ბოლშევიკური პარტიის ცენტრალური კომიტეტის, ცენტრალური საკონტროლო კომიტეტის და საქართველოს ცკ-ის ორგანო

ფასი 5 კაპ.

კომუნისტი

ცკ-ის ორგანო

საქ. კომუნისტური პარტიის (ბ) ცენტრ. კომიტეტის — და — საქართველოს მუშათა, გლეხთა, წითელარმიელთა და მეზღვაურთა დეპუტატების საბჭოების

რედაქცია
თბილისი, რუსთაველის პროსპ. № 16, მეორე სართული
რედაქციაში საქმეზე მოლაპარაკება შეიძლება შემდეგ დღეებში
დღის 12 საათიდან 5 საათამდე და საღამოს 8 საათიდან 12 საათამდე.
ტელეფონი:
რედაქციის . . . 14—76
რედაქციის მდივნ. 23—47
მდივნის . . . . 10—58
მმართვ. განყოფილ. 22—44

მთავარი კანტორა
თბილისი, რუსთაველის პროსპ. № 64, ტელეფონი № 3—81
ხელმოწერების წესი
მუშა - მოსამსახურე: თვითეს, ექვსეულის 3თვიანზე ნახევარწლიანზე, 9თვიანზე და 1 წლიანზე — 1 მან., დანარჩენებზე — 1 მან., 30 კ.
სპარსეთის ფილიალებში: ნორმალური ტარიფის ტარიფის ზომით 1—3 ჯერ, ტექსტის ზომით—2 ჯერ, სპარსეთის ფილიალის ტარიფის ზომით 3—6 ჯერ, გარეთ განსაკუთრებული ფასით. ტარიფის ზომის ერთეული არის 1 ს. სმ. 50 კაპ. განსაკუთრებული, გარეთ განსაკუთრებული ფასით, ტარიფის ზომის ერთეული არის 1 ს. სმ. 50 კაპ.

ჯულფა-ბაქოს რკინის გზის მშენებლობის მდგომარეობა. ეროვნების შესახებ

(სპეც. კ. პ. (ბ) ამიერ-კავკასიის სიღელეები მოსკოვიდან მოსახლეობა ჯულფიდან ბაქოში ჩავიდნენ. ჯულფა-ბაქოს რკინის გზის მშენებლობის მდგომარეობის შესახებ. სპეციალ კომისიები ადგილზე მუშაობენ. სპეციალ კომისიების აღნიშნულ მუშაობის შესახებ ამიერ-კავკასიის ფედერაციული მთავრობის სხდომაზე მოხსენებით გამოვიდა ამიერ-კავკასიის ფედერაციული რკინიგზების მინისტრი ამხ. ლეონიძე. მოხსენებაში აღნიშნულ იქნა შემდეგი ფაქტები:

1. სრულიად არაადეკვატურია ის „ჯულფა-ბაქოს რკინიგზის“ ხელმძღვანელობის ყურადღება, რომელიც ამ მშენებლობის მნიშვნელობასთან შედარებით, რაც ამ მშენებლობას ენიჭება, სრულიად არ შეესაბამება. „ჯულფა-ბაქოს რკინიგზის“ აპარატი, მისი ხელმძღვანელობა, მისი ბიუროკრატიული სახასიათო, აბსოლუტი ფეხი ვერ აუწყვია ამ მშენებლობის სწრაფ მოწყობისთვის, საჭიროების შემთხვევაში ინიციატივის გაჩენებისთვის, ავტორიტეტის მოპოვებისთვის და მით ნაკლებ შესაძლებლობას იძლევა ამ მშენებლობის ხელმძღვანელობისთვის.

2. მშენებლობის მეორე უბანზე პროექტირებასთან დაკავშირებით ის ანომალია, რომ ამ მშენებლობის ორგანიზაციის ხელმძღვანელობა ამ საკითხის გადაწყვეტაში ვერ ან არ ინიციატიულობს (მე-4 უბანი), შეიძლება ითქვას დაღლილ, მტვრეულობა, ატეხილი ხელმძღვანელობა ამ საკითხის გადაწყვეტაში სხვადასხვა ერთგვარად მუშებს შორის.

ყველაზედ ყურადსაღები ფაქტი ამ მშენებლობის მშენებლობის მოთხოვნაც „ჯულფა-ბაქოს რკინიგზის“ ხელმძღვანელობის მიერ არის ნაჩვენები.

„ჯულფა-ბაქოს რკინიგზის“ აპარატში და ხელმძღვანელობის ახლო სხდომაზე შეიქმნა ერთგვარი ფანატიზმი ამ მშენებლობის ძირითად ეტაპად გადაქცევის შესახებ და მაგალითისათვის ის გადაწყვეტა მიეღოთ, რომ ეს მშენებლობა უნდა დამთავრებულიყო 1930-31 წლის ბოლოსთვის.

ამ ფანატიზმის ატმოსფეროში ჩაეფლო „ჯულფა-ბაქოს რკინიგზის“ აპარატი და ამ ფანატიზმის ზეგავლენით ის ფაქტიურად ჩაეფლო ბიუროკრატიულ ფორმალიზმში, რომელიც ამ მშენებლობის ნორმალურ მსვლელობას ხელს უშლის.

1930-31 წლის ბოლოსთვის ამ მშენებლობის დამთავრების ფანატიზმის ატმოსფეროში ჩაეფლო „ჯულფა-ბაქოს რკინიგზის“ აპარატი და ამ ფანატიზმის ზეგავლენით ის ფაქტიურად ჩაეფლო ბიუროკრატიულ ფორმალიზმში, რომელიც ამ მშენებლობის ნორმალურ მსვლელობას ხელს უშლის.

ამ

საყოველთაო-სავალდებულო პირველადაწყებითი სწავლების გატარების მოსამზადებელი მუშაობა მთელ რიგ რაიონებში ძალიან ნელი ტემპით მიმდინარეობს

საყოველთაო-სავალდებულო სწავლების გატარება საფრთხეშია

თათბირი სასკოლო განათლების მორიგ ამოცანებზე

სასწრაფო განათლების სარაიონო მუშაკთა თათბირი

გუშინ, სხლთშ 7 საათზე, განათლების მუშაკთა სახლში გაიხსნა სახლობა განათლების სარაიონო მუშაკთა და კომკავშირის სარაიონო კომიტეტების რესპუბლიკური თათბირი სასკოლო განათლების საკითხებზე.

თათბირი გახსნა განათლების სახალხო კომისარის ამხ. გაიოზ დეკანოზიშვილის მოკლე სიტყვით.

ამხ. გაიოზ დეკანოზიშვილის მოხსენება გარემები გაიკითხა ამხ. ჯოჯუა (ტყიბული), ჯუგელი (ზესტაფონი), ბურჭულიანი (ბორჯომი), ბუაჩიძე (ონი), ბაბალიანი (ახალციხე), ჯანელიძე (ლანჩხუთი), ბერიკაშვილი (ახალქალაქი), ბოკუჩავა (ოზურგეთი), ჯაფარიძე (ქობულეთი), ბუაძე (ცაგერი), ჯანელიძე (ბანდზა), ამხ.

ლენინის პროსპექტის გაყვანის გარშემო

(წერილი რედაქციის მიმართ)

კომშენტი-"ს 4 სექტემბრის №-ში (206) მოთავსებული ანგარიში იმ მოხსენებიდან, რომელიც გაიმართა პოლიტიკურ კლუბში, სადაც ლენინის პროსპექტი იქნა შესახებ, თუ რა მიზანით-დღეინ უნდა იქნეს გაყვანილი ლენინის პროსპექტი" — აქ ბაზრობისთვის სათიფლით მოთავსებული ანგარიშში ნათქვამია, რომ პროსპექტის პროექტის, რომელიც მე, ინჟ. ფელდმანს, მეცენიერს ოთხი დღეების იქნა.

ამის შესახებ საჭიროდ მიმაჩნია განვაცხადო, რომ ეს დღეებიანი ნეის პროექტის უცოტეს არა ყველა დამწერე სპეციალისტებსა, არამედ მთლად თბილისის ადმინისტრაციის იქნეს, რომელთაგან ანხორციელებული თავიანთ პროექტს და ნეის პროექტი ერთმანეთს ადარებდა, ეს ნეის პროექტი დიდი ნაკლოვანებით ხასიათდებოდა, ამიტომ ეს პროექტი ნეის პროექტის ნაცვლად არ უნდა იქნეს მიღებული.

ამ პროსპექტის ძირითადი ნაკლოვანებანი ის იყო, რომ 1) ფუნდამენტის ნეის ახორ, რომ 1) ფუნდა გადიათიოვდეს ლენინის ბაქოზე.. პირიქით, ეს ნაკლი კი არ არის, არამედ დიდი უპირატესობაა, რადგანაც დღეს თუ ხვალ ლენინის ქუჩა მაინც უნდა გაფართოვდეს. არ უნდა დავიწყებული, რომ ზემეურიდან მოძრაობა განსაკუთრებით დიდი იქნება, ვინაიდან მოძრაობა მიღის სამი მიმართულებით — ვაკისკენ, სახურთალოსკენ და სადეპოსკენაც, ამიტომ უმთავრესია ალაგს გათვითოეული ლენინის ქუჩა რეკონსტრუქციის პროექტის ოფიციალურ პროექტში ნეიდან ნეის ნაცვლად საჭიროა სრული სამხრეთ დაზეიდან, მარცხენა მხარეზე, თუ რომელიც პროსპექტიდან ვიანგარიშებთ. თბილისის ადმინისტრაციის ამ ამოცანად აგება ახალი სახლებს, რომელიც 3—4 წლის შემდეგ დასაბერავი გახდება.

მეორე ნაკლი — მაღალი ვიადუკის ქვირი ჯდება... ეს ვიადუკი, პირველ, ძალიან დიდ დროებით, ვინაიდან ორნაირად იქნება გამოყენებული — როგორც ხიდი (და როგორც ასეთი ფუნქციონირებს პრაქტიკულად ორ საათში ერთხელ) და როგორც ავტომობილების ავტოსადგომი (ამ ფუნქციონირებს ყოველ დღე). მეორე მე შეიძლება ამ დიდი ხანგრძლივ ფაზის მანძილზე მოძრაობის დატოვება — ამ მიმართულებით ყოველგვარ ეკონომიური ხიდი ეკონომიური დიდი ეკონომიური ხიდი ეკონომიური დიდი ეკონომიური ხიდი ეკონომიური დიდი უმთავრესად მოძრაობისაგან მიღის სამი მიმართულებით — ვაკისკენ, სახურთალოსკენ და სადეპოსკენაც, ამიტომ უმთავრესია ალაგს გათვითოეული ლენინის ქუჩა პრესკიზიული მოძრაობა ვაკის