრალურმა კომიტეტმა პარტიული და პროფკავშირული ორგანო ზაციების წინაშე დასვა მთელი რიგი უმნი შვნელოვანესი ამოცანები ტრანსპორტის გაჯანსაღების საქმეში.

მიმდინარე წლის პირველ კვარტალში პა რტიული მუშაობა რამდენიმედ გამო ცოცხლდა. მაგრამ პარტიული და კომკავ შირული ორგანიზაციები პირით წარმოები საქონ ჯერ კიდევ ვერ მობრუნებიან ბრძო ლისაკენ, როგორც ამას ცენტრალური კომიტეტი მო თხოვდა. დღემდე ტრანსპორტის პარტორგ რედების უყრადღების ცენტრში კიდევ არ არიან მოქცეულნი წარმოების კონკრეტული საკითხები. ტრანსპორტზე მომუშავე კომუ ნისტების მუშაობას პარტორგრედები და საფაბრიკო-საქარხნო საბჭოები ვერ უწევენ სწორ ხელმძღვანელობას. არა ყველა კომწოსნისტები და კომ კავშირელები მონაწილეობენ სოციალისტუ რი შეჯიბრების და დამკვრელობაში. პარ ტიული ორგანიზაციები და ცალკე კომუ ნისტები ხშირად არა ყველგან უდგანან სათავეში მასების აქტივობას მათ ბრძოლა ში სტრანსპორტო-საფინანსო გეგმის მთლი ანად განხორციელებისათვის.

ა.-კ. საოლქო კომიტეტი თავის დადგენი ლებაში პარტიული ორგანიზაციებისაგან მოითხოვს, ა.კ. ა.კ. (ბ) ცენტრალური კომი ტეტის მარტის გადაწყვეტილების საფუძველ ზე, პირველ მაისისათვის დაამთავრონ თა ვისებრ გარდატეხა კლიენტურის დამკვი რებაში და ამ მიზნით ცხრილში აღნიშნული ღონისძიებანი განახორციელონ. ამ ღონის ძიებათა შორის ყველაზე მნიშვნელოვანია ის, რომ ყველა ორგანიზაციამ ყურადღება მიაქციოს ვაგონების ტვირთზედის ამაღლებას, ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარებას, ვაგონების ტექნიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებას, ვაგონების ფიტინგებით უზრუნველყოფას, ვაგონების ტექნიკური მომსახურების გაუმჯობესებ

ეროვნული ბიბლიოთეკა

საგაზაფხულო ხვნა-თესვა დაუშვებელი ნელი ტემპით მიმდინარეობს

თელავის, ქასპის და სხვა რაიონებში საჭირო ყურადღება არ ექცევა თესვის გეგმის შესრულებას კვირაც სექტორში. — რკ. გზ. ტრანსპორტი აფერხებს მანქანა-იარაღების გადაზიდვას

აღვკვეთოთ ფვითმიმდინარეობაზე დაყრდნობა, გავაძლიეროთ თესვის ტემპები

გაასკეცებული ენერგიით

სისტემატიურმა ცუდმა ამინდებმა საგრძნობლათ შეაფერხა მინდვრად მუშაობის წარმატებით გაშლა. გამუდმებული წვიმების გამო გეგმით გათვალისწინებულ ვადებში ზოგან ვერ იქნა დაწყებული ხვნა-თესვა.

ამას უნდა მოუმატოთ ის გარემოებაც, რომ მთელ რიგ რაიონებში არა საკმარისი ყურადღება ექცევა თესვის სამუშაოთა დროზე შესრულებას, ადგილი აქვს „ობიექტიური“ მიზეზებით ჩამორჩენის გამართლებას და ოპორტუნისტულ თვითმიმდინარეობაზე დაყრდნობას, რაც გარკვეულ საფრთხეს უქმნიდეს საგაზაფხულო თესვის დროზე შესრულებას.

განსაკუთრებით უნდა აღინიშნოს ის გარემოება, რომ სათანადო ყურადღება არ ექცევა თესვის გეგმების დროზე შესრულებას ცერტ სექტორში. არის მთელი რიგი რაიონები და სოფლები, სადაც ჯერ-ჯერობით კოლმეურნეობათა გარეთ დარჩენილ ღარიბ და საშუალო გლეხების მიწები მოუწყობელია. გლეხებისათვის არ უწევნებიათ სად დასთესონ და რა დასთესონ. ამ მდგომარეობას საჭოვოკაციოდ იყენებენ კულაკები და ისინი აქეზებენ ღარიბს და საშუალო გლეხებს თესვის წინააღმდეგ. სოფ. კონდოლის (თელავის რაიონი) მუშებმა და ღარიბმა გლეხობამ გამოაშკარავეს კულაკ ბუნაგიშვილის ხვნა და საშუალო გლეხების 15 აპრილისათვის ხუთნახევარ ჰექტარზე დაუყენებლად დატოვების ფაქტი. ქასპის რაიონშიაც ხუთნახევარ ჰექტარზე მიმდინარეობს ხვნა-თესვა კერძო სექტორის ხვნით.

ყურადღება არ ექცევა აგრეთვე მანქანა-იარაღების დროზე მიწოდებას. — სადგურ აბაშაში ყრია ბამბის სათესი მანქანები, რომელიც ადგილობრივ საჭირო არ არის; ბამბეობის რაიონები კი განიცდიან სათესი მანქანების სიმცირეს. რკინის გზის ტრანსპორტი ვერ აკმაყოფილებს პარტიის და ხელისუფლების დირექტივებს სახელოფლო-სამეურნეო მანქანა-იარაღების გადაზიდვის დარგში.

ასეთი პირობებში ძნელია ლაპარაკი იმ გეგმის შესრულებაზე, რომელიც თესვის დარგში გვაქვს დასახული. მტკიცედ უნდა გვახსოვდეს, რომ ჩვენ გვიხდება არა ხელსაყრელი კლიმატური პირობების გამო შეკვეცილი თესვის ვადები. ეს მოითხოვს გაათკეცებულ ენერგიას მინდვრად სამუშაოთა დროზე შესრულების უზრუნველსაყოფად.

ამჟამად მთავარი ყურადღება უნდა მიექცეს: თესლის დაუშლელობას პირველ ხანებში უერო ადმინისტრატიული ხასიათი ჰქონდა, რაც ადგილებზე ხდებოდა ხოლმე. ამ მხრივ ბრალი მიუდგებათ სახ. სამეურნეო ორგანიზაციებს, რომლებიც ვერ ახერხებენ ადგილობრივ ორგანიზაციებთან ერთად ბრძოლას ამ ნაკლის წინააღმდეგ.

ამჟამად მთავარი ყურადღება უნდა მიექცეს: თესლის დაუშლელობას პირველ ხანებში უერო ადმინისტრატიული ხასიათი ჰქონდა, რაც ადგილებზე ხდებოდა ხოლმე. ამ მხრივ ბრალი მიუდგებათ სახ. სამეურნეო ორგანიზაციებს, რომლებიც ვერ ახერხებენ ადგილობრივ ორგანიზაციებთან ერთად ბრძოლას ამ ნაკლის წინააღმდეგ.

გარდა ამისა, მოისხენებს მასიური მუშაობა სწორედ ამ გაზაფხულის სასოფლო-სამეურნეო კამპანიის და განსაკუთრებით თესვის ირგვლივ: ყურადღება არ ექცევა ღარიბთა შორის მუშაობას, სასოფლო-სამეურნეო თაობრიები და აგრონომ-მუშებისა და ბრალო ქალაქელ მუშაკთა ბრიგადები ძლიერ სუსტად არიან გამოყენებული და სხვ.

ასეთ პირობებში ძნელია ლაპარაკი იმ გეგმის შესრულებაზე, რომელიც თესვის დროში გვაქვს დასახული. მტკიცედ უნდა გვახსოვდეს, რომ ჩვენ გვიხდება არა ხელსაყრელი კლიმატური პირობების გამო შეკვეცილი თესვის ვადები. ეს მოითხოვს გაათკეცებულ ენერგიას მინდვრად სამუშაოთა დროზე შესრულების უზრუნველსაყოფად.

ამჟამად მთავარი ყურადღება უნდა მიექცეს: თესლის დაუშლელობას პირველ ხანებში უერო ადმინისტრატიული ხასიათი ჰქონდა, რაც ადგილებზე ხდებოდა ხოლმე. ამ მხრივ ბრალი მიუდგებათ სახ. სამეურნეო ორგანიზაციებს, რომლებიც ვერ ახერხებენ ადგილობრივ ორგანიზაციებთან ერთად ბრძოლას ამ ნაკლის წინააღმდეგ.

გარდა ამისა, მოისხენებს მასიური მუშაობა სწორედ ამ გაზაფხულის სასოფლო-სამეურნეო კამპანიის და განსაკუთრებით თესვის ირგვლივ: ყურადღება არ ექცევა ღარიბთა შორის მუშაობას, სასოფლო-სამეურნეო თაობრიები და აგრონომ-მუშებისა და ბრალო ქალაქელ მუშაკთა ბრიგადები ძლიერ სუსტად არიან გამოყენებული და სხვ.

ასეთ პირობებში ძნელია ლაპარაკი იმ გეგმის შესრულებაზე, რომელიც თესვის დროში გვაქვს დასახული. მტკიცედ უნდა გვახსოვდეს, რომ ჩვენ გვიხდება არა ხელსაყრელი კლიმატური პირობების გამო შეკვეცილი თესვის ვადები. ეს მოითხოვს გაათკეცებულ ენერგიას მინდვრად სამუშაოთა დროზე შესრულების უზრუნველსაყოფად.

ალაზნის არხი 1 მაისს უნდა გაიხსნას

(წნორის-წყალი)

ამჟამად ალაზნის არხზე გაცხოველებული მუშაობა სწარმოებს. არხის მშენებლობაში ჩაბმულია 4000 მუშა. არხი ყოველ მიზეზს გარეშე უნდა ამუშავდეს ა-წ. 1-ლ მაისიდან. ამიტომ სიღნაღის რაიონის ორგანიზაციების საბრძოლო ამოცანაა—მომარაგონ არხი სათანადო მუშა-ხელით; ჯერ-ჯერობით კი არხი განიცდის მუშა-ხელის ნაკლებობას, რაც საფრთხეს უმზადებს არხის მშენებლობის საქმეს.

სიღნაღის რაიონალმასკომის პრეზიდიუმმა გამოიტანა დადგენილება 1000 კაცის არხზე სამუშაოდ გაგზავნის შესახებ, მაგრამ მუშა-ხელის შერჩევა სუსტად მიმდინარეობს.

კომკავშირის არხზე სამუშაოდ 200 კაცი უნდა გაეგზავნა; კომკავშირის სიღნაღის ორგანიზაციამ წამოაყენა შემხვედრი გეგმა და დაადგინა — მობილიზაციის წესით გაგზავნოს 300 კომკავშირელი. ამ დადგენილების შესრულებას ხელს არ უწყობენ ზოგიერთი სასოფლო საბჭოები და კოლმეურნეობების ხელმძღვანელები. მაგალითად, ზემო-მაჩხაანის და ანაგის კოლმეურნეობათა გამგეობებმა უარი განაცხადეს კოლმეურნე კომკავშირელთა არხზე სამუშაოდ გაგზავნაზე.

გარდა ამისა, შეიჩნეულია, რომ ზოგიერთი კომკავშირელი გარბის სამუშაოდან. ასე მაგალითად, სამუშაო მიატოვა სოფ. ვაქრის რამდენიმე კომკავშირელმა. ასეთი „კომკავშირელების“ წინააღმდეგ რაიკომის ბიურო ღებულობს სათანადო ზომებს.

არხის დამთავრებამდე დარჩა მხოლოდ დღეები. სიღნაღის რაიონის პარტიული, კომკავშირული, საბჭოთა და სხვა ორგანიზაციები დაკვრითი მუშაობას აწარმოებენ არხის ვადამდე დასამთავრებლად.

„კომუნისტი“-ს ბრიგადა.

თესვის ვრცენდიდან

— სენაკი, 27 აპრილი. (საკ. კორ.) სავაზაფხულო თესვის კამპანიასთან დაკავშირებით, 1931 წლის პირველ კვარტალში სენაკის რაიონს უნდა მოხმარებოდა 158.785 მან., ფაქტიურად კი გაცემული იქნა ს.ხ. ბანკის კანტორის მიერ მხოლოდ — 11.864 მანეთი და ისიც ჩაის თესვისათვის.

მეორე კვარტალში სოფლის მეურნეობაზე უნდა დაიხარჯოს—130.997 მანეთი. საქიროა მიღებულ იქნას ყოველგვარი ზომები სახსრების მთლიანად გამოსაყენებლად.

„კომუნისტი“-ს ბრიგადა.

ბორი, 26 აპრილი. ამჟამად გოლის რაიონში ტარდება საგაზაფხულო სას.-სამ. კამპანიის მიძღინარეობის მასიური შემოწმება. 20 აპრილისათვის რაიონზე მოხსენია იყო 11650 ჰექტარი, ანუ გეგმის 60 პროც. ხვნა-თესვის გეგმის შესრულებას ხელი შეუშალა განუწყვეტელმა წვიმებმა.

დამზღვეი სოფლები ფონდი კოლმეურნეობებში შეგროვილია 100 პროცენტით, ინდივიდუალურ სექტორში კი—87 პროც. მიღებულია ყველა ზომები ფურაჟის ბაზის გასაძლიერებლად. ტრაქტორების სახსრების მაქსიმალურად გამოყენებისათვის.

შაქრის ქარხნის, სიმინდის ღომის და ვაშლის კონტრაქტაციის გეგმა გადაჭარბებით არის შესრულებული.

კალგანელიძე.

ჟოშაისანი, 27 აპრილი. (საკ. კორ.) 20 აპრილისათვის რაიონში მოხსენიე იყო: კოლმეურნეობებში — 2799 ჰექ., ინდივიდუალურ სექტორში 6634 ჰექ., სახელმწიფო მეურნეობებში 942 ჰექ.. სულ 10.375 ჰექ. ანუ საერთო გეგმის — 32,9 პროც.

სხვადასხვა კულტურა კოლმეურნეობებში დათესილია 721 ჰექტარზე. ინდივიდუალურ მეურნეობებში—1151 ჰექტ. და სახელოო მეურნეობებში—65 ჰექტ.

ხვნა-თესვის საქმეში ძალზე ჩამორჩენენ: მექიანა, ჩიხრა, ტეხურა, ბოდბისხევი, საყურეთი და ქედა სიმონეთი.

ვ. ლ—ი.

ზემო-მაჩხაანი, 27 აპრილი. საგაზაფხულო თესვის გეგმები ზემო-მაჩხაანის (სოფლების რაიონი) სას. საბჭოში თავის დროზე ვერ დაეყვანილი კოლმეურნეობებიდან ოფიციალურ ცნობის კარამდე. თესვის მიმდინარეობის შესახებ ცნობებს ასრულებენ სასაბჭოთა ელემენტებიც. ამ ნაკლის ლიკვიდაციის მიზნით ორგანიზებულია სპეციალური ბრიგადა, რომელიც ადგილ-მამულის ხარჯზე სცნობებს. თავის გაზრდილი მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად და იმ ინტენსიური ბრძოლის გამო, რომელიც ამ პროცესის სისტემატიური დაწერილობის გამო ჩაიწია,

ירושלים בירת ישראל

מחיר 30 אגורות

ירושלים, יום ראשון, כ"ט באייר תשי"ח, 29 במאי 1938

שנה 31

הכנסת השנייה בחרה בראשות הממשלה

בן־גוריון הרכיב ממשלה חדשה

ראש הממשלה ושר הביטחון: דוד בן־גוריון

שר החוץ: משה שרת

שר האוצר: לוי אשכול

שר המשפטים: פנחס רוזן

שר העבודה: יצחק נבון

שר הדתות: משה שפירא

שר החינוך והתרבות: זלמן ארן

שר הבריאות: יוסף בורג

שר הפנים: משה חיים שפירא

שר התחבורה: משה כרמל

שר הפיתוח: משה קול

שר הדואר: פנחס לבון

שר העבודה: יצחק נבון

שר הדתות: משה שפירא

שר החינוך והתרבות: זלמן ארן

שר הבריאות: יוסף בורג

שר הפנים: משה חיים שפירא

שר התחבורה: משה כרמל

שר הפיתוח: משה קול

שר הדואר: פנחס לבון

שר המשפטים: פנחס רוזן

שר האוצר: לוי אשכול

שר החוץ: משה שרת

ראש הממשלה ושר הביטחון: דוד בן־גוריון

הכנסת השנייה בחרה בראשות הממשלה

בן־גוריון הרכיב ממשלה חדשה

ירושלים בירת ישראל

מחיר 30 אגורות

ירושלים, יום ראשון, כ"ט באייר תשי"ח, 29 במאי 1938

שנה 31

הכנסת השנייה בחרה בראשות הממשלה

בן־גוריון הרכיב ממשלה חדשה

ראש הממשלה ושר הביטחון: דוד בן־גוריון

שר החוץ: משה שרת

שר האוצר: לוי אשכול

**שר המשפטים: פנחס רוזן