პროლეტარებო ყველა ქვეყნისა, შეერთდით!

კომუნისტი

საქ. კ. პ.(ბ) ცენტ. და ტფ. კომიტეტების და ცაკის ორგანო

ფასი 10 კაპ.
პარასკევი,
26
აპრილი
1935 წ.
№ 98 (4254)

სანიმუშო გავხადოთ საბჭოთა ტრანსპორტი!

რკინისგზის ტრანსპორტის მუშებო და მუშა ქალებო, მეთაურებო და ინჟინრებო! მთლიანად მოსპეთ მარცხები და ავარიები! სატვირთო ვაგონის მთლიანად გამოყენებისა და სწრაფი მიმოქცევისათვის! შრომის რკინისებური დისციპლინისათვის! კვალიფიკაციის ამაღლებისათვის! პასუხისმგებლობის გადიდებისათვის! ტრანსპორტის მეთაურთა ბოლშევიკური ხელმძღვანელობისათვის! (საკ. კ. პ. (ბ) ც. კ.-ის სამაისო ლოზუნგებიდან)

ბოლშევიკურად ვიბრძოლოთ რკინისგზის ტრანსპორტის მიერ გეგმის გადაჭარბებით შესრულებისათვის *)

ამხ. ლ. მ. კაგანოვიჩის სიტყვა რკინისგზის ტრანსპორტის მუშაკთა თათბირზე 1935 წ. 1—9 აპრილს

I

თათბირის მნიშვნელობა

ამხანაგებო! საკ. კ.პ.(ბ) ცენტრალური კომიტეტის და მთავრობის დავალებით გზათა სახალხო კომისარიატმა მოიწვია ეს თათბირი გზების უფროსთა, საგზაო პოლიტგანყოფილებების უფროსთა, საექსპლოატაციო განყოფილებების და მათი პოლიტგანყოფილებების მთელ რიგ უფროსთა, უდიდესი სადგურების, სავაგონო უბნების, საორთქლმავლო დეპოების, რკინისგზის მშენებლობების უფროსთა და პარტორგთა, ზოგიერთი გზის დარგების უფროსთა შემადგენლობით. ამ თათბირს ესწრებიან აგრეთვე მრეწველობის მუშაკები, რომლებსაც უშუალო კავშირი აქვთ ტრანსპორტთან.

ჩვენს თათბირზე მონაწილეობას ღებულობენ პარტიის და მთავრობის ხელმძღვანელები. ჩვენს თათბირს ესწრება ის, ვინც არის მთელი ჩვენი ქვეყნის აღმაფრთოვანებელი დიადი საქმეებისათვის, ვინც ახლა არის ჩვენი, რკინისგზელების, აღმაფრთოვანებელი და ხელმძღვანელი ტრანსპორტის გაუმჯობესებისათვის ბრძოლაში — ჩვენი ამხანაგი **სტალინი** — (მქუხარე ტაში).

ჩვენი თათბირის მნიშვნელობა არაჩვეულებრივია. იმდენად მწვავედ დგას ტრანსპორტის საკითხი, რომ შეუძლებელია ჩვენი თათბირის ამოცანების დაყვანა მარტო მიმდინარე საკითხების გამორკვევამდე. არ შევცდები თუ ვიტყვი, რომ ასეთია არამარტო ჩვენი პარტიის, არამედ საბჭოთა კავშირის მშრომელ მასათა უმრავლესობის შეგრძნება, ასეთია მათი შეგნება.

პარტიის ხმით, ჩვენი დიადი სამშობლოს ყველა მშრომელის ხმით ამხანაგმა სტალინმა პარტიის მე-17 ყრილობაზე თქვა, რომ „ტრანსპორტი წარმოადგენს იმ ვიწრო ადგილს, რომელზედაც შეიძლება წაიფორხილოს და თითქმის უკვე ფორხილობს კიდეც, მთელი ჩვენი ეკონომიკა და უწინარეს ყოვლისა, ჩვენი საქონელბრუნვა".

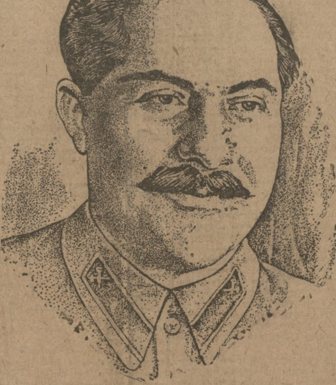
ეს არის საკითხის ისეთ მწვავედ დაყენება, რომელსაც ნამდვილად უნდა აემოძრავებინა ყველა რკინისგზელი. სამწუხაროდ პარტიის მე-17 ყრილობის შემდეგ რკინისგზების მუშაობაში ნამდვილი გარდატეხა არ მომხდარა. რკინისგზების მუშაკებმა ჯერ კიდევ ვერ შეიგნეს მდგომარეობის სერიოზულობა და იმ გაფრთხილებათა სერიოზულობა, რომლებიც მოგვცა პარტიის მე-17 ყრილობამ.

სიმართლე უნდა ითქვას — რკინისგზელთა უმრავლესობას ჯერ კიდევ არ შეუთვისებია მუშაობის ის მეთოდები, რომლებითაც ღორძინდებოდა, ვითარდებოდა, მტკიცდებოდა და უდიდეს ძალად გაიზარდა ჩვენი სოციალისტური ინდუსტრია. მძიმე მრეწველობის მეთოდები, რომლებიც გამოყენებულ იქნა დონბასის ქვანახშირის მრეწველობის გარდაქმნის დროს, ხოლო შემდეგ წარმატებით იქნა გამოყენებული ჩვენი მრეწველობის ყველა დარგში,— ეს მეთოდები, რომლებიც პარტიის ცენტრალურმა კომიტეტმა და მთავრობამ თავისი დადგენილებებით რკინისგზის ტრანსპორტზედაც გაავრცელეს, — ვერ გაითვალისწინეს რკინისგზის ტრანსპორტის მუშაკებმა.

საქმე ახალ გზათა ძიებას კი არ ეხება. გზა მოცემულია ამხ. სტალინის გამოსვლებში, ცენტრალური კომიტეტის და სახკომსაბჭოს დადგენილებებში, პარტიის და მთავრობის ხელმძღვანელების მიერ, პარტიის ყრილობაზე და საბჭოების ყრილობაზე წარმოთქმულ სიტყვებში. საქმე ეხება მხოლოდ პრაქტიკული მუშაობის გაუმჯობესებას, ყველა რკინისგზელის, პირველ რიგში მათი საუკეთესო ნაწილის ძალთა, შეგნების და უნარის დარაზმვას ამ გზის პრაქტიკულად განხორციელებისათვის.

ამ თათბირზე ჩვენ უნდა შევაჯამოთ წარსული, შევაჯამოთ არა ქაღალდზე, არამედ ჩვენს პრაქტიკულ მუშაობაში. ჩვენ უნდა ვთქვათ, რომ **შემდეგში ისე მუშაობა, როგორც ახლა რკინისგზებზე მუშაობენ, შეუძლებელია.** ჩვენ უნდა დავსახოთ პრაქტიკული ღონისძიებანი, თუ როგორ ვიმუშაოთ უკეთ, როგორ აღმოვფხვრათ ის უდიდესი დეფექტები, რომლებიც არის რკინისგზის ტრანსპორტზე.

თათბირზე არ არის დასმული საკითხი საერთოდ რკინისგზის ტრანსპორტის ყველა დარგის მუშაობის შესახებ, არამედ აღებულია სამი საკვანძო საკითხი — მარცხებთან ბრძოლის, ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარების და კაპიტალური მშენებლობის საკითხები. ეს საკითხები, რომლებიც გადამწყვეტ საკითხებს წარმოადგენენ, საშუალებას გვაძლევენ მიმდინარე ბრძოლა შევათავსოთ რკინისგზის ტრანსპორტის შემდგომი რეკონსტრუქციის პერსპექტივებთან.



II

მარცხებთან ბრძოლის შესახებ

მარცხებისა და ავარიების წინააღმდეგ ბრძოლის ამოცანები იმდენად ნათლად არის ჩამოყალიბებული 19 მარტის ბრძანებაში, რომ მე ამ თათბირზე არ შევუდგები მათ დაწვრილებით განმეორებას. შევჩერდები მხოლოდ ბრძანების პრაქტიკულად განხორციელების რამდენიმე საკითხზე. უწინარეს ყოვლისა, საჭიროა ეს თათბირი და ყველა რკინისგზელი მოერიდონ გადაჭარბებულ წარმოდგენას მარცხებისა და ავარიების წინააღმდეგ ბრძოლაში განწყობილებათა მომხდარ გარდატეხაზე. **მარცხებისა და ავარიების წინააღმდეგ ბრძოლაში ნამდვილი გარდატეხა ჯერ კიდევ არ არის.**

თვითკრიტიკა უნდა გავუწიოთ საკუთარ თავს და ჩვენს ირგვლივ მყოფთ, ყოველდღე შევამოწმოთ საკუთარი თავი, თუ რისი გაკეთება შეიძლება იმისათვის, რომ თავიდან აგვეცილებია მარცხები და რა არ არის გაკეთებული. უნდა გამოვამჟღავნოთ ის ადამიანები, რომლებიც ლაპარაკობენ და საქმეს კი არ აკეთებენ. ახლა დიდი საფრთხე მდგომარეობს იმაში, რომ მარცხებთან ბრძოლის შესახებ გამოცემული ბრძანებით გამოწვეული აღფრთოვანებით, მისალმებებით, სენტიმენტებით, მოწონებებით და აღტაცებით არ წავახდინოთ პრაქტიკული მუშაობა, რომელიც უნდა გაიშალოს ჩვენში ამ ბრძანების გარშემო.

წინათაც იყო გამოცემული ბრძანებები მარცხებთან ბრძოლის შესახებ. ბევრი მათგანი ძალიან კარგი იყო. მაგრამ მთელი უბედურება იმაში მდგომარეობდა, რომ არ იყო ბრძანებათა შესრულების შემოწმება. ფიქრობდნენ, რომ მარცხებისა და ავარიების წინააღმდეგ ბრძოლა არის იმ საერთო მუშაობის და ღონისძიებათა ერთი მესამედი ნაწილი, რომელსაც რკინისგზები ატარებენ. სრულიად ვერ გაიგეს, რომ გზათა მუშაობის ხარისხის ძირითადი მაჩვენებელი მარტო მარცხები და ავარიები კი არ არის, არამედ მასთან ბრძოლაც **რკინისგზის ტრანსპორტის მუშაობის გარდაქმნის უმნიშვნელოვანესი ბერკეტია.**

ახლანდელი გარდაქმნა მიმდინარეობს ამ გარდაქმნისადმი წინააღმდეგობასთან ბრძოლაში. ასეთი წინააღმდეგობის ელემენტები, გულახდილად რომ ვთქვათ, მოიპოვება ისეთ ადამიანებსაც კი, როგორიც ჩვენ თვითონ ვართ, — ტრანსპორტის მეთაურებს.

ტრანსპორტის მუშაკთა უმრავლესობა ფიქრობს, რომ მარცხი — ეს სავსებით გარდაუვალი მოვლენაა. აი სწორედ ასეთ განწყობილებათა წინააღმდეგ არის მიმართული მარცხებთან ბრძოლის შესახებ გამოცემული ბრძანების მახვილი. იმისათვის, რომ წარმატებით წავიყვანოთ რკინისგზელთა მილიონები მარცხებთან საბრძოლველად, საჭიროა, ძირითად კადრებს — მეთაურებს ჰქონდეთ გამარჯვების რწმენა.

ბრძანება ერთერთ პირველხარისხოვან ორგანიზაციულ ღონისძიებად აყენებს — გზების უფროსის სავალდებულო წასვლას მარცხის თვითეული მნიშვნელოვანი შემთხვევის გამოსაკვლევად. აქ ბევრი გამოვიდა მარცხის ადგილზე გამგზავრების საკითხის გარშემო. ზოგიერთი გამოსული ამხანაგი ეჭვს გამოთქვამდა ექნებათ თუ არა მათ საკმაო დრო იმისათვის, რომ წავიდნენ მარცხების გამოსაკვლევად და მათი მიზეზების აღმოსაფხვრელად. იწყებენ გამოანგარიშებას: დღეღამეში 24 საათია, ამ ხნის განმავლობაში უამრავი სამუშაო უნდა შესრულდეს, ხელი უნდა მოვაწეროთ ამდენ და ამდენ ქაღალდს, დავწეროთ მოხსენება გზათა სახალხო კომისარიატში და ამავე დროს ჩვენგან კიდევ მოითხოვენ ხაზზე გასვლას. უნდა შევიგნოთ, რომ სწორედ ეს არის მუშაობისადმი კანცელარიულ - ბიუროკრატიული მიდგომა. რატომ? იმიტომ, რომ, თუ თქვენ გზის სამმართველოდან ერთი თვით გაემგზავრებით ხაზზე, რასაკვირველია, არა ბიუროკრატიულად, ყველა პირობითობის და გარეგნული ფორმების დაცვით, არამედ საფუძვლიანად ჩასწვდებით საკითხის ყველა წვრილმანს, მთელს მის სიღრმეს, შეამოწმებთ ადამიანებს მუშაობის დროს, მაშინ ქაღალდები უთქვენოდაც დაიწერება, შეიძლება ცოტა უფრო უხეიროდ დაიწეროს, მაგრამ სამაგიეროდ გზა უკეთ იმუშავებს. ამაში ეჭვი არ უნდა შეგვეპაროს (ტაში).

თუ გზის უფროსს თითონ არ შეუძლია წასვლა, დაე გაგზავნოს თავისი მოადგილე. ჩვენ აქ მოვისმინეთ საანგარიშო მოხსენებანი მარცხთა შესახებ. სარკინისგზო მშენებლობის რა მრავალ პრაქტიკულ საკითხს არ შევეხეთ მარცხთა შესახებ საანგარიშო მოხსენებებთან დაკავშირებით: აქ იყო საკითხები ორთქლმავლების, მემანქანეების, ვაგონების, ლიანდაგის, სიგნალიზაციის, ექსპლოატაციის შესახებ, ერთი სიტყვით, გზების ყველა დარგის, მთელი მუშაობის საკითხები.

რა გზით უფრო ადვილია თვითონ ისწავლო და სხვებსაც ასწავლო ოპერატიულად მართვა? იმ გზით ხომ არა, რომ ქაღალდის სუფთა ფურცელზე დასწერო შესანიშნავი ინსტრუქცია, კრებაზე წარმოსთქვა შესანიშნავი სიტყვა, თუ იმ გზით, რომ თვითონ ისწავლო ოპერატიულად ხელმძღვანელობა და სხვებსაც ასწავლო ავარიების მაგალითზე, დამარცხების მაგალითზე იქ, სადაც თქვენ იძულებული იქნებით ლოგიკით, ნებისყოფით გამოასწოროთ და უხელმძღვანელოთ ოპერატიულად? მაგალითად, გზის თვითეულმა უფროსმა, თვითონ უნდა ისწავლოს მარცხის სალიკვიდაციო დამხმარე მატარებლის ხელმძღვანელობა. გზის უფროსმა ან მისმა მოადგილემ თვითონ უნდა გაარჩიოს მარცხის თვითეული მნიშვნელოვანი შემთხვევა არა იმ თვალსაზრისით, რომ „დიდი" დასკვნები გამოიყვანო და შემდეგში შეადგინო „მარცხთა მავნებლობის შესახებ თეზისები" შეადგინო, არამედ უმთავრესად იმისთვის, რომ გაარკვიო როგორ შეიძლება ნამდვილად, ოპერატიულად თავიდან აცილებულ იქნას ეს მარცხები.

რადგან ამჟამად გზების მუშაობა შეფასდება მარცხებთან და ავარიებთან ბრძოლის შედეგების მიხედვითაც, ამიტომ არის საშიშროება, რომ ადგილებზე შეეცდებიან დაფარონ ნამდვილი მდგომარეობა, არ მიაწოდებენ ცნობებს ყველა მომხდარი ავარიის ან მარცხის შესახებ. ჩვენ ვაფრთხილებთ ამხანაგებს, რომ პიროვნების და წარსული დამსახურების მიუხედავად, უსასტიკეს პასუხისგებაში მივცემთ თვალის ახვევის, გზათა სახალხო კომისარიატის ხელმძღვანელობის მოტყუების, პარტიის და მთელი ქვეყნის მოტყუების მცირეოდენი ცდისთვისაც კი.

გზების უფროსების საანგარიშო მოხსენებებმა და კამათმა გამოავლინა და დღის წესრიგში დააყენა მთელი რიგი მნიშვნელოვანი პრაქტიკული საკითხები, თუმცა ყველამ ვერ გამოხატა ის დაძაბულობა და ის სიმწვავე, რომლითაც დასმულია საკითხი მარცხების შესახებ.

გზათა სახალხო კომისარიატის სამმართველოებმა და განყოფილებებმა დეტალურად უნდა დაამუშაონ ყველა ღონისძიება და მიაღწიონ აქ თათბირზე დასმულ პრაქტიკულ ღონისძიებათა ცხოვრებაში გატარებას.

საგზაო მეურნეობის დარგში სწორად წამოაყენეს წინადადება უახლოეს თვეში ჩატარდეს ხაზზე დაგებული რელსების მთლიანად შემოწმება, გამოიცვალოს მოძრაობისთვის საშიში ყველა გაბზარული რელსი, რელსი, რომლებსაც დაზიანებული აქვთ თავი, ძირი და სხვ., საჭიროა შემდეგში ასეთი მთლიანი შემოწმება ჩატარდეს წელიწადში ორჯერ — გაზაფხულის დასაწყისში და ზამთრის დამდეგს. დიდი ყინვების დაწყებამდე, ე. ი. ბალასტის დნობის და გაყინვის პერიოდში. საჭიროა დაწესდეს გზის საზომებით გზის სისტემატიურად შემოწმების ზუსტი გრაფიკი.

მემანქანეები უმოკლეს ვადაში მომარაგებულ უნდა იქნან შემოწმებული გზის გრძივი პროფილებით და მიეცეთ მათ სპეციალური ინსტრუქციები მატარებლების გაწყვეტის მხრივ საშიში ადგილების შესახებ და იმის შესახებ, თუ როგორ უნდა გაატარონ ამ ადგილებში მატარებელი. ამასთან საჭიროა სასწრაფოდ აღდგენილ იქნას ყველა საგზაო ნიშანი (აღმართის, დაქანების დასაწყისი სიგრძე და სხვ.), აგრეთვე დაიდგას განსაკუთრებული ნიშნები ყველა საშიშ ადგილზე.

ამავე დროს საჭიროა დაევალოს მემანქანეებს აუცილებლად აცნობონ პირველსავე სადგურზე დეპოს მორიგეს მატარებლის არანორმალური სვლის (ბიძგები და სხვ.) ყველა შენიშნული ადგილის შესახებ, რათა გზის მუშებს დაუყოვნებლივ შეეძლოთ მათი გამოსწორება.

ბრძანებაში აღნიშნული იყო, რომ აქამდე რკინისგზებს თითქმის არ ჰქონდათ დეფექტოსკოპები, ე. ი. ხელსაწყოები, რომლებიც საშუალებას გვაძლევენ სწრაფად და ზუსტად გამოვარკვიოთ რელსების ყველა ნაკლი. ამავე დროს მეტროშენის გამოცდილებამ დაგვანახა, რომ ამხ. კარპოვის დეფექტოსკოპი საშუალებას გვაძლევს აღმოვაჩინოთ დეფექტები, რომლებიც უბრალო თვალით არ მოჩანს. ჩვენს მრეწველობას სავსებით შეუძლია შეასრულოს დაკვეთები ასეთ დეფექტოსკოპებზე, როგორც რელსებისათვის, ისე სავაგონო და საორთქლმავლო ღერძებისთვის, საჭიროა მხოლოდ მეტი ინიციატივა და შეუპოვრობა რკინისგზის ტრანსპორტის მუშაკების მხრით.

ჩვენი მოძრავი შემადგენლობა — ვაგონები და ორთქლმავლები — სახიჩრდება არა მარტო გზათა სახალხო კომისარიატის გზებზე, არამედ აგრეთვე მრეწველობის მისასვლელ გზებზე. ეს მისასვლელი გზები კიდევ უფრო მოუვლელ მდგომარეობაშია, ვიდრე გზათა სახალხო კომისარიატის საგზაო მეურნეობა. ამხ. ორჯონიკიძე შეგვპირდა, რომ ენერგიულ ზომებს მიიღებს თავისი ხაზით, რათა უკვე უახლოეს თვეებში წინ წასწიოს საწარმოთა სატრანსპორტო სამქროები და გააუმჯობესოს მისასვლელი გზების მდგომარეობა. ჩვენ თავის მხრით უნდა გამოვყოთ გზათა სახალხო კომისარიატის სპეციალური ინსტრუქტორები მისასვლელი გზების მდგომარეობისთვის თვალყურისადევნებლად, რათა არ გაუშვათ ვაგონები იმ მოუვლელ გზებზე, რომელთა მდგომარეობა დაზიანების საფრთხეს უქმნის ჩვენს მოძრავ შემადგენლობას.

სავაგონო და საორთქლმავლო მეურნეობის დარგში

კამათში სწორად აღნიშნა ღერძის ყელთა მოხარატების უმსგავსო ხარისხი სარემონტო პუნქტებში, დეპოებსა და ქარხნებში. უცოდინარობისა თუ გულგრილობის გამო შემრემონტე მუშები ხშირად სჭრიან ღერძის ყელის წინაქვესასაფეხურო ნაწილის სათლებს, რაც იწვევს ღერძის ყელის დამტვრევას გზაში და საგრძნობ მარცხებს. საჭიროა უახლოეს დროში მივცეთ ინსტრუქცია ზეინკლებს — დამთვალიერებლებს და ოსტატებს სათლების მნიშვნელობის შესახებ და მივაღწიოთ იმას, რომ აღარ მოხდეს უცოდინარობის გამო სათლების ჩამოჭრა. წყვილი ბორბლის რემონტში აქამდე გაბატონებულია გაუპიროვნება. საჭიროა თვითეული წყვილი ბორბლის მიხედვით ჩაწერილ იქნას იმ ოსტატის სახელი, რომელიც პასუხს აგებს რემონტისათვის.

საჭიროა გადათვალიერებულ იქნას მთელი რიგი „რაციონალიზატორული" გამარტივებანი, რომელნიც აუარესებენ რემონტის ხარისხს, მაგალითად, აქ მართებულად შემოიტანეს წინადადება აიკრძალოს კაკვის გაცვეთილი ნაწილების ელექტროშედუღება, რესორების რემონტი მოხდეს თერმიული ღუმელებით და სათანადო წნეხებით მოწყობილ ქარხნებში და უბნებში.

საჭიროა ჩატარდეს მთელი რიგი ღონისძიებანი ავტოსამუხრუჭო მეურნეობის მოსაწესრიგებლად და პირველ რიგში იმისთვის, რომ მზეთავებს ვასწავლოთ ავტომუხრუჭების ხმარება. ეს, და აგრეთვე მემანქანეების სათანადოდ ინსტრუქტირება ხელს შეუწყობს მატარებლების ამჟამად ხშირი გაჩერების საგრძნობლად შემცირებას.

დიდი ბოროტებაა მატარებლების ხშირი გაწყვეტა გზაში. გარდა მემანქანეების ინსტრუქტირებისა, გარდა ყველაზე უფრო სუსტ მემანქანეებზე სპეციალურად მემანქანე — მასწავლებლების მიმაგრებისა, გარდა საშიშ ადგილებზე გამაფრთხილებელი ნიშნების მოწყობისა, საჭიროა გულდასმით ვადევნოთ თვალყური გადასაბმელი ხელსაწყოების ხარისხს და დავავალოთ მემანქანეებს და მთავარ კონდუქტორებს მატარებლის გაგზავნის წინ პირადად შეამოწმონ რამდენად კეთილსინდისიერად არის გაკეთებული მატარებლის გადაბმა.

განსაკუთრებით დიდი მნიშვნელობა აქვს დამხმარე მატარებლებს

მარცხთაგან მიყენებულ ზარალში ზოგნი ითვლიან მხოლოდ ვაგონების, ორთქლმავლების და გზის დაზიანების ღირებულებას. ნამდვილად კი ყველაზე მეტ ზარალს გვაყენებს მოძრაობის შეწყვეტა სადგურებს შორის რამდენიმე საათით. საჭიროა დამხმარე მატარებლებზე ვიქონიოთ ონკანები, ამჟამად კი, ონკანების მიღებამდე, უნდა დავდგათ მთელი რიგი უბრალო მოწყობილობა.

დამხმარე მატარებელი უნდა იყოს ყოველ ძირითად და მოსაბრუნებელ დეპოში. თუ გზის უფროსები მაგრად მოჰკიდებენ ხელს დამხმარე მატარებლების მოწყობას, უახლოეს 2-3 თვეში მნიშვნელოვან უბნებზე მათ უკვე ექნებათ რიგიანად მოწყობილი დამხმარე მატარებლები და ამით საგრძნობლად შეამცირებენ მარცხთა და მოძრაობის შეწყვეტის შედეგების ლიკვიდაციის ვადას.

ახლა დამხმარე მატარებლები დაჰყავს შემთხვევით ხალხს და იგი უფრო უხეირო სასოფლო სახანძრო რაზმს ჰგავს, ვიდრე ორგანიზებულ, ყველა საჭირო მოწყობილობით მომარაგებულ დამკვრელ საავარიო ბრიგადას. კადრები, რომლებიც მომსახურებას უწევენ დამხმარე მატარებლებს, მუდმივად მათზე უნდა იქნენ მიმაგრებულნი; ისინი ყურადღებით უნდა შევარჩიოთ და ვასწავლოთ მათ. უნდა გავითვალისწინოთ მატარებელზე ამ მუშების სწრაფად გამოძახების შესაძლებლობა მარცხის დროს. მატარებლის სათავეში უნდა იდგეს მტკიცე, ენერგიული უფროსი. გზის უფროსები აღარ უნდა ელოდენ შემდგომ მითითებებს გზათა სახალხო კომისარიატიდან, მათ თვითონ უნდა გაშალონ მუშაობა ადგილზე. დამხმარე მატარებლების ორგანიზაციის მსვლელობისა და მუშაობის მიხედვით ვიმსჯელებთ ჩვენ გზების ხელმძღვანელი კადრების სურვილისა და იმის უნარის შესახებ, რომ მტკიცე ნიადაგზე დააყენონ მარცხთა შედეგების ლიკვიდაცია.

სიგნალიზაცია და კავშირგაბმულობა. ბრძანების გამოქვეყნების შემდეგ გზები შეუდგნენ სიგნალიზაციის მოწესრიგებას. ზოგიერთ გზაზე (პერმის, ტომსკის, ნაწილობრივ ჩრდილოეთისაზე) უკვე არის ცოტაოდენი გაუმჯობესება მაგრამ მაინც, როგორც ეს გზათა უფროსების პასუხმა დაამტკიცა, გზების უმრავლესობაზე სასიგნალო მეურნეობა უყურადღებოდ და უთვალყუროდაა მიტოვებული. ერთი განყოფილება მეორეს აკისრებს პასუხისმგებლობას სიგნალების უმსგავსო მდგომარეობისათვის. ეს უნდა მოვსპოთ და ყველამ ერთსულოვნად უნდა მოჰკიდოს ხელი სიგნალიზაციის მოწესრიგებას.

აქ სწორად იყო დასმული საკითხი სიგნალების გადაყვანის შესახებ ნავთის განათებიდან ელექტროგანათებაზე. საჭიროა ორთქლმავლებიც, პირველ რიგში სამგზავრო და სამანევრო ორთქლმავლები, გადავიყვანოთ ელექტროგანათებაზე. აქ ჩიოდენ სასიგნალო მინების ნაკლებობას. ახლა გზათა სახალხო კომისარიატმა მძიმე მრეწველობის სახალხო კომისარიატისაგან მიიღო მუშის ქარხანა და თვითონ ჩვენზეა დამოკიდებული სასიგნალო მინის წარმოების გადიდება. ამასთან ერთად თვითეულ გზას შეუძლია წვრილი სასიგნალო მოწყობილობის მიღების საკითხში მეტი მოქნილობა გამოიჩინოს, რისთვისაც უნდა დაამყაროს კავშირი ადგილობრივ მრეწველობასთან. ასეთი სამეურნეო მოქნილობა გზებზე ჯერ კიდევ ნაკლებადაა. ისინი რჩეობენ დეპეშით აცნობონ თავისი საჭიროებანი გზათა სახალხო კომისარიატს და შემდეგ თქვან, გზათა კომისარიატმა არ მოგვცაო. მართალია, გზათა სახალხო კომისარიატის აპარატი მოუქნელია, მაგრამ არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება დაუშვათ, რომ რკინისგზა, რომელიც მსხვილ სამეურნეო ორგანიზაციას წარმოადგენს, თვითეულ წვრილმანის შესახებ დეპეშას უგზავნიდეს გზათა სახალხო კომისარიატს და ადგილობრივ არ იღებდეს საჭირო ზომებს. არ შეიძლება ცენტრალიზაცია აბსურდამდე მივიყვანოთ, გზებმა მეტი ინიციატივა უნდა გამოიჩინონ.

რკინისგზის ბევრი მუშაკი აგდებულ დამოკიდებულებას იჩენს სიგნალებისადმი, სიგნალებს არ იცნობენ და არც ანგარიშს უწევენ. გზათა უფროსების და პოლიტგანყოფილებების მნიშვნელოვანი ამოცანაა — განამტკიცონ პატივისცემა სიგნალებისადმი, მიაღწიონ ისეთ მდგომარეობას, რომ ყოველი რკინისგზელი ზუსტად იცნობდეს სიგნალიზაციის წესებს.

სიგნალი—ეს წმინდა საქმეა. მისი დარღვევის უფლება არავის არა აქვს

გზათა სახალხო კომისარიატი ყოველდღე იღებს ცნობებს დახურული სემაფორების გავლის ათეულ შემთხვევათა შესახებ. ეს ცხადჰყოფს საორთქლმავლო ბრიგადების დისციპლინის მოშლილობას. ზოგიერთი მემანქანე ცდილობს თავის მართლებას: მეგონა, სემაფორი ტყუილუბრალოდ იყო დაკეტილიო. მართლაც, იყო შემთხვევები, როდესაც სადგურის მორიგეები იმ მიზნით, რომ უფრო გულდამშვიდებით ემუშავათ, ჰკეტავდნენ სემაფორებს, თუმცა სადგური თავისუფალი იყო და შეეძლო მატარებლის მიღება. თავისი ასეთი მოქმედებით სადგურის მუშაკებმა შეაჩვიეს მემანქანეები, რომ ანგარიში არ გაეწიათ სიგნალებისთვის. ჩვენ ენერგიულად ვიბრძოლებთ სადგურის მუშაკების გულგრილ დამოკიდებულების წინააღმდეგ თავისი მოვალეობისადმი. **მაგრამ ჩვენ არ შეგვიძლია დაუშვათ, რომ მემანქანემ დისკუსია მოაწყოს და თვითნებურად გადაწყვიტოს — გავიაროთ თუ არა დაკეტილი სემაფორით.**

რკინისგზის ტრანსპორტზე უნდა იყოს რკინის დისციპლინა და ეს უპირველეს ყოვლისა შეეხება სიგნალების სასტიკად დაცვას.

რკინის გზებზე ჯერ კიდევ არ ესმით დისციპლინის ბოლშევიკური მნიშვნელობა, არ ესმით, რომ დისციპლინა დაეხმარა ბოლშევიკებს მიეღწიათ მუშათა კლასის გამარჯვებისათვის უდიდეს ქვეყანაში, არ ესმით, რომ დისციპლინა დაგვეხმარა ჩვენ, ტიტვლებს, შიშვლებს, მშიერებს დაგვემარცხებინა საბჭოთა ხელისუფლების მტრები, გავმხდარიყავით უდიდეს ქვეყნად.

დისციპლინა — ძველი წყობილების საფრთხობელა, დისციპლინა, რომელსაც ძალით, მათრახით და შოლტით ნერგავდნენ, — ასეთი დისციპლინა იყო მეფის მთავრობის დროს. ჩვენს ქვეყანაში კი შეგნებულ შრომის დისციპლინასაც მიჰყავს წინ სოციალისტური საქმე და სასწაულებს ახდენს.

დისციპლინა საკუთარი თავისათვის, სოციალისტური სამშობლოსათვის, საბჭოთა ქვეყნისათვის, მილიონ მშრომელთათვის — ასეთი დისციპლინა ტრანსპორტზე ჯერ კიდევ არ აქვთ შეგნებული. აი ამიტომ სთელავენ ფეხით ამ დისციპლინას ზევიდან დაწყებული ქვევითამდე. ვერ ახერხებენ ისე დარაზმონ მემანქანეები, მესრეები, დისპეტჩერები, კონდუქტორები და სხვა მუშაკები, რომ ისინი „მთელის გულით" ჩაებან შეჯიბრებაში. ამ თავის უნიათობას ზოგიერთი ხელმძღვანელი ინაზღაურებს იმით, რომ სჯის მარჯვნივ და მარცხნივ. რასაკვირველია, არიან კლასობრივი მტრები, რომლებიც შეგნებულად ეწევიან მავნებლობას. თუ კაცი მართლაც გაუსწორებელია, უცხოა, ის უნდა გადავაყენოთ და დავსაჯოთ. მაგრამ ასე როდი უნდა ვექცეოდეთ მშრომელ ადამიანს, რომელსაც შემთხვევით რაიმე დანაშაული ჩაუდენია.

არ შეიძლება სასამართლო და დისციპლინარული სასჯელი მასობრივ ღონისძიებად გადავაქციოთ და ის გამოვიყენოთ ხოლმე ზოგ დეპოსა თუ უბნებზე თითქმის მთელი პერსონალის უმრავლესობის მიმართ. მაშინ მათ ეკარგებათ მნიშვნელობა. დისციპლინარულმა სასჯელმა ხელი უნდა შეუწყოს დანარჩენი მასის მუშაობის გაუმჯობესებას. მაგრამ ამისათვის საჭიროა, ის გამოვიყენოთ გაუსწორებელთა მიმართ. ყველა დანარჩენ ადამიანის მიმართ უნდა გამოვიყენოთ ტექნიკური სწავლება და სწავლება ბრძოლაში. უნდა მიიხვდეთ, რომ თუ შენ ზრდი ადამიანს სკოლურად — ეს ერთია, და თუ ზრდი ადამიანს ბრძოლაში, აკრიტიკებ მას რევოლუციონერ - ბოლშევიკის მთელის აღშფოთებით, — ეს სულ სხვა შედეგს იძლევა თუ შენ დამნაშავეს „ყურს აუწევ", როგორც რევოლუციონერი, როგორც ადამიანი აღშფოთებული უმსგავსოებით, როგორც ადამიანი, რომელსაც გული შესტკივა საქმისათვის—ეს აუცილებლად გამოიღებს თავის ნაყოფს. აი ეს რევოლუციური ბრძოლა, ეს ნამდვილი ბოლშევიკური მიდგომა ადამიანთა სწავლებისადმი, ნაკლთან ბრძოლისადმი—ჯერ კიდევ არ არის რკინის გზებზე.

მარცხებთან ბრძოლაში რეალურ წარმატებებს ჩვენ მივაღწევთ მხოლოდ ბრძოლის შედეგად, შედეგად იმისა, რომ ტრანსპორტზე შეიქმნება ერთგვარი ბირთვი ადამიანებისა, რომლებიც სტალინურად, რევოლუციურად, ნამდვილად შეიგნებენ, რომ მარცხებთან, ავარიებთან ბრძოლის საქმე ტრანსპორტის გაჯანსაღების საქმეა, არა მარტო რკინისგზელთა ღირსების საქმე, არამედ ჩვენი ქვეყნის ღირსების საქმეა (ტაში).

ჩვენ განზრახული გვაქვს ბოლომდე ვიბრძოლოთ მარცხებთან ბრძოლის შესახებ გამოცემულ ბრძანების განხორციელებისათვის. ცრემლისმომგვრელ რეზოლუციების წერას ჩვენ არ შევუდგებით. და თვითეული რკინისგზელი, პირველ რიგში თვითეული მეთაური, რომელსაც აქვს თავისი ღირსების გრძნობა, რკინისგზელების, ჩვენი პარტიის, ჩვენი საბჭოთა ქვეყნის ღირსების გრძნობა—უნდა შეუდგეს საქმეს და მიაღწიოს იმას, რომ ეს ბრძანება განხორციელებულ იქნას. მარცხთა რიცხვი და ფარგლები უნდა შემცირდეს რადაც არ უნდა დაგვიჯდეს (ხანგრძლივი ტაში).

III

ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარების შესახებ

ტვირთზიდვის გეგმის შესრულებისათვის ბრძოლა—ნიშნავს ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარებისათვის ბრძოლას.

საკითხი ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარების შესახებ არის საკითხი რკინისგზების მიერ ტვირთზიდვის გეგმის შესრულების შესახებ.

ამავე დროს მთელ რიგ გამოსულ ამხანაგების სიტყვებში ისმოდა წარსულის მუსიკა—გზების ჩვეულებრივი „დავა" გზათა სახალხო კომისარიატის საექსპლოატაციო სამმართველოსთან საზომ-მაჩვენებლების შესახებ. ჩვენ დღეს ეს კი არ გვაინტერესებს. ჩვენ უნდა ავამაღლოთ ჩვენი ამოცანების ტექნიკურ, პრაქტიკულ, ორგანიზაციული დაყენების განსაზღვრულ დონეზე იმისათვის, რომ ვუპასუხოთ ერთ კითხვას, რომელსაც პარტია, მთავრობა და მთელი ქვეყანა გვიყენებს: რატომ ვერ ასრულებთ თქვენ, რკინისგზელები, ტვირთზიდვის გეგმას, ფიქრობთ თუ არა თქვენ გეგმის შესრულებას ოდესმე?

საშუალო სადღეღამისო დატვირთვა უნდა ავიდეს 55.717 ვაგონიდან 1934 წელს 63 ათას ვაგონამდე 1935 წელს. მაგრამ, ვინაიდან პირველ კვარტალში საშუალო სადღეღამისო დატვირთვა შეადგენდა სულ 55.282 ვაგონს, მეორე კვარტალისათვის კი დაწესებულია მხოლოდ 62 ათასი ვაგონი დღეღამეში, რათა საშუალება მიეცეს რკინისგზებს შესაფერისად მოემზადონ შემოდგომა-ზამთრის ტვირთზიდვისათვის. მესამე და მეოთხე კვარტალში დატვირთვის წლიური გეგმის შესრულებისათვის ჩვენ უნდა დავტვირთოთ არა ნაკლებ 67 ათასი ვაგონი დღეღამეში.

ამხ. სტალინის წინადადებით სოციალისტური ინდუსტრია წელს ჩვენ უდიდეს დახმარებას გვიწევს—ჩვენ მივიღებთ 80 ათას ახალ სატვირთო ვაგონს (ორღერძიანი სათვალავით). მაგრამ **ტვირთზიდვის წლიური გეგმის შესრულებისათვის ძირითად რეზერვს წარმოადგენს** რკინისგზების მუშაობის გაუმჯობესება—ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარება და არსებული მოძრავი შემადგენლობის რემონტის სწორი ორგანიზაცია.

ვაგონების ბრუნვის დაჩქარების ამოცანა უშუალოდ დაკავშირებულია ტვირთზიდვის სახელმწიფო გეგმის შესრულების ამოცანასთან. თუ ჩვენ არ დავაჩქარეთ მიმოქცევა, არ გვეყოფა ვაგონები იმისათვის, რომ წლის მეორე ნახევარში დავტვირთოთ დღეღამეში 67 ათასი ვაგონი.

პირმოთნეობენ ისინი, ვინც ფიცულობენ გადაზიდვების გეგმის შესრულებას და ამავე დროს საეჭვოდ ხდიან ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარების შესახებ მიცემულ დავალების შესრულების შესაძლებლობას. აუცილებელია პირდაპირ ითქვას, რომ მთელ რიგ რკინისგზელებს, მათ შორის მეთაურებსაც, არა სწამთ ტვირთზიდვის გეგმის შესრულების შესაძლებლობა. აქედან წარმოსდგება, საკითხის ასეთი ვიწრო უწყებრივი „საგზაო მაშტაბით" დაყენება. აქედან უუნარობა დავდგეთ მთელი ბრძოლის ველის ანალიზის სიმაღლეზე, სადაც ჩვენ უნდა ვიბრძოდეთ და ვიმარჯვებდეთ.

ბრძოლის წარმატებისათვის უპირველეს ყოვლისა საჭიროა არმიის, და პირველ რიგში მისი მეთაურების, აბსოლუტური რწმენა გამარჯვებისა. ამოცანები რთული და მძიმეა, მაგრამ მათი განხორციელება სავსებით შესაძლებელია. ამისათვის არსებობს ყველა ობიექტური წანამძღვარი. დაბრკოლება მხოლოდ ჩვენი მუშაობის ხარისხშია. **რკინისგზაზე უდიდესი რეზერვებია, და თუ მცირედათ მაინც გავაუმჯობესებთ ჩვენს მუშაობას, არა თუ შევასრულებთ, არამედ გადაჭარბებითაც შევასრულებთ გეგმას.**

რისგან შესდგება ვაგონების მიმოქცევის დრო? ეს ციფრები მეტად დამახასიათებელია და ისინი მტკიცედ უნდა შეითვისოს თვითეულმა რკინისგზელმა. 1934 წელს საშუალოდ ერთი ვაგონი გადიოდა ერთი დატვირთვიდან მეორემდე 1.029 კილომეტრს, აქედან 300 კილომეტრს ცარიელი, 211 საათში, ე. ი. 8,78 დღეღამეში.

ვაგონი „მოგზაურობაში" იყო, როგორც ანგარიშებში წერენ, 72,5 საათს.

მაგრამ ეს 72.5 საათიც უნდა გამოვშიფროთ, რადგან ამაში შედის გაცდენა შუალედ სადგურებზე. თუ ამ გაშიფრვას მოვახდენთ, გამოვა, რომ ვაგონი მოძრაობაში იყო მხო-

(გაგრძელება იხ. მე-2 გვ.)

---

*) ამ სტენოგრამაში შეერთებულია ამხ. ლ. მ. კაგანოვიჩის ორი გამოსვლა—რკინისგზის ტრანსპორტის სამეურნეო და პოლიტგანყოფილებათა მუშაკების თათბირზე 1—4 აპრილს და რკინისგზის პოლიტგანყოფილებათა მუშაკების თათბირზე—9 აპრილს.

ეროვნული ბიბლიოთეკა

ბოლშევიკურად ვიბრძოლოთ რკინისგზის ტრანსპორტის მიერ გეგმის გადაჭარბებით შესრულებისათვის

ამხ. ლ. მ. კაგანოვიჩის სიტყვა

ლოდ 46,7 საათს. ე. ი. 21,6 პროც. იდგა შუალედ სადგურებში ორთქლმავლის მიერ წყლის აღების გამო, ღუმელის გაწმენდის მიზეზით, ბუქსების დათვალიერებისა და დაზეთვის გამო—26,8 საათს. ე. ი. 12,8 პროც. და სხვ.

ვაგონი იდგა დატვირთვა-გადმოტვირთვის სადგურებში და საწარმოების გზებზე საშუალოდ 47 საათს—22 პროცენტი, იდგა დამხარისხებელ და საუბნო სადგურებში—91 საათს—43 პროცენტი. საუბნო კომერციული სისწრაფე—14,2 კილომეტრი საათში, ტექნიკური სისწრაფე—22—23 კილომეტრი საათში. დღეღამის განმავლობაში ვაგონი მოძრაობდა მხოლოდ 5.2 საათს და გადიოდა ამ დროის განმავლობაში 117 კილომეტრს.

საჭიროა მივუდგეთ თვითეულ ციფრს, რომლებისაგანაც შესდგება ვაგონების მიმოქცევა, და მკაცრად შევამციროთ ისინი. პირველ რიგში უნდა შევამციროთ უმსგავსი გაცდენები, რისგამოც ახლა სატვირთო ვაგონები დროის ოთხი მეხუთედით გაცდენილია და მხოლოდ დროის ერთ მეხუთედს მუშაობენ.

ვაგონების მიმოქცევის ასეთ შეფასებას ყველა რკინისგზელი როდი ეთანხმება. ბევრი მათგანი, განსაკუთრებით ექსპლოატაციის დარგის მუშაკები, არამც თუ მარტო მიიჩნევენ ვაგონების გაცდენის სამარცხვინო ციფრებს, არამედ ცდილობს „თეორიულადაც" კი დაასაბუთოს. ისინი ცდილობენ დაამტკიცონ, რომ ვაგონების მიმოქცევის მხრივ მათ „გადააჭარბეს" დასავლეთ ევროპას და ამერიკას. არ არის რა იმაზე უფრო ქულიკური, ვიდრე ამის მტკიცება! ამ ვაითეორეტიკოსებს სანიმუშოდ მოჰყავთ კაპიტალისტური მეურნეობა—უარყოფითი მხარე—ამერიკაში ვაგონი უფრო ნაკლებად არის გამოყენებული, ვიდრე ჩვენში და ამიტომ საჭიროა დამაკმაყოფილებლად მივიჩნიოთ ვაგონების ჩვენში არსებული მიმოქცევაო. ამასთან ისინი გვირჩევენ დავაკანონოთ ვაგონების ის გაცდენები, რომლებსაც ადგილი აქვს ჩვენში. ზედმეტია იმის მტკიცება, რომ ეს არის წმინდა ბურჟუაზიული თეორია, რომელიც უგულებელყოფს საბჭოთა იმ გეგმიანი მეურნეობის უპირატესობებს, რაც საშუალებას გვაძლევს თავიდან ავიცილოთ დროის და მატერიალური რესურსების ის უნაყოფო მტაცებლური ხარჯვა, რომელიც აუცილებელია ბურჟუაზიულ მეურნეობაში. ამერიკაში მრავალი გზა კლიენტისათვის საკონკურენტო ბრძოლაში იძულებულია დათანხმდეს ვაგონების გაცდენას დატვირთვის მოლოდინში. ამას გარდა, კრიზისის გამო, მათ უფრო მეტი ვაგონი მოეპოვებათ, ვიდრე გადასაზიდი ტვირთი, ამავე დროს ეს ბურჟუაზიული „ვაი-თეორეტიკოსები" ექსპლოატაციის [illegible] ინსტიტუტიდან ჩქმალავენ ამერიკის და გერმანიის რკინისგზის ტრანსპორტის იმ ძლიერ მხარეებს, რომლებიც ჩვენ შეიძლება ნიმუშად გამოგვადგეს.

ცნობილია, რომ ამერიკაში ძირითად მაგისტრალებზე სატვირთო მატარებლები მიდიან 600 კილომეტრზე მეტი სისწრაფით დღე-ღამეში. გერმანიაში სატვირთო მატარებლები იმ მიზნით, რასაც, როგორც ჩანს, მეურნეობასთან პირდაპირი დამოკიდებულება არა აქვს, ვარჯიშობენ დიდი სისწრაფით სვლაში—75-დან 90 კილომეტრამდე საათში.

და აი იმის ნაცვლად, რომ პატიოსნად უამბონ ჩვენს პრაქტიკოს რკინისგზელებს, თუ რა უნდა ისწავლონ და რა არ უნდა ისწავლონ საზღვარგარეთული ტრანსპორტისაგან, ეს ადამიანები ამახინჯებენ ფაქტებს, რათა მლიქვნელური და ყალბი მსჯელობით იმაზე, ახლა ჩვენი ტრანსპორტი ამერიკის ტრანსპორტზე უკეთ მუშაობსო, ჩაგვიშალონ ტრანსპორტის გარდაქმნისათვის საუკეთესო ადამიანების მობილიზაციის საქმე და საბოტაჟი გაუწიონ ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარების და გაცდენებთან ბრძოლის საბრძოლო ამოცანას.

სამწუხაროდ, უნდა ვღიაროთ, რომ ასეთი დამპალი თეორიები ძალიან გავრცელებულია საექსპლოატაციო დარგის მუშაკთა შორის.

ამ თეორიების „შემოქმედნი" პატივისცემით სარგებლობენ სამეცნიერო-საგამოკვლევო ინსტიტუტებსა და უმაღლეს სასწავლებლებში. პრესაში (ჟურნალი „ექსპლოატაცია ჟელეზნიხ დოროგ" და სხვ.) და გზათა სახალხო კომისარიატის პრაქტიკულ მუშაკთა შორისაც.

ამჟამად საექსპლოატაციო დარგის მუშაკები—კომუნისტები აღიარებენ, „მხედველობიდან გამოგვეპარა" ასეთი ანტისახელმწიფოებრივი თეორიებიო, მაგრამ მოდით და შემოვიტანოთ სრული გარკვეულობა. საექსპლოატაციო დარგის კომუნისტ მუშაკთა დანაშაული არის არა მარტო ის, რომ მათ „მხედველობიდან გამოეპარათ". არამედ ის, რომ მათი ნაწილი თვითონ იყო მოქცეული ამ ბურჟუაზიული თეორიის გავლენის ქვეშ. ზოგიერთი—იმის გამო, რომ ჩაეფლო მიმდინარე ოპერატიულ საკითხებში და არ შესწევდა საკითხების ბოლომდე დამუშავების უნარი, ზოგიერთი კიდევ იმიტომ, რომ თვითონ იყო განწყობილი ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარების წინააღმდეგ.

ტრანსპორტის ტექნიკური რეკონსტრუქციის ამოცანები პარტიამ და მთავრობამ უკვე დააყენეს პრაქტიკულ რელსებზე. პარტია და მთავრობა ღებულობენ მთელ რიგ კონკრეტულ ღონისძიებებს იმისათვის, რომ ტექნიკურად უკეთ შეაიარაღონ ტრანსპორტი. მაგრამ ვაითეორეტიკოსებს და კიდევ მოჩანჩალე ოპორტუნისტებს ეს კი არ უნდათ, მათ სურთ დაუმალონ საზოგადოებრიობას, ჩვენს ქვეყანას, რომ უჭირველ წარმოებს რკინისგზების არსებულ ტექნიკურ საშუალებათა გამოყენება და ამით იფუშება სახალხო მეურნეობის წარმატებით განვითარება.

კონსერვატიული ელემენტები, მათ შორის ზოგიერთი კომუნისტიც, ცდილობენ დაამტკიცონ, რომ ვაგონს ან როგორც ისინი მოფერებით იტყვიან,—„კოლოფს", „ფეტვერას გაიოსწორავ". ჩვენ ვამტკიცებთ და ამაში უსათუოდ დაგვეთანხმება ყოველი პატიოსანი რკინისგზელი, საბჭოთა ქვეყნის ყოველი მოქალაქე, რომ სადგურებზე უმსგავსი გაცდენების შემცირება, ვაგონების სვლის დაჩქარება—ისეთი საქმეა, რომლის განხორციელებაც სავსებით შესაძლებელია და რომელიც დამოკიდებულია სუბიექტურ ფაქტორებზე, თვით რკინისგზელთა მუშაობის უნარსა და სურვილზე.

ექსპლოატაციის დარგის ზოგიერთი მუშაკი ცდილობს თავისი დანაშაული თეორიული შეცდომებისათვის შეამსუბუქოს იმაზე მითითებით, რომ პრაქტიკულ მუშაობაში იგი აძლევდა სწორ მაჩვენებლებს ვაგონების მიმოქცევის შესახებ, მაგრამ ამ შემთხვევაშიაც კი ნათელია, რომ თვით მაჩვენებლებს ხელი და ფეხი არა აქვს, შენ იგი დასწერე და დევს თავისთვის არხეინად. იმისთვის, რომ განხორციელდეს მუშაობის მაჩვენებლები, საჭიროანი არიან ადამიანები, რომლებიც დარწმუნებული იქნებიან მაჩვენებელთა სისწორეში და იბრძოლებენ ამ მაჩვენებლებისათვის. ადგილობრივი მუშაკები მაშინათვე ამჩნევენ სიყალბეს ხელმძღვანელობაში, თუ ხელმძღვანელები აძლევენ მაჩვენებლებს. ხოლო თვითონ ეჭვი ეპარებათ მათ რეალობაში, თვითონ ფიქრობენ რომ ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარება შეუძლებელია, რომ ჩვენ უმისოდაც „გაუსწრით ამერიკას", — ადგილებზე ამას მაშინათვე გრძნობენ და აღარ იბრძვიან მაჩვენებლებისათვის. მაჩვენებლები რჩება ქაღალდზე და ვაგონები თავისი დროის ოთხი მეხუთედით გაცდენილია და დროის მხოლოდ ერთ მეხუთედს მოძრაობენ.

მოცემული ნორმების გატარებისათვის ბოლშევიკური ბრძოლის ნაცვლად ჩვენ ვხედავდით დიპლომატიობის თამაშს, გზების ვაჭრობას გზათა სახალხო კომისარიატთან. ამას უნდა დავუმატოთ, რომ ექსპლოატაციის ვაი — თეორეტიკოსებმა ტყუილ უბრალოდ გაართულეს ვაგონების მიმოქცევის საკითხი უამრავი შეთხზული და ხელოვნური ფორმულით და ბევრ მაჩვენებელს გამოაცალეს მათი სასიცოცხლო შინაარსი.

სავსებით გასაგებია, რომ ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარების პრაქტიკულად განხორციელებისათვის საჭიროა გაიფანტოს „თეორიათა ბურუსი", შერჩენილ იქნას სრული გარკვეულობა მუშაკების გონებაში. ამისთვის აუცილებელია ბოლომდე ვამხილოთ ანტისახელმწიფოებრივი ბურჟუაზიული თეორიები, ძლიერ გავრცელებული ექსპლოატაციის დარგის მუშაკებს შორის გზათა სახალხო კომისარიატში და ადგილებზე.

ახლა განვიხილოთ რეალური რეზერვები და შესაძლებლობანი, რომლებიც რკინისგზაზე მოიპოვება ვაგონების მიმოქცევის დასაჩქარებლად.

შევამციროთ ვაგონების გაცდენა სადგურებზე, დავაჩქაროთ მატარებლების სვლა.

დამხარისხებელ სადგურებზე სატრანზიტო ვაგონები იმამუშავების დროს დგანან 12—14 საათს დღეღამეში. ამ გაცდენის შემცირება ადვილად შეიძლება, როგორც ამას გვიჩვენებს მოწინავე სადგურების პრაქტიკა, სულ ცოტა 25—30 პროცენტით. ასეთი შემცირება საშუალებას მოგვცემს საგრძნობლად დავაჩქაროთ ვაგონების მიმოქცევა.

პირველ ყოვლისა საჭიროა ყურადღება მიექცეს დიდ დამხარისხებელ სადგურებს, რომლებიც ამჟამად, როგორც წესი, წარმოადგენენ ვაგონების „დამყოვნებლებს".

ხაზზე სულ არის 31 სადგური მომუშავე გორაკებით. ავიღოთ აგრეთვე ამდენივე დიდი დამხარისხებელი სადგური გორაკით. სულ მივიღებთ 70—80 სადგურს, რომელნიც წყვეტენ გეგმის ბედს, განა ამჟამად ეს სადგურები გამორჩეული არიან რაიმე მხრით პოლიტიკურად, ორგანიზაციულად ან მატერიალურად? ამ სადგურებზე სუფევს უსუფთაობა, უწესრიგობა და სადგურის უფროსს გროში-კაპიკიც არა აქვს იმისათვის, რომ გაასუფთაოს და წესრიგში მოიყვანოს თავისი სადგურის ტერიტორია. განა არ შეიძლება ამ 70—80 სადგურის სანიმუშოდ დაყენება ყოველმხრივ? საჭიროა მხოლოდ ამ საქმეს ხელი მოვკიდოთ რევოლუციურად, ბოლშევიკურად და არა ჩინოვნიკურად, და ვაგონების გაცდენა ამ სადგურებზე საგრძნობლად შემცირდება.

უბედურებაც იმაშია, რომ რკინისგზებზე ძალიან ბევრი მაჩვენებელია. ძალიან ბევრი აღრიცხვაა და ძალიან ცოტაა ნამდვილი ბრძოლა.

ამჟამად დამხარისხებელი სადგურების მუშაობაში არ ჩანს დაძაბულობა, მუშაობენ ხარვეზებით, ზანტად — დღე-ღამის პირველ ნახევარში და უფრო გაცხოველებით მე-18 საათისთვის.

ამ დღეებში მე ვიყავი ლიუბლინოს სადგურზე, სადაც დავყავი დილის 9 ნახევრიდან ნაშუადღევის 2 ნახევრამდე, ლიუბლინო არ არის სხვებზე ნაკლები სადგური. იგი ასე თუ ისე თავს ართმევს თავის მუშაობას და ამავე დროს მუშაობის ნამდვილი ტემპები ამ სადგურზე არ ჩანს. თუ ლიუბლინოელები მებრძოლურად მოჰკიდებენ ხელს მუშაობას, მათ შეუძლიათ საგრძნობლად შეამცირონ ვაგონების გაცდენა.

სადგურები უნდა მუშაობდნენ გეგმის, გრაფიკის მიხედვით, ვაგონების გაცდენა სადგურზე უნდა დაჰყონ ცალკე ოპერაციებად და ყურადღებით უნდა გაარჩიონ შეიძლება თუ არა შემცირდეს დრო ამათუიმ ოპერაციაზე, შეიძლება თუ არა რამდენიმე ოპერაციის ერთდროულად წარმოება. მაშინ სადგურის თვითეულ მუშაკს ეცოდინება რას მოითხოვენ მისგან, ასრულებს თუ არა იგი დავალებას, თუ ჰფუშავს მას.

ასეთი წინასწარი მუშაობა ჩატარდა დონეცის რკინისგზის ზოგიერთ სადგურზე მას შემდეგ, რაც გზას მიეცა დავალება მოეხდინა საშინაო რესურსებიდან არანაკლებ 1000 ვაგონის მობილიზაცია დასატვირთად. სადგურ „კრასნი ლიმანის" უფროსმა ჩაატარა გაცდენის შემცირება თვითეული ოპერაციის მიხედვით. მაგალითად, მან შეამცირა შესაკეთებელ პარკში გაცდენის დრო, ტექნიკური დათვალიერების გათვალისწინებით, ერთი საათიდან და 52 წუთიდან 25 წუთამდე, მისასვლელებზე წინწინის წინასწარი დადებით, მატარებლების სათანადო ხაზებზე მიღებით და მოსული მატარებლების ტექნიკურ დამუშავებაზე დროის შემცირებით. გამგზავნ პარკში დასამუშავებლად მატარებლების გაცდენა მან 4 საათი და 0,6 წუთიდან შეამცირა 2 საათსა და 45 წუთამდე და სხვ., გაცდენა სადგურზე შემცირების შემდეგაც ძალიან დიდია, მაგრამ ჩატარებულმა მუშაობამაც კი შესაძლებლობა მისცა სადგურს გაეკეთებია საშინაო რესურსებიდან 263 ვაგონის ეკონომია დასატვირთად.

საქონლის მატარებლების ცხრილი რკინისგზებზე ვერ არის „პატივში". სატვირთო მატარებლები ჩვეულებრივად უცხრილოდ დადიან.

ადგენენ ცხრილებს უბნების მიხედვით, მაგრამ ეს ცხრილები არ არის შეთანხმებული საუბნო და დამხარისხებელი სადგურების მუშაობის გეგმასთან, ხშირად გრაფიკს ადგენენ სადგურების გამტარუნარიანობის გაუთვალისწინებლად, რასაც შედეგად ცხრილების ჩაშლა მოსდევს.

მე დავავალე შემემოწმებინა მატარებლების სვლა ცხრილების მიხედვით ამორჩევით რამდენიმე დღის განმავლობაში, აი, მაგალითად, 29 მარტს ალექსანდროვიდან ლოსინოსტროვსკაიაკენ ჩრდილოეთის გზაზე გაიგზავნა 18 სატვირთო მატარებელი, მათ შორის ცხრილის მიხედვით მხოლოდ შვიდი. ლოსინოსტროვსკაიაში ცხრილის მიხედვით მივიდა მხოლოდ 9 მატარებელი (ორმა დაგვიანება გზაშივე აანაზღაურა), 9 მატარებელი მივიდა 19 საათის დაგვიანებით ყველა ერთად. დაგვიანების მიზეზია: დაგვიანებული სამგზავრო მატარებლის გაშვება — 8 საათ. 15 წუთით, ორთქლმავლების დაგვიანებით გამოშვება — 2 საათი 9 წუთი, მატარებელზე მიბმული ორთქლმავლის რემონტი 2 წუთი, შემადგენლობის მომზადება — 1 საათი 40 წუთი და სხვა. ეს მოსკოვის მახლობლად, შედარებით მოწესრიგებულ უბანზე.

სხვა უბნებზე საქმე მნიშვნელოვნად უფრო ცუდად არის. შუალედ სადგურებზე ძალიან ბევრი გაჩერებაა. ამხ. სერედა, ლიუბლინოს სადგურის მთავარი კონდუქტორი, მეუბნებოდა: მემანქანე თუ დავითანხმე და იგი გასვლის წინ წყალს მოიმარაგებს, გაუჩერებლად მივდივართ სერპუხოვამდე და პოდოლსკში წყლის მიღება „საჭირო არ არის". მაგრამ ასეთი შეთანხმება ხშირი არ არის, და მატარებლები შუალედ სადგურებზე უსარგებლოდ, ტყუილა უბრალოდ დგანან.

სამგზავრო მატარებელთა მოძრაობის გრაფიკები მეტწილად უხეიროდაა შედგენილი. ისინი აფერხებენ სატვირთო მოძრაობას. მთელ რიგ დაძაბულ სატვირთზიდვო მიმართულებებზე სამგზავრო მატარებლების მოძრაობას უჭირავს მთელი გამტარუნარიანობის ნახევარზე მეტი. სატვირთო მატარებლებს შემოვლითი უფრო შორეული გზით გზავნიან. სატვირთო მატარებლები მრავალ საათს დგანან და სამგზავრო მატარებლების გავლას ელოდებიან. ტულა — მოსკოვის უბანზე ამის გამო 20 სატვირთო მატარებელი დღე-ღამეში 88 საათს გაჩერებულია. ამას უნდა დაემატოს, რომ სამგზავრო მატარებლები საგრძნობლად შეუვსებელი დაიარებიან, ხოლო იმათი ნახევარზე მეტი, ვინც ამ მატარებლებით მიდის, — დაიარება თავის დაწესებულებათა ხარჯზე, ხშირად ზედმეტი ან ფიქტიური მივლინებებითაც კი.

საბჭოთა კავშირის ყოველ მუშას, ყოველ მოქალაქეს ესმის, რომ ასეთი მდგომარეობა არანორმალურია. რომ ჩვენ არ შეგვიძლია ამისათვის გავწიროთ სახალხო - სამეურნეო ინტერესები. აი ამიტომ მთავრობამ დაგვავალა მოვაწესრიგოთ სამგზავრო მოძრაობა და, სადაც ეს აუცილებელი იქნება, შევამციროთ ზედმეტი მატარებლები.

გეგმის შესრულების ბედს ადამიანები სწყვეტენ. ეს განსაკუთრებით ეხება მატარებელთა მოძრაობის ცხრილის ზუსტად დაცვისათვის ბრძოლას. რკინისგზებზე ამჟამად არსებული სისტემის დიდი ნაკლი ისაა, რომ მუშაკები, რომლებიც უშუალოდ მოძრავ მატარებელში უნდა იბრძოდნენ ცხრილის შესრულებისათვის, — კონდუქტორები,— მთელ რიგ შემთხვევებში არასაკმაოდ კვალიფიციური და სრულიად უავტორიტეტო არიან.

მთავარი კონდუქტორები მეუბნებოდნენ: ამჟამად. მთავარი კონდუქტორი რომ შეეცადოს გამოუძახოს სელექტორით დისპეტჩერს და უთხრას „მე გადასარბენზე უმართებულოდ მაჩერებენო", დისპეტჩერს ხშირად გაგონებაც არ სურს. თუ გვეყოლება ავტორიტეტიანი, გონიერი, გაგებული მთავარი კონდუქტორი, თუ მას კარგად გაუწევთ ინსტრუქტაჟს, რიგიანად უზრუნველვყოფთ, ფორმას ჩავაცმევთ, — იგი იქნება დისპეტჩერების მთავარი თანაშემწე მატარებლის მიმოსვლის გზაზე. მთავარ კონდუქტორს უნდა ავუმაღლოთ უფლებებიცა და თვითშეგნებაც, რათა იგი თავს მატარებლის ბატონ-პატრონად გრძნობდეს. მას ხომ მთელ შემადგენლობას ვანდობთ!

მთავარი კონდუქტორების როლის ამაღლება, აძლიერებს ამხ. კუტაფინის მუშაობის მეთოდებს. რაშია ამხ. კუტაფინის წინადადების აზრი? იგი არ აცხადებს პრეტენზიას ამერიკის აღმოჩენაზე, მაგრამ მან, როგორც პრაქტიკული გამოცდილების, ნათელი პრაქტიკული ჭკუაგონების მქონე კაცმა, ხელი ჩასჭიდა რკინისგზის ტრანსპორტის მუშაობის სწორედ სუსტ ადგილს: მოძრავი მატარებელი უპატრონოდაა. მეთაურები როგორც წესი, ხელმძღვანელობენ სელექტორის საშუალებით, ხოლო თვით წარმოებაში კი, რომელსაც წარმოადგენს მოძრავი მატარებელი. არასაკმაოდ გამოცდილი კონდუქტორები იმყოფებიან. მისი წინადადება—მატარებლებს უნდა ახდენ დისპეტჩერები. ეს მიმართულია იქით, რომ კონდუქტორებს პრაქტიკაში შეასწავლონ მატარებლების მართებულად წაყვანა. მატარებელთა თანხლების თავისი მაგალითით ამხ. კუტაფინი მთავარ კონდუქტორებს ასწავლის უბრალო, მაგრამ ამასთან ერთად მეტად მნიშვნელოვან რამეს — თუ როგორ ვებრძოლოთ პრაქტიკულად სისულელეს; როცა მატარებელს ადგენ, შიგ ნუ ჩააყენებ იმ ვაგონებს, რომლებიც მეზობელ სადგურში უნდა მოხსნან, არამედ დააყენე ისინი ბოლოში, ან წინ: წინასწარ გააფრთხილე სადგური: თქვენთვის მოდის ესა და ეს ვაგონები, რათა სადგური დროზე მოემზადოს ამ ვაგონებით მუშაობისათვის.

ამჟამად ჩვენ უნდა უზრუნველვყოთ კუტაფინის მეთოდის ნამდვილად განხორციელება და შევავსოთ იგი უწინარეს ყოვლისა მთავარი კონდუქტორების, როგორ მატარებელთა მართებული წაყვანის საქმეში დისპეტჩერების ძირითად თანაშემწეთა, როლის და პასუხისმგებლობის გადიდებით, და შემდეგ მატარებელთა სადისპეტჩერო თანხლება, რომელიც ახლა დამყარებულია სოციალისტური შეჯიბრების ნებაყოფლობით საფუძველზე გავამაგროთ **მუდმივი რევიზორებით — გზათა სახალხო კომისარიატის დისპეტჩერებით.** ეს რევიზორ-დისპეტჩერები იმით უნდა განირჩეოდენ ახლა არსებული მოძრაობის რევიზორებისაგან, რომ მთელ თავის შემოწმებას ისინი განახორციელებენ არა კაბინეტებში, არა ქაღალდებით, არამედ მატარებელთა თანხლებისებით.

უნდა შევარჩიოთ 200 მტკიცე მუშაკ-მებრძოლი, ისეთი ადამიანები, რომლებიც ცხოვრებას იცნობენ და რომელთაც შეუძლიათ პრაქტიკულად იბრძოლონ მატარებელთა სვლისათვის. თვითეულ ამ ადამიანთაგანს პერსონალურად დაამტკიცებს გზათა სახალხო კომისარიატი და გზაზე თავის მუშაობის დროს ისინი დაემორჩილებიან გზათა უფროსებს. მაგრამ ამავე დროს მათ დაეკისრებათ უშუალოდ მიაწოდონ ინფორმაცია გზათა სახალხო კომისარიატს ყველა სერიოზული არანორმალობის შესახებ მატარებელთა მოძრაობის დროს. თუ რევიზორ-დისპეტჩერი სადგურში ჩადის და ხედავს, რომ სადგურის მორიგე უმართებულოდ იჭყრობა საქმეს, დროულად არ აგზავნის მატარებელს, არღვევს გრაფიკს, — რევიზორ დისპეტჩერი იქვე ღებულობს ზომებს ორხელისუფლებიანობა რომ არ იქნეს, რევიზორ - დისპეტჩერი უშუალოდ არ მისცემს ბრძანებებს სადგურთა უფროსებს და სხვა მუშაკებს, მაგრამ თუ მის რჩევა-დარიგებას არ ასრულებენ, იგი ამას შეატყობინებს გზის უფროსს და სახალხო კომისარს.

გზათა სახალხო კომისარიატის აპარატის მუშაობის დიდ ნაკლს წარმოადგენს ის, რომ დისპეტჩერების მთელი კომანდა ემყარება მხოლოდ ადგილებიდან მიღებულ ციფრებს. ის კი არ იციან, თუ როგორია ადგილობრივ ფაქტიური მდგომარეობა. მაგალითად, როცა მე 31 მარტს ლიუბლინოში ვიყავი, იქ, ერთი მატარებლის ჩავარდნის გამო შეცვალეს მთელი გრაფიკი. ჩვენში როდი ხდება, რომ თუნდაც ასეთ კონკრეტული შემთხვევის გამო მიცემულ იქნას სათანადო მითითება, გამოტანილი იქნას გაკვეთილი. ასეთ ინფორმაცია გზის ოპერატიული მდგომარეობის შესახებ ჩვენ არ გვაქვს ამბობენ, არც გზებს. მოეპოვებათ ასეთი ცნობები განყოფილებებისა და სადგურებისაგანაო.

ხმები ადგილიდან: არა, არ მოეპოვებათ.

კაგანოვიჩი: არ არის საკმარისი მარტო, თუნდაც სწორი, ციფრების მიხედვით ბრძანების გაცემა. იმისათვის, რომ მოვაწყოთ მეურნეობა, ხოლო ტრანსპორტი გიგანტური მეურნეობაა, უნდა გვქონდეს ცოცხალი ინფორმაცია, ცოცხალი ცნობა ამათუიმ საქმის შესრულების შესახებ: როგორია მატარებლების სვლა, რა მდგომარეობაშია ორთქლმავალი, როგორ მუშაობენ მემანქანეები, რამდენ ხანს აჩერებენ უმიზეზოდ ორთქლმავალს ორთქლის ქვეშ და სხვ.

დისპეტჩერ - რევიზორები დაგვეხმარებიან ჩვენ გზათა სახალხო კომისარიატის ასეთი ცოცხალი ინფორმაციის მოწყობაში ადგილების მუშაობის შესახებ. ისინი დაგვეხმარებიან გავარღვიოთ ასეთ კანცელარიის ჯებირი, ქაღალდით ხელმძღვანელობის ჯებირი. თავისთავად ცხადია, დისპეტჩერ - რევიზორები არ უნდა დაუპირისპირდნენ არსებულ აპარატს. ძირითადი—ეს არის გზის უფროსი, სამსახურის უფროსი, პოლიტგანყოფილებები და სხვ., ისინი წარმოადგენენ მთავარ ძალას, მთავარ კომანდირებს, უმათოდ წარმოუდგენელია კომანდა გზაზე. მაგრამ ეს არ ნიშნავს, თითქოს ამათუიმ გზის მდგომარეობას გზათა სახალხო კომისარიატი უნდა გებულობდეს მხოლოდ გზის უფროსისაგან. რათა სწორად, ოპერატიულად ვუხელმძღვანელოთ გზებს, გზათა სახალხო კომისარიატს უნდა ჰქონდეს ინფორმაციისა და ადგილებთან კავშირის მრავალგვარი წყარო. ერთ-ერთ ასეთ კავშირს შეადგენენ გზათა სახალხო კომისარიატის დისპეტჩერ-რევიზორები.

დატვირთვის, გადმოტვირთვის და მარშრუტიზაციის შესახებ

დატვირთვისა და გადმოტვირთვის სადგურებში და საწარმოთა მისადგომ გზებზე გაცდება 1934 წელს საშუალოდ 47 საათს ვაგონის ერთ მიმოქცევაზე. ასეთი დიდი გაცდენა ყოვლად მიუწყნარებელია.

მთელი დატვირთვის 70-75 პროც. ხდება მრეწველობის მისადგომ გზებზე, ხოლო 25-30 პროცენტი გზათა სახალხო კომისარიატის გზებზე. სამწუხაროდ, გზათა სახალხო კომისარიატი ვერ აძლევს თავის გზებზე სამრეწველო სახალხო კომისარიატებს იმის ნიმუშს, თუ როგორ უნდა დაიჩქაროს დატვირთვა - გადმოტვირთვის სამუშაოები. დატვირთვა, რომელიც ხდება რკინისგზის ძალებით სარკინიგზო ლიანდაგებზე, ძალიან ნელა და უხეიროდ წარმოებს. გზათა სახალხო კომისარიატის სამეურნეო ბაზით დატვირთული ვაგონები ეგრეთწოდებულ სამეურნეო მატარებლებში იგზავნება კიდევ უფრო ნელა, ვიდრე ჩვეულებრივი სასაქონლო ვაგონები.

ასეთი უმსგავსობის ატანა შემდეგში აღარ შეიძლება.

უხეიროდ მუშაობენ ჩვენი კლიენტები, მათ შორის აგრეთვე ჩვენი ძირითადი, კლიენტის, მძიმე მრეწველობის სახალხო კომისარიატის საწარმოთა სატრანსპორტო საამქროები. მძიმე მრეწველობის სახალხო კომისარიატის საწარმოთა ტვირთი შეადგენს 33,6 ათას ვაგონს 61,5 ათას ვაგონს საერთო დატვირთვიდან. ამ 33,6 ათასი ვაგონიდან 20,4 ათასი ვაგონი მოდის მარტო ხუთ გზაზე — ეკატერინის, დონეცის, პერმის, ტომსკის, სამხრეთ ურალისაზე. ერთ-ერთი ჩვენი ძირითადი კლიენტთაგანი — მძიმე მრეწველობის სახალხო კომისარიატი გვპირდება ყველა ზომების მიღებას იმისათვის, რათა სანიმუშოდ დააყენოს თავის ქარხნებში ტრანსპორტის საქმე. ჩვენ მას ამ მხრივ ყოველგვარი დახმარება უნდა გაუწიოთ, უნდა ვამხილოთ საწარმოთა ცუდი მუშაობა, უნდა ვებრძოლოთ ისეთ აბურდაბურდობას, როცა ვაგონს ურემზე უფრო ცუდად ეპყრობიან, როცა იგი არ მიაჩნიათ სახელმწიფო ქონებად. და იგი დგას გამოუყენებლად. სატრანსპორტო საამქროების მუშაკები კი ყურსაც არ იბერტყავენ, ძალიან გულგრილად ეკიდებიან ვაგონების გაცდენას.

დონეცის გზამ და დონეცის საოლქო კომიტეტმა გვიჩვენეს იმისი ნიმუში, რისი მიღწევა შეიძლება, თუ როგორც საჭიროა ისე მოვკიდებთ ხელს ბრძოლას ვაგონების გაცდენის წინააღმდეგ, ბრძოლას სატვირთო ოპერაციების დროის შემცირებისათვის.

ის, რაც გაკეთებულია დონეცის გზაზე, შეიძლება გაკეთდეს დანარჩენ გზებზედაც. მაგრამ ძალიან ნაკლებად [illegible] ხელი ამ საქმისთვის და უკვე არის ერთგვარი შედეგი. დნეპროპეტროვსკის საოლქო კომიტეტმა გვაცნობა, რომ მათ საწარმოებში შეიძლება გაცდენა შემცირებული იქნას 10-15 პროცენტით. ჩელიაბინსკის საოლქო კომიტეტმა გვაცნობა, სამხრეთ-ურალის გზამ საწარმოებთან დადო ისეთი უმსგავსი ხელშეკრულებები, რომლებიც ხელს უწყობს ხანგრძლივ გაცდენებს. მაგალითად, ჩელიაბინსკის სატრაქტორო ქარხანაში გაცდენა დაწესებული იყო 7,5 საათი, ახლა კი შეამცირეს 4 საათსა და 45 წუთამდე, და სავსებით შესაძლებლად მიაჩნიათ აპრილსა და მაისში გაცდენა დაიყვანონ 3 საათამდე. ჩელიაბინსკის წინანდელი ხელშეკრულების თანახმად უფლება აქვს ვაგონები დასატვირთად გააჩეროს 3 საათს, ნამდვილად კი ის ამას ძლივმებს 1,5 საათს.

გზებისა და პოლიტგანყოფილებების უფროსების უმნიშვნელოვანესი ამოცანაა, მიიღონ საოლქო კომიტეტებისა და საოლქო აღმასკომებისაგან დახმარება ვაგონების გაცდენის შემცირებისათვის ბრძოლაში.

ვაგონების მიმოქცევისა და დამხარისხებელ სადგურების შემადგენლობათა გადაკეთების გამო გაცდენების შემცირების უდიდეს წყაროს წარმოადგენს მარშრუტიზაცია. საბჭოთა მეურნეობის გეგმიანობა იძლევა კოლოსალურ შესაძლებლობას მარშრუტიზაციის ფართოდ გამოყენებისათვის, მაგრამ მარშრუტიზაციას, როგორც ორგანულ მოვლენას რკინისგზის ტრანსპორტზე, ამჟამად ვერ ვხედავთ. არ არის მარშრუტიზაციის გაშლილი, მოფიქრებული გეგმა. არ ხდება სისტემატიური ბრძოლა მარშრუტიზაციის დასახული გეგმების შესრულებისათვის.

მარშრუტიზაციის გეგმად ხომ არ ჩაითვლება რამდენიმე მატარებელი, რომელთაც გაგზავნიან ხრახუნით დონბასიდან მოსკოვსა და ლენინგრადში. ამასთან მათი უმეტესი ნაწილიც გზაში განიცდის ცვალებადობას და დანიშნულების ადგილამდე ვერ აღწევენ მთელად.

რა შესაძლებლობანი მოგვეპოვება ჩვენ? ჩვენ 1935 წელს უნდა გადავზიდოთ 358 მილიონი ტონა ტვირთი, ნაცვლად 1934 წელს გადაზიდული 317 მილიონი ტონისა. რა ძირითადი ტვირთებია ეს? ქვანახშირი—98 მილიონი ტონა—27 პროცენტი, მთელი ტვირთზიდვის თითქმის ერთი მესამედი, ნავთი — 24,5 მილიონი ტონა—6,8 პროცენტი, შავი ლითონი—17,5 მილიონი ტონა—4,8 პროც., მადანი—24 მილიონი ტონა—მთელი დატვირთვის 6,7 პროცენტი, ხეტყე—36 მილიონი ტონა—დატვირთვის 10 პროცენტი, შეშა—16 მილიონი ტონა—მთელი დატვირთვის 4,4 პროც., პური—29,5 მილიონი ტონა—8,2 პროცენტი, საშენი მასალა—23 მილიონი ტონა—მთელი დატვირთვის 6,3 პროცენტი. რვა ძირითადი ტვირთი იძლევა დატვირთვის 75 პროცენტს —268 მილიონ ტონას. თუ ნამდვილად, ეკონომიურის მხრივ ხეირიანად დავაყენებთ ტვირთზიდვის დაგეგმვას, დავინახავთ, რომ მარშრუტიზაციის რა უდიდეს შესაძლებლობას შეიცავს ის ფაქტი, რომ მთელი ტვირთზიდვის სამ მეოთხედს შეადგენს რვა ძირითადი ტვირთი, რომელთა გადაზიდვაც ცენტრში იგეგმება.

ასეთი მდგომარეობა არ არის სხვა ქვეყნებში. ბევრი თეორეტიკოსი, ამერიკის და ინგლისის ექსპლოატაციის გამოცდილების ადვოკატები ჩვენს გამოცდილებასთან [illegible] და ივიწყებს, რომ ერთი საქმეა გზის ექსპლოატაცია, რაც ნაინგარიშევ თვითდინებით მიმავალ ტვირთებს [illegible] ბაზარზე, და სულ სხვა საქმეა ტვირთის ზიდვა, რაც გეგმით არის გათვალისწინებული. თუ ტვირთზიდვის საერთო რაოდენობის 75 პროცენტს 8 ძირითადი ტვირთი შეადგენს, მაშინ დატვირთვის სულ ცოტა 35—40 პროცენტი—20—25 ათასი ვაგონი დღეღამეში შეიძლება შედგენილ იქნას გამგზავნთა მარშრუტების სახით.

მარშრუტიზაციის დროს ჩვენ შევძლებთ სულ ცოტა ერთი მესამედით, ხოლო ზოგიერთ სანახევროდაც შევამციროთ დონბასიდან მოსკოვამდე მატარებლის სვლის დრო, თუ აღმოვფხვრით შემადგენლობის გადაფორმებას გზაში თვითეულ დამხარისხებელ სადგურზე. დამტკიცებულია, რომ, თუ მოვინდომებთ, მარშრუტებს შეუძლიათ 350—400 კილომეტრის სისწრაფით სვლა დღე-ღამეში.

აი ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარების უდიდესი რეზერვი, აი გეგმიანი მეურნეობის გადამწყვეტი ძალა.

აბა სინჯეთ, ყოველივე ამის გადაყვანა ციფრების ენაზე და თქვენ დაინახავთ, რომ შეგვიძლია მივლოთ უამრავი რეზერვი, რომლებიც საშუალებას მოგვცემს საგრძნობლად დავაჩქაროთ ვაგონების მიმოქცევა, მთლიანად და გადაჭარბებით შევასრულოთ ტვირთზიდვის სახელმწიფო გეგმა! (მქუხარე ტაში).

ამჟამად მე არ ვეხები საორთქლმავლო და სავაგონო მეურნეობის საკითხებს. ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარების ამოცანა გაძლიერებულ მოთხოვნებს უყენებს საორთქლმავლო და სავაგონო მეურნეობას. ზოგიერთი ცდილობს მარცხთან ბრძოლა დაუპირისპიროს ვაგონების მიმოქცევის ამოცანას. ჩვენი ამოცანაა ისე მოვაგვაროთ რკინისგზის ტრანსპორტის მკაფიო მუშაობა, რომ მარცხიც ნაკლები იყოს და ვაგონების მიმოქცევაც დაჩქარდეს. ცხადია, რომ მარცხების რიცხვის შემცირება ხელს უწყობს ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარებას, ვინაიდან სპობს მოძრაობის შეფერხებას ავარიების გამო.

მაგრამ, რათა დავაჩქაროთ ვაგონების მიმოქცევა ისე, რომ არ გავზარდოთ ავარიულობა, ჩვენ ახლავე უნდა ჩავატაროთ მთელი რიგი ღონისძიებები მოძრავი შემადგენლობის რემონტის ხარისხის საგრძნობლად გაუმჯობესებისათვის. ჩვენ, რასაკვირველია, უნდა დავაჩქაროთ ავტოჩაბმისა და ავტომუხრუჭზე გადასვლის პროცესი. ამჟამად ძალიან დაბალია სარემონტო პუნქტების, დეპოების, ვაგონების და ორთქლმავლების სარემონტო ქარხნების მუშაობის ხარისხი. ისინი ორთქლმავლებსა და ვაგონებს უშვებენ ისე, რომ მრავალი დეფექტი აქვს. ეს იწვევს მატარებლის იძულებით გაჩერებას გზაში, ვაგონების მოხსნას და ავარიებს, რაც ხანგრძლივი დროით აფერხებს მოძრაობას.

რკინისგზის ტრანსპორტის სარემონტო ბაზებმა ძირეულად უნდა გარდაქმნან თავიანთი მუშაობა და რემონტიდან გამოუშვან უნაკლო ორთქლმავლები და ვაგონები.

რათა მტკიცე იქნას დაცული მატარებელთა მოძრაობის გრაფიკი, არ უნდა მოხდეს ორთქლმავალთა დაკლების არც ერთი შემთხვევა, უნდა აღმოიფხვრას ორთქლმავლების იძულებითი გაჩერება გზაში, გაუმჯობესდეს საორთქლმავლო ბრიგადების მუშაობა.

ჩვენ ვადიდებთ მატარებელთა ტექნიკურ სისწრაფეს გადასარბენებზე, ხოლო ეს მოითხოვს დიდ კვალიფიკაციას, მეტ ყურადღებას და წესიერებას მემანქანეთა მუშაობაში.

რადიკალურად უნდა გარდაიქმნას გასაცვლელი პუნქტების მუშაობა. აქ არ შეიძლება თავმოყრილ იქნას ვაგონების რემონტი და ისიც ისეთი რემონტი, რომელიც [illegible] ზერელედ, ნაჩქარევად [illegible] მეზობელ გზას. ასეთი მდგომარეობის დროს გასაცვლელი სადგურები იჭედება სატვირთო ვაგონებით, რაც აფერხებს მთელ მოძრაობას. რემონტი წინასწარ უნდა წარმოებდეს დატვირთვის, გადმოტვირთვის და მატარებელთა შედგენის სადგურებზე. საჭიროა შევწყვიტოთ მავნე კინკლაობა გასაცვლელ პუნქტებზე, როცა გზების წარმომადგენლები ერთმანეთს „ეჯიბრებიან" იმაზე, თუ ვინ ვის უფრო მეტს დააწერს გადასაცემ ვაგონებში აღმოჩენილი დეფექტების ღირებულებას, ხოლო ნამდვილ რემონტს გზები ყურადღებას არ აქცევენ.

IV

კაპიტალური მშენებლობის საკითხები

ამ თათბირზე რკინისგზის ტრანსპორტის არსებულ ტექნიკურ საშუალებათა უკეთესად ექსპლოატაციის საკითხებთან ერთად, მარცხებთან ბრძოლის და ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარების საკითხებთან ერთად, ჩვენ ვიხილავთ აგრეთვე ტექნიკური რეკონსტრუქციის საკითხებს, ტრანსპორტის საპერსპექტივო საკითხებს კაპიტალური მშენებლობის შესახებ.

პრაქტიკულად საკითხი დგას, ისე გამოვიყენოთ პარტიისა და მთავრობის მიერ მიმდინარე წელს კაპიტალური მშენებლობისთვის გაცემული სახსრები, რომ გავადიდოთ დაძაბულ მიმართულებათა გამტარუნარიანობა და მომზადებული შევხვდეთ შემოდგომა - ზამთრის ტვირთზიდვას.

1934 წლის კაპიტალური მშენებლობის სამწუხარო გაკვეთილები გვიჩვენებს, რომ სახსრების დაქსაქსულობის და მშენებლობის არადამაკმაყოფილებელი ხელმძღვანელობის გამო, მიუხედავად თვალსაჩინო კაპიტალური დაბანდებებისა 1934 წელს—გზათა სახალხო კომისარიატმა დააფინანსა სამი მილიარდი ოთხას რვა მილიონი მანეთი —გადამწყვეტ მაგისტრალებზე ვერ მივიღეთ გამტარუნარიანობის საგრძნობი ზრდა. ეს შეცდომები ჩვენ 1935 წელს თავიდან უნდა ავიცილოთ.

პარტიამ და მთავრობამ რკინისგზის ტრანსპორტს კაპიტალური დაბანდებებისათვის 1935 წელს მისცეს ოთხ მილიარდამდე მანეთი—18,1 პროცენტით მეტი, ვიდრე გზათა სახალხო კომისარიატმა დახარჯა გასულ წელს.

როგორ ნაწილდება ეს სახსრები?

მოძრავი შემადგენლობის შესაძენად—730 მილიონი მანეთი, ახალი სარკინიგზო მშენებლობისა და მეორე ლიანდაგებისთვის—884 მილიონი მანეთი, საბინაო—კომუნალური მშენებლობისთვის — 380 მილიონი მანეთი. კაპიტალური რემონტისთვის—698 მილიონი მანეთი და არსებული ქსელის ტექნიკური რეკონსტრუქციისა და სხვა სამუშაოებისათვის—1252 მილიონი მანეთი, აქიდან გამტარუნარიანობის გადიდებისათვის (ელექტროფიკაცია, ბლოკირება, სადგურები და კვანძები, დეპოები წყალმომარაგება და სხვ.)—291 მილიონი მანეთი და სამრეწველო-საწარმოო (მოძრავი შემადგენლობის სარემონტო ქარხნები, ქვანახშირის და ხეტყის მეურნეობანი), განვითარებისათვის—338 მილიონი მანეთი.

კაპიტალური დაბანდებათა შედეგად 1935 წელს რკინისგზის ტრანსპორტის მატერიალურ - ტექნიკური ბაზა უნდა გაიზარდოს 4625 კილომეტრი ახალი ხაზით და მეორე ლიანდაგებით, 569 ახალი და რეკონსტრუირებული ლოკომოტივსადგომით, 28 სავაგონო დეპოთი. 1680 კილომეტრი საექსპლოატაციო სიგრძის ავტობლოკირებით, 1485 ორთქლმავლით, 80 ათასი საქონლის ვაგონით (ორღერძიანი გადაანგარიშებით), 5 დიდი ორთქლმავალ და ვაგონმშენებელი ქარხნით (ულან-უდესკის, ლიანოზოვის, კანაშის, დორნიცკის და პოპასნიანსკის ქარხნების პირველი რიგი), ერთ მილიონზე მეტი კვადრატული საბინაო ფართობით და მშენებლობის მთელი რიგი სხვა ობიექტებით.

როგორც ხედავთ, წინ უდიდესი სამუშაოები გვიდევს.

კაპიტალური მშენებლობის გეგმა 1935 წლის პირველ კვარტალში ფაქტიურად ჩაშლილია, 1935 წლის დარჩენილ ნაწილში უნდა ავინაზღაუროთ პირველი კვარტალის გარღვევა, ძირითადი კაპიტალური დაბანდებანი მივმართოთ იმ უბნებისაკენ, რომლებიც მოგვცემენ გამტარუნარიანობის მაქსიმალურ გადიდებას გადამწყვეტ მიმართულებებზე შემოდგომა-ზამთრის ტვირთზიდვისათვის.

სამშენებლო სამუშაოთა გრაფიკების შესახებ. ამჟამად გზათა სახალხო კომისარიატი ჯერ კიდევ ნამდვილ ოპერატიულ კონტროლს და ხელმძღვანელობას ვერ უწევს ახალმშენებლებს და ექსპლოატაციაში მყოფ ქსელზე მშენებლობას.

ტემპების დაჩქარებისა და ხარისხის გაუმჯობესებისათვის უდიდესი მნიშვნელობა აქვს დისციპლინის გაძლიერებას მშენებლობაზე, სამუშაოთა მოქმედი გრაფიკების შემუშავებას და ზუსტად შესრულებას, რომლებშიაც აღინიშნება სამუშაოთა ვადები მშენებლობის ცალკე უბნებზე, მასალები და მექანიზმები, რომლებიც აუცილებელია ვადაზე სამუშაოების დათავრებისათვის, რამდენი და რა კვალიფიკაციის მუშა უნდა იქნეს დაბანდებული ამ სამუშაოებზე. თუ რა უდიდეს დადებითი შედეგს იძლევა სამუშაოთა ზუსტი, მოქმედი, [illegible] გრაფიკი, ამას მოწმობს მოსკოვის მეტროს მშენებლობის გამოცდილება, სადაც სამუშაოთა გრაფიკმა გადამწყვეტი როლი ითამაშა მშენებლობის დისციპლინირებისა და ვადაზე მისი დამთავრების საქმეში.

თუ ასეთი გრაფიკები გვექნა, შეგვიძლია ყოველდღიურად კონტროლი გავუწიოთ მშენებლობის მიმდინარეობას, ვიცოდეთ, როდის შესრულდა ესა თუ ის სამუშაო, შესრულდა თუ არა იგი დაწესებულ ვადაში, და ამ მასალების მიხედვით გავასწოროთ მდგომარეობა მუშაობის პროცესში.

გრაფიკი საშუალებას გვაძლევს მოვაწესრიგოთ ზუსტი ოპერატიული ანგარიშგება სამშენებლო სამუშაოთა მიმდინარეობის შესახებ. სრულიადაც არ არის საჭირო მშენებლობის უკლებლივ ყველა მაჩვენებლის გრაფიკში მოქცევა და ანგარიშგების, როგორც გზათა სახალხო კომისარიატში ამბობენ, „დამძიმება". საკმაო იქნება რამდენიმე ძირითადი მაჩვენებელი და მათ მიხედვით გზათა სახალხო კომისარიატს შეუძლია ოპერატიულად ჩაერიოს ამა თუ იმ მშენებლობის საქმეში და მუშაობის პროცესში გამოასწოროს მდგომარეობა.

შრომის ორგანიზაციის შესახებ

შრომის ორგანიზაციას, რომელზედაც ძალიან ბევრი რამ არის დამოკიდებული—სატრანსპორტო მშენებლობებზე თითქმის არავითარ

(გაგრძელება იხ. მე-3 გვ.)

ეროვნული ბიბლიოთეკა

ბოლშევიკურად ვიბრძოლოთ რკინისგზის ტრანსპორტის მიერ გეგმის გადაჭარბებით შესრულებისათვის

ამხ. ლ. მ. კაგანოვიჩის სიტყვა

ყურადღებას არ ვაქცევთ. ჩვენს მშენებლობებზე, რომლებიც ხშირად ათეულ და ასეულ კილომეტრზე არიან გაფანტული, შრომის დისციპლინას და მუშაობის ხარისხს ვერ ავამაღლებთ, თუ არ გვექნა ხელფასის სწორი სისტემა, გამომუშავების მტკიცე ნორმები და მათი შესრულებისადმი სასტიკი კონტროლი.

ამჟამად არსებული გამომუშავების ნორმები ძალიან რიგ შემთხვევებში შემცირებულია. საჭიროა ამის გამოსწორება მუშაობის პროცესში არა კამპანიურად, არამედ ეს ნორმები ტრანსპორტის კაპიტალურ მშენებლობაში შრომის ნაყოფიერების გადიდების ნამდვილ იარაღად უნდა ვაქციოთ.

შრომის ნაყოფიერების გადიდებისა და მუშაობის ხარისხის გაუმჯობესებაში უდიდესი როლი შეიძლება ითამაშოს სამუშაოთა სააკორდო სისტემამ, რომლის დროს შრომის ანაზღაურება ხდება მთლიანად ბრიგადის მუშაობისათვის განსაზღვრულ უბანზე. ასეთი სისტემა მთელს ბრიგადას დააინტერესებს სამუშაოთა რაც შეიძლება სწრაფად დამთავრებაში და მის საუკეთესო ხარისხში.

მომჭირნეობით ვხარჯოთ მასალები

რაც შეეხება მშენებლობის, ისე როგორც მთელი რკინისგზის ტრანსპორტის მატერიალურ მომარაგებას, ამ საკითხზე ეს ეს არის დაასრულა მუშაობა პარტიის ცკ-ის და სახკომსაბჭოს მიერ გამოყოფილმა სპეციალურმა კომისიამ. პარტიამ და მთავრობამ დააკმაყოფილა გზათა სახ. კომ. საჭიროებანი, რკინისგზათა მატერიალური მომარაგების ფონდები მნიშვნელოვნად გადიდდა, როგორც მომარაგების 1935 წლის პირველ გეგმასთან შედარებით, ისე განსაკუთრებით გასულ წელთან შედარებით. რა თქმა უნდა, ეს გადიდებული ფონდებიც არ გვეყოფა, რომ მთელი „მადა" დავაკმაყოფილოთ. მაგრამ თუ გამოყოფილ მასალებს მომჭირნეობით დავხარჯავთ, ისინი გვეყოფა რკინისგზების უპირველეს საჭიროებათა დასაკმაყოფილებლად.

მშენებლობათა უფროსებმა მთელი ბოლშევიკური სიმტკიცით უნდა აღკვეთონ მშენებლობებზე არსებული ქურდობა და ფლანგვა. ჩვენს მშენებლობებზე იპარავენ მარჯვნივ და მარცხნივ. ნაქურდალით „იკვებებიან" ათასობით ქულაკები იმ რაიონებში, რომლებიც რკინისგზათა მშენებლობებს აკრავს.

ერთი დღითაც არ შეიძლება მოვითმინოთ ასეთი მოპყრობა სახელმწიფო სოციალისტური საკუთრებისადმი. ნამდვილი ბოლშევიკი—სამეურნეო მუშაკი ცენტრს არ მიმართავს და არ მოითხოვს ახალ მასალებს, არ დაიწყებს მოთქმას ოლიფის, ლურსმანის, ფურცლის და სხ. უქონლობის გამო, სანამ არ უზრუნველყოფს იმ მასალის დაცვას და მომჭირნეობით გამოყენებას, რომელიც მას საწყობებში მოეპოვება.

ჩვენი მძიმე მრეწველობა წელს თვალსაჩინოდ ადიდებს ტრანსპორტის მომარაგებას, მან 1935 წელს გზათა სახალხო კომისარიატს უნდა მისცეს 80 ათასი სატვირთო ვაგონი, 700 ათასი ტონა ახალი რელსები, 340 ათასი ტონა ნარელსო სამაგრები, 498 ათასი ტონა [illegible], 300 ათასი ტონა ცემენტი და სხ. გზათა სახალხო კომისარიატს გაუდიდის ხეტყისა და საშენი მასალის მიწოდება.

მაგრამ ამასთან ერთად, შეიძლება და საჭიროცაა მოვახდინოთ მთელი რიგი მასალების მხრივ სატრანსპორტო მშენებლობათა მომარაგების დეცენტრალიზაცია და მივაღწიოთ იმას, რათა ადგილობრივი მასალების ნაწილი მშენებლობებმა თვითონვე ადგილობრივ იშოვონ (ხმები: მართალია).

ადამიანები შეეჩვივნენ [illegible] მხოლოდ გზათა სახალხო კომისარიატის მომარაგების განყოფილების იმედი, მისგან ელოდებიან ყოველივეს. უკანასკნელ [illegible] ამავე დროს. მომარაგების ასეთი ცენტრალიზაციის პირობებში აუცილებლად იქმნება ბიუროკრატიული ჩიხები და უპასუხისმგებლობა.

ჩვენმა მშენებლებმა უნდა დაგვანახონ, რომ ისინი არიან ნამდვილი სამეურნეო მუშაკები, ორგანიზატორები, რომელთაც შესწევთ უნარი უზრუნველყონ თავისი სამეურნეო ხერხებით მშენებლობათა შეუფერხებელი მომარაგება ყველა იმ მასალით, რის შოვნაც კი ადგილობრივ შეიძლება.

განსაკუთრებით უნდა გავამახვილოთ მშენებლობის მექანიზაციის საკითხი.

მექანიზმებს მშენებლობებზე უმსგავსოდ იყენებენ; ექსკავატორებს სულაც არ იყენებენ, ხოლო იქ, სადაც იყენებენ, მათ ტვირთავენ სიმძლავრის ნახევარზე ნაკლებად, თუ მეოთხედით არა. რა ფასი აქვს ასეთ პირობებში მშენებლობათა და გზათა უფროსების ჩივილს ექსკავატორების სიმცირეზე? თუ სატრანსპორტო მშენებლობაში არსებულ ექსკავატორებს მთლიანად დავტვირთავთ, მათი საშუალებით შეგვეძლება მიწის ყველა სამუშაოს ნახევარი მაინც შევასრულოთ.

ამავე დროს აუცილებელია განვამტკიცოთ საფინანსო დისციპლინა მშენებლობებზე. ძალიან ცუდი მდგომარეობაა სახარჯთაღრიცხვო დისციპლინის მხრივ გზათა სახალხო კომისარიატის მშენებლობებზე. თავდაპირველ ხარჯთაღრიცხვებს მთელ რიგ მშენებლობებზე რამდენიმეჯერ ამეტებენ. ფულს ტყუილუბრალოდ ხარჯავენ, მშენებლობას საფრთხეში აგდებენ, ხოლო შემდეგ პათხოვრობენ. გზათა და მშენებლობათა უფროსები ჯეროვანი მეურნეობრივად უნდა ითვლიდნენ თვითეულ სახელმწიფო კაპიკს და მათ არ დაუშვან ხარჯთაღრიცხვათა გადამეტება. ხოლო ამ მშენებლობათათვის, რომელთაც ხარჯთაღრიცხვები ჯერ კიდევ არა აქვთ, ეს ხარჯთაღრიცხვები სასწრაფო წესით უნდა შევადგინოთ და დავამტკიცოთ.

ჩქარ უნდა მოვაწესრიგოთ დაპროექტება

ეს სამუშაო ამჟამად გზათა სახალხო კომისარიატში ყველაზე უფრო მივიწყებულია. უმეტეს შემთხვევებში მშენებლობას იწყებენ დამუშავებული ტექნიკური პროექტების და ხარჯთაღრიცხვების უქონლად. პროექტებს ადგენენ მრავალრიცხოვანი კანტორები, ამასთან უმნიშვნელოვანესი პროექტების ნაწილის დასამუშავებლად აძლევენ განზე—კერძო ინჟინრებს. ცალკეული დარგების პროექტები სრულიადაც არ არის ერთმანეთთან შეთანხმებული. მშენებლები ამას სწავლულთა ენაზე „არაკომპლექსურ დაპროექტებას" უწოდებენ, უბრალოდ კი ეს ნიშნავს, რომ ერთ ადგილას აგებენ გზას, ხოლო ივიწყებენ დროულად მოიყვანონ წყალსადენი, აფართოებენ სადგურს, ხოლო არ აფართოებენ დეპოს. აშენებენ დეპოს ორთქლმავლებისათვის, „ფდ", მაგრამ „ივიწყებენ" გზის რეკონსტრუქციას და სხ.

მშენებლობის გეგმები რამდენიმეჯერ იცვლება. ასეთი „წესრიგის" შედეგად ურთიერთ დამოკიდებულება გეგმის ცალკეულ ელემენტებს შორის (სადგომების რაოდენობა დეპოში, წყალთმიწოდება, ასაქცევები და სხვ.) ირღვევა, და გზა, რომელმაც დიდი სახსრები დახარჯა, მხოლოდ უმნიშვნელოდ ადიდებს თავის გამტარუნარიანობას.

ბევრი უმსგავსოებაა დაშვებული მეორე ლიანდაგების დაპროექტების დროს. ეს დაპროექტება ტარდებოდა არსებული პირველი ლიანდაგის მდგომარეობის გაუთვალისწინებლად. ახლა საჭირო იქნება გავაერთიანოთ ერთიან ცენტრში მთელი საპროექტო საქმე გზათა სახალხო კომისარიატის ყველა სამმართველოს ხაზით.

ტრანსპორტის მთელი კაპიტალური მშენებლობისათვის უკეთესი ხელმძღვანელობის და კონტროლის გასაწევად ჩვენ ამ დღეებში შევქმენით რკინისგზის მშენებლობის [illegible] ცენტრალური სამმართველო — **ცუჟელდორსტროი.** მან თავის თავში გააერთიანა ახალი მშენებლობის სამმართველოც და ლიანდაგის ცენტრალური სამმართველოს კაპიტალური მშენებლობის განყოფილებაც.

უნდა დავამუშაოთ კიდევ გზათა მმართველობასთან საამშენებლო ტრესტების და კანტორების ორგანიზაციის და მათი ურთიერთობის საკითხები რკინისგზის მშენებლობის ცენტრალურ სამმართველოსთან. იმედი უნდა ვიქონიოთ, რომ ახალი სამმართველო გზათა და მშენებლობათა უფროსების დახმარებით, ყველა ტრანსპორტელ-მშენებლის დახმარებით შესძლებს დაამყაროს წესრიგი რკინისგზის მეურნეობის ამ ყველაზე მივიწყებულ დარგში.

იმედი გვაქვს, რომ ჩვენ არ ვანავიმეორებთ გასული წლის მშენებლობის შეცდომებს და მთლიანად შევასრულებთ 1935 წლისათვის დასახულ გეგმას, რითაც ჩვენს ტრანსპორტს მივცემთ მძლავრ ტექნიკურ სიმაგრეს და გავადიდებთ მის გამტარუნარიანობას ყველაზე უფრო დაძაბულ და მნიშვნელოვან მაგისტრალებზე. ჩვენ უნდა ჩავატაროთ დიდი მოსამზადებელი მუშაობა რკინისგზის მშენებლობის კიდევ უფრო მეტად გაშლისათვის 1936 წელში, რათა უფრო სწრაფად აღვანაზღაუროთ ტრანსპორტის ჩამორჩენა სახალხო მეურნეობის სხვა დარგებისაგან ტექნიკური რეკონსტრუქციის დარგში.

მასობრივი პოლიტიკური მუშაობის და კომუნისტთა და უპარტიო აქტივისტთა ამოცანების შესახებ

ჩვენ მიერ გარჩეული ყველა საკითხი, ბოლოსდაბოლოს, დამოკიდებულია ცოცხალ ადამიანებზე. იმისათვის, რომ ვიბრძოლოთ პარტიისა და მთავრობის მიერ ჩვენს წინაშე დასახული ამოცანების განხორციელებისათვის, საჭიროა მებრძოლი ადამიანები — თავისი საქმის სიმართლეში დარწმუნებული, შეუპოვარი და ინიციატივიანი ადამიანები.

რკინისგზის ტრანსპორტზე მუშაობს 2.236 ათასი, ხოლო მშენებლობასთან ერთად 2.515 ათასი მუშა და მოსამსახურე. ეს მასა მრეწველობის მუშებისა და მოსამსახურეებისაგან განსხვავდება იმით, რომ რკინისგზის მუშათა კადრებში დენადობა გაცილებით უფრო მეტია, ვიდრე სამრეწველო საწარმოებში, მაგრამ რკინისგზის მოსამსახურეთა კადრებში არის გაცილებით უფრო მეტი სტაბილურობა, გაცილებით უფრო მეტი არიან ადამიანები, რომლებიც შერჩნენ გზას ჯერ კიდევ რევოლუციამდელი პერიოდიდან, ვიდრე მეურნეობის სხვა რომელიმე დარგში. ტრანსპორტის მუშაკთა ტექნიკურად ყველაზე უფრო მომზადებულმა ფენამ შეინარჩუნა რკინისგზის ძველ ჩვეულებათა არა მარტო დადებითი თვისებები, არამედ უარყოფითი მხარეებიც.

როცა ამას ვლაპარაკობ, მხედველობაში მყავს არა კლასობრივი მტრები, არამედ პატიოსანი, სავსებით საბჭოთა მუშაკები. მზა, დამთავრებული ადამიანები, არ არსებობენ, ადამიანები უნდა დავრაზმოთ, შევამჭიდროვოთ, ავამაღლოთ, გარდავქმნათ.

ჩვენ უნდა შევინარჩუნოთ მუშაკთა ძვირფასი კადრები

ისინი გამოგვადგებიან დიდი საქმეებისათვის თუ მათთან, როგორც საჭიროა ისე ვიმუშავებთ. მათ სურთ პატიოსნად იმუშაონ სოციალისტურ ტრანსპორტზე, მაგრამ მთელი უბედურება ისაა, რომ მათ წინაშე უმეტის შემთხვევაში საკითხს არ აყენებენ პირდაპირ, ბოლშევიკურად; საჭიროა გარდაქმნა, მარტო ძველი კულტურა ვერ იკმარებს. ტრანსპორტი გარდაიქმნის სამუშაოდ და ახლებურად ხდება მისი ტექნიკური რეკონსტრუქცია, საჭიროა, მიუხედავად თქვენი მრავალი წლის გამოცდილებისა, დამატებით კიდევ ისწავლოთ.

ამავე დროს უნდა მიმდინარეობდეს ახალი ტექნიკური კადრების უფრო სწრაფად ამაღლების და გამოზრდის პროცესი. ტრანსპორტზე ჯერ კიდევ ცოტანი არიან დაწინაურებული ახალგაზრდა მეთაურები. ამ ახალგაზრდა კადრების აღზრდის საქმეზე აგრეთვე უნდა იმუშაონ პოლიტგანყოფილებებმაც.

ძველმა და ახალმა რკინისგზელებმა უნდა მიჰბაძონ მრეწველობაში მომუშავე თავიანთ ამხანაგებს, რომელთაგან ბევრმა არამც თუ დაიკავა მეთაურთა პოსტები საწარმოებსა და ტრესტებში, არამედ დაიმსახურა საყოველთაო პატივისცემა და მთელი ჩვენი ქვეყნის ყურადღება, ასობით ღებულობენ რა პარტიისა და მთავრობისაგან უმაღლეს ჯილდოს.

ტრანსპორტზე ჩვენ მოგვეპოვება ძველი რევოლუციური პროლეტარიატის ფენა. მაგრამ ტრანსპორტზე, ბევრად უფრო მეტი რაოდენობით, ვიდრე სხვა დარგებში, გვყავან ისეთი ადამიანები, რომლებიც ნაკლებად არიან დაკავშირებული მუშათა წრესთან და რომლებსაც ჯეროვნად არ შეუთვისებიათ პროლეტარული დისციპლინის რაობა.

ჩვენ რევოლუციურად უნდა აღვზარდოთ ეს ასეული ათასები და გადავაქციოთ ისინი ნამდვილ სოციალისტურ — კულტუროსან რკინისგზელებად. ხოლო ამის გაკეთება კიდევ უფრო რთულია, ვიდრე მეურნეობის სხვა რომელიმე დარგში. მრეწველობაში ქარხანა, ნაწილობრივ თვით წარმოების ორგანიზაცია „ერთ ჭერ ქვეშ", ამჭიდროვებს და დისციპლინას უნერგავს მუშებს. ყოველ მუშას აქვს საკუთარი დაზგა, აქვს საკუთარი სამუშაო ადგილი და პარტორგისა და პროფმუშაკისათვის უფრო ადვილია მისი გაცნობა და მისი პოლიტიკურად აღზრდა, ხოლო ტრანსპორტზე მომუშავეთა დიდი უმრავლესობა —ეს ისეთი ადამიანები არიან, რომლებიც მუდამ გზაში იმყოფებიან, ანდა თითო ორ-ორი კაცად გაფანტულნი ხაზებზე.

ასეთ პირობებში ჩვენ მოგვეთხოვება უფრო მეტი პოლიტიკური მასობრივი მუშაობა, ვიდრე სახალხო მეურნეობის სხვა რომელიმე დარგში. საჭირო გაქანებით ეწევიან თუ არა ამ მუშაობას პარტიული და პროფკავშირული ორგანიზაციები და პოლიტგანყოფილებანი? არა!

მტს-ების და საბჭოთა მეურნეობების პოლიტგანყოფილებებმა იმისათვის, რომ კოლმეურნეობებში შეექმნათ გარდატეხა შრომისადმი დამოკიდებულების საქმეში, ჭეშმარიტად უდიდესი და დაუღალავი მასობრივ-პოლიტიკური მუშაობა გაჩაღეს. ტრანსპორტის ბევრი პარტიული მუშაკი, და სწორედ ესაა მათი უბედურება, მალე შეურიგდა რკინისგზებზე არსებულ უწესრიგობას, როგორიცაა: მოძრაობის გრაფიკების ჩაშლა, ნამდვილი პროლეტარული დისციპლინის უქონლობა, დაუდევრობა, ბრძანებების შეუსრულებლობა და სხვ. პოლიტგანყოფილებათა ბევრმა მუშაკმა იმის ნაცვლად, რომ რევოლუციური სული შეეტანა გრაფიკებში, პარტიული მუშაობა გადაიყვანა „გრაფიკებზე", რომლებსაც ისინი, სხვათაშორის, ისევე, ვერ ასრულებენ, როგორც მოძრაობის გრაფიკებს (სიცილი). იმის ნაცვლად, რომ შეიჭრან მასების [illegible], თვითონ დააყენონ მწვავე კითხვები, გასცენ მათზე პასუხი და აღზარდონ ადამიანები, ისინი ხშირად აკამპანიურებენ მასობრივ მუშაობას.

თუ ჩამორჩენილ რკინისგზელს მივუდგებით მებრძოლურად, იდეური დაჯერების და შინაგანი რწმენის მხრივ ძლიერი ბოლშევიკური სიტყვით, მივსცემთ მას ერთი-ორი წლის, პერსპექტივის დანახვის უნარს, იგი გაემურება ამ პერსპექტივისათვის და გახდება ნამდვილი მებრძოლი ტრანსპორტის აღმავლობისათვის. მაგრამ ასეთი საბრძოლო მასობრივი ბოლშევიკური მუშაობა ტრანსპორტზე თითქმის არ ყოფილა.

საქმე სრულიად ის კი არაა, რომ ორგანიზაციულ - ტექნიკური მხრივ კარგად დააყენო მასობრივი მუშაობა. გრაფიკის დაწერას —თუ რამდენი მოხსენება გაკეთდეს, რამდენი კრება ჩატარდეს — ამას ხეირიანი საქმისმწარმოებელიც შესძლებს. მაგრამ რა სარგებლობას მოგვიტანს ეს მოხსენებანი, თუ ისინი „უსულგულოდ" ჩატარდება. გრაფიკში ჩაწერილი იქნება, რომ მოხსენება გაკეთდა, დაესწრო 2000 კაცი, რეზოლუციები მიიღეს, მაგრამ იქ დარჩებიან ადამიანები, რომლებმაც ვერ მიიღეს განმარტება მტკივნეულ საკითხებზე და რომლებიც კრების შემდეგაც ძველებურად იმუშავებენ.

ამიტომ, როცა მასობრივ მუშაობაზე ვლაპარაკობთ, დროა თავი დავანებოთ იმაზე ფიქრს, რომ საქმე ეხება ორგანიზაციულ - ტექნიკურ ღონისძიებებს. **არა საქმე ეხება მასობრივი პოლიტიკური მუშაობის საბრძოლო სულს, საქმე ეხება იმას, რომ იდეურ - პოლიტიკური შეტევა ვაწარმოოთ ყოველივე ჩამორჩენილის, უვარგისის წინააღმდეგ, ყველაფერ იმის წინააღმდეგ, ვისაც არა თუ არ ესმის ჩვენი არამედ წინააღმდეგობასაც გვიწევს,** სრულიადაც არ არის საჭირო, ყოველი ის პირი, ვინც წინააღმდეგობას გვიწევს, კლასობრივ მტრად მივიჩნიოთ. კლასობრივი მტრები არიან და მათთან საჭიროა დაუნდობელი ბრძოლა. მაგრამ იმავე დროს საჭიროა გვქონდეს იმის უნარი დავაჯეროთ ნაკლებად შეგნებული, ჩვეიანი, საბჭოთა ადამიანი, რომ საჭიროა კარგად მუშაობა.

ხოლო ამისთვის საჭიროა პოლიტგანყოფილების ყოველ მუშაკს შეეძლოს საკითხის პოლიტიკურად დასმა და მისი სწორად განმარტება. არა მარტო პოლიტგანყოფილების მუშაკმა, არამედ გზის უფროსმაც და მის მოადგილეებმაც უნდა გამოიჩინონ თავი როგორც ნამდვილმა მებრძოლმა ბოლშევიკებმა, რომლებსაც შესწევთ უნარი გაუძღვნენ ადამიანებს ბრძოლაში.

არის მასობრივი მუშაობის მთელი რიგი ელემენტარული საკითხები, როგორც მაგალითად, გაზეთების კითხვა, რითაც უნდა დავიწყოთ. ხომ ფაქტია, რომ ბევრი რკინისგზელი გაზეთს არ კითხულობს, ლიუბლინოში რომ ვიყავი, როგორც საკ. კ. პ. (ბ) მოსკოვის საოლქო კომიტეტის ყოფილი მდივანი, იძულებული გავხდი გავწითლებულიყავი იმის გამო, რომ მოსკოვის ოლქის ტერიტორიაზე, ბევრი მთავარი კონდუქტორი არ კითხულობს არც „პრავდას", არც „გუდოკს", არც სარკინისგზო გაზეთს, არც პოლიტგანყოფილების რაიონულ გაზეთს. საჭიროა ახლავე გავაფრთხილოთ მუშაკები: თუ ორი თვის შემდეგ კიდევ აღმოვაჩინეთ, რომ ისეთი ელემენტარული მასობრივი მუშაობაც არ არის, როგორც გაზეთის კითხვაა, ეს იქნება იმის მომასწავებელი, რომ იქ ნამდვილად პოლიტგანყოფილება არ არსებობს და ჩვენ ამ პოლიტგანყოფილებას შევარცხვენთ მთელ საბჭოთა კავშირში.

ჩვენს მასობრივ - პარტიულ მუშაობას ხშირად აფუჭებს ყალბი მასობრიობა. შეკრიან 2000 კაცისაგან მიტინგს, ფორმალურად ჩაატარებენ მას და ფიქრობენ, რომ ჩაატარეს მასობრივი მუშაობა. ან შედის პარტორგი კონდუქტორთა ბრიგადების დასასვენებელ ოთახში, სადაც 40-მდე კაცი ზის, იტყვის ორ სიტყვას და ჰგონია მასობრივი მუშაობა ჩაატარა. ეს არის ყალბი მასობრიობა. ჭეშმარიტი მასობრიობა ნიშნავს— ყოველ პუნქტში, კონდუქტორთა ყოველ რეზერვში, ყოველ დეპოში, ყოველ უბანზე გამოსვლით, აღზარდო კადრი პარტიისათვის ერთგული უპარტიო აქტივისტებისა, ნამდვილი [illegible], ადამიანებისა, რომელნიც მართლაც უძღვებიან მასას.

ტრანსპორტის აღმავლობის ორგანიზაციაში უდიდესი როლი უნდა ითამაშონ პროფკავშირებმა. მავნებელია, როცა პოლიტგანყოფილებები ჩრდილავენ პროფკავშირებს. თუ პროფკავშირი ცუდად მუშაობს, ეს სხვას არას ნიშნავს, თუ არა იმას, რომ პოლიტგანყოფილებას არ შესწევს მუშაობის უნარი, არ შესწევს უნარი მოძრაობაში მოიყვანოს მასებთან დამაკავშირებელი ყველა საძრავი, ღვედი, ხოლო პროფკავშირები გიგანტური საძრავი ღვედია პარტიიდან მასებისაკენ. საჭიროა შეიცვალოს დამოკიდებულება პროფკავშირების მუშაკებისადმი. სამწუხაროდ, რკინისგზელთა პროფკავშირთან მეტწილად საქმე აქვს გზის აპარატის რომელიმე აღმსრულებელს. საჭიროა ავამაღლოთ პროფკავშირების ავტორიტეტი, მისი ხვედრითი წონა, გავაუმჯობესოთ მათი მუშაობა, დავეხმაროთ მათ ბოლშევიკური კრიტიკით, გავუფრთხილდეთ მათ კადრებს.

არსებითად უნდა აღინიშნოს, რომ რკინისგზელების პროფორგანიზაციები კარგად ვერ მუშაობენ. ავიღოთ მაგალითისათვის მემანქანეების ტექნიკური გამოცდები. ეს ძალიან კარგი ღონისძიებაა, რომელიც ამაღლებს ტრანსპორტის წამყვანი მუშაკების კვალიფიკაციას, ადგილებზე გააფუჭეს, გააბიუროკრატიულეს. ნაცვლად ცოცხალი მიდგომისა, მიუდგნენ კანცელარიულად. გამოჰყავთ კარგი მემანქანე, რომელიც ათეულ წლობით უმარცხოდ მუშაობს, უმართავენ მას ყოველმხრივ თეორიულ გამოცდას და ჩასჭრიან ხოლმე. კარგ მემანქანეებს იწუნებენ, ხოლო იმათ, ვისაც ენა უჭრის, სტოვებენ. გასაკვირველია. ზოგიერთი პრაქტიკოსი - მემანქანე არ არის ძლიერი თეორიაში, მათ აუცილებლად უნდა **ისწავლონ, წაიკითხონ.** მაგრამ ამისათვის მათ უნდა მიეცეთ დრო. უნდა გადავუვადოთ გამოცდა ერთი-ორი წლით. ამას არ ჩადიან. უმნიშვნელოვანეს ღონისძიებას ატარებენ ფორმალურად და რკინისგზებს უკარგავენ კვალიფიციურ მუშაკებს. დგება კითხვა, სად იყვნენ პროფკავშირული ორგანიზაციები, ბიუროკრატიული გადამახინჯებებისაგან, რატომ მათ არ დაიცვეს გამოცდილი მემანქანეები, პროფკავშირის უძველესი წევრები? თუ პროფმუშაკი არა, სხვა ვინ უნდა დაგვეხმაროს სამუშაო ხელფასის სისტემის გაუმჯობესებაში. მაგრამ კონკრეტულობა ამ საქმეში ჯერ კიდევ ნაკლებია. ჩვენ უახლოეს დროისთვის მოგვიხდება ხელფასის ისე მოწესრიგება, რომ უკეთესი მუშაობისათვის მუშამ მეტი მიიღოს, უარესისათვის კი — ნაკლები. პროფმუშაკებმა ამაში ჩვენ დახმარება უნდა გაგვიწიონ.

უმნიშვნელოვანეს მასობრივ ღონისძიებას — **დამკვრელ რკინისგზელთა სტალინურ გაწვევას** — ჩვენი პოლიტგანყოფილებები და პროფკავშირები ატარებენ არასწორად, „აგიტატორულად". ბევრია ფახაფუხი, მოჩვენებითი ხმაური, ნაკლებია ღრმა მასობრივი მუშაობა. განმტკიცებული ორგანიზაციულ - მასობრივი სამეურნეო ღონისძიებებით. არ ხდება ნაკისრ ვალდებულებათა შემოწმება.

გაწვევას ჩვენ ვუწოდეთ იმის სახელი, ვინც თვითონ გვიჩვენებს უაღრესად მკვეთრ ნიმუშებს იმას, თუ როგორ უნდა ღრმა მარქსისტულ ლენინური თეორიისა და გენიალური ორგანიზატორობის შეთავსება მასობრივ - პოლიტიკური მუშაობის გაშლასთან. გაწვევას კი ვატარებთ უხეიროდ, გამოვაცალეთ მას მთავარი შინაარსი. **დამკვრელთა სტალინური გაწვევა უნდა ავიყვანოთ ახალ საფეხურზე.** ამ თათბირზე მარცხებთან ბრძოლის, ვაგონების მიმოქცევის დაჩქარების, კაპიტალური მშენებლობის საკითხების დაყენებით ჩვენ ვიძლევით დამკვრელთა სტალინური გაწვევის შემდგომი გატარების ძირითად მიმართულებასა და შინაარსს. დამკვრელთა სტალინური გაწვევა უნდა ტარდებოდეს კონკრეტული მაჩვენებლებისათვის ბრძოლის დროშის ქვეშ. მარცხების წინააღმდეგ, ვაგონების მიმოქცევის აჩქარებისათვის, ვაგონების გაცდენის შემცირებისათვის, კაპიტალური მშენებლობის გაუმჯობესებისათვის ბრძოლის დროშის ქვეშ. **ჩვენი ქვეყნის საუკეთესო რკინისგზელებმა უნდა გვიჩვენონ ტრანსპორტის სტალინურად გარდაქმნისათვის ბრძოლის ნიმუშები (ტაში).**

ბრძოლის ტრანსპორტის აღმავლობისათვის, გადაზიდვის გეგმის გადაჭარბებით შესრულებისათვის სათავეში უნდა ჩაუდგნენ კომუნისტები. პარტიული ორგანიზაციის გარეშე ვერავითარი საქმე, მით უფრო ასეთი მნიშვნელოვანი და რთული საქმე, ვერ გაკეთდება.

რა უზრუნველყოფს ბრძოლის წარმატებას? კომუნისტების ღრმა პრინციპული რწმენა თავისი საქმის სიმართლეში. აქტიურობა ბრძოლაში ყოველივე იმის წინააღმდეგ, რაც ეწინააღმდეგება გარდაქმნას, ხელს უშლის ტრანსპორტის აღდგენას, ორგანიზებულობა, რათა კომუნისტები მოქმედებდნენ არა დაქსაქსულად, ცალ-ცალკე, არამედ ერთიანი შეკავშირებული კოლექტივის სახით.

რა მდგომარეობაა ამჟამად ტრანსპორტის, და თვით გზათა სახალხო კომისარიატის აპარატის მთელ რიგ პარტიულ ორგანიზაციებში? არიან კომუნისტები, რომლებიც თავდადებით მუშაობენ, აქტიურად ებრძვიან ნაკლოვანებებს, არ სურთ შეურიგდნენ ტრანსპორტის სამარცხვინო მუშაობას. ასეთები სამწუხაროდ უმცირესობას შეადგენენ. არის მეორე ასეთივე მცირე ჯგუფი კონსერვატორებისა, ოპორტუნისტებისა რომლებიც ფიქრობენ, რომ ისინი დღემდე კარგად მუშაობდნენ და უკეთესად მუშაობა არ სურთ. როცა მათ აკრიტიკებთ, ისინი ბრაზდებიან და გულში ფიქრობენ: „რას ჩაგვაცივდით, უკეთესად მუშაობა არ შეგვიძლია". ასეთი ოპორტუნისტები ბოლომდე უნდა ვამხილოთ.

და, ბოლოს, უმრავლესობა, რომელსაც გულწრფელად სურს უკეთ იმუშაოს, მაგრამ დაიბნა, დაკარგა ბიუროკრატიზმისათვის კომუნისტური წინააღმდეგობის გაწევის უნარი და ამით საშუალებას აძლევს ბიუროკრატებს და ოპორტუნისტებს თავისუფლად ჩაშალონ პარტიის დადგენილებათა შესრულება.

საუკეთესო აქტივისტების და პოლიტგანყოფილებათა საუკეთესო მუშაკების ამოცანაა დარაზმონ და აამფრთოვანონ მთელი პარტიული ორგანიზაცია, ყველა მუშა და მოსამსახურე ბიუროკრატიულ და ოპორტუნისტულ დაუდევრობასთან საბრძოლველად.

ჩვენთვის არ არის საჭირო პარტორგანიზაციათა უკლებლივ ყველა წევრის მოწინავედ ყალბი გამოჩენა, როცა მყვირალა მისალმებების და ფიცის საფარქვეშ ოპორტუნისტები დაუსჯელად განაგრძობენ თავის მავნე მუშაობას. პარტიული ორგანიზაციის სიმტკიცე იზღუდება ანტიპარ-

(გაგრძელება იხ. მე-4 გვ.)

ჩაის მაღალი მოსავლიანობისათვის

ამხ. ლ. ბერიას სახელობის კომკავშირული ლაშქრობა

ჩაის მოსავლიანობის გადიდებისათვის ამხ. ლ. ბერიას სახელობის კომკავშირული ლაშქრობის მიმდინარეობის შესამოწმებლად 24 აპრილს ბათომში მოწვეულ რესპუბლიკურ თათბირის მონაწილენი: მარჯვნიდან მარცხნივ: რ. კიწმარიშვილი (ბაღდაური), დ. უჯმაჯურიძე, (ნაგომრის კოლმეურნეობა, მახარაძის რაიონი) ხ. [illegible] (ქობულეთი) ი. ჯიჯავაძე (მახინჯაური), დ. მუქერია (ჩაქვის საბჭ. მეურნეობა) მახმუდ კახიძე (ხოფ. ერძე).

24 აპრილს საღამოს 5 საათზე ქ. ბათომის წყლოსანთა კლუბში ს. ა. ლ. კ. კ. ცკ-ს მდივნის ხ. გოგუაძის თავმჯდომარეობით გაიხსნა დასავლეთ საქართველოს ჩაის რაიონების კომკავშირის ორგანიზაციების წარმომადგენელთა რესპუბლიკური თათბირი, რომელსაც დაესწრნენ ჩაის რაიონების საოლქო და სარაიონო კომიტეტის მდივნები, საბჭ. მეურნეობების კომიტეტის მდივნები. კ. კ. საკოლმეურნეო ორგანიზაციების კომიტეტების მდივნები და ორგანიზაციები.

თათბირმა განიხილა ჩაის მოსავლიანობის გასადიდებლად ამხ. ლავრენტი ბერიას სახელობის კომკავშირული ლაშქრობის მიმდინარეობის საკითხი და დასახა კონკრეტული ღონისძიებანი ჩაის კრეფისა და პლანტაციების დამუშავების სანიმუშო ჩატარებისათვის. თათბირი დამთავრდა 25 აპრილს დილის სხდომაზე.

გასული წლის ნოემბერში ქობულეთის რაიონის ხოფ. დაგვის ამხ. მოლოტოვის სახელობის კოლმეურნეობის კომკავშირის ორგანიზაციამ აიღო ინიციატივა და გამოაცხადა ამხ. ლ. ბერიას სახელობის ლაშქრობა ჩაის მოსავლიანობის გასადიდებლად და ამ მიზნით იკისრა მთელი რიგი კონკრეტული ვალდებულებანი. დაგველი კომკავშირლები თავიანთ მიმართვაში ჩაის რაიონების ყველა კომკავშირელისადმი წერდნენ:

> **„გამოეხმაურეთ ჩვენს მიმართვას, აიღეთ თქვენი კომკავშირული ვალდებულებანი, მოაწყვეთ საბრძოლო მუშაობა ჩაის მოსავლიანობის გასადიდებლად, გამობრძმედილი ბოლშევიკის, ამხ. ლავრენტი ბერიას სახელობის კომკავშირული ლაშქრობა გადააქციეთ ჩაის რაიონების მთელი მუშა და კოლმეურნე ახალგაზრდებისა და კოლმეურნეთა მასების საქმედ".**

ამ ლაშქრობის გამოცხადების დღიდან ხუთი თვის შემდეგ ქალაქ ბათომში შეიკრიბენ კომკავშირის ორგანიზაციების საუკეთესო წარმომადგენლები იმისათვის, რომ ჩააბარონ ანგარიში იმ მუშაობის შესახებ, რომელიც მათ ჩაატარეს ამხ. ბერიას სახელობის ლაშქრობის გასაშლელად ჩაის მოსავლიანობის გადიდებისათვის.

პირველი სიტყვა მოხსენებისათვის მიეცა ქობულეთის რაიონის ორგანიზაციის ხელმძღვანელს ამხ. გრძელიძეს.

ლენინური კომკავშირის ორგანიზაციის აქტიური დახმარებით ქობულეთის რაიონმა ჩაის საზამთრო და საზაფხულო სამუშაოები სანიმუშოდ ჩაატარა. როგორც ამხ. გრძელიძის მოხსენებიდან გამოირკვა, კომკავშირლები ასრულებდნენ ავანგარდის როლს სასუქის შეტანის, კომპოსტის დამზადების, დეკორატიულ მცენარეთა სანერგის მოწყობის, ქასრას წინააღმდეგ ბრძოლის, ქობლაბორატორიების მოწყობის, ჩაის კრეფისთვის მზადების და სხვა მთელ რიგ ღონისძიებებში.

— ჩვენ ავიღეთ ვალდებულება — განაცხადა ამხ. გრძელიძემ — თვალსაჩინოდ გაგვედიდებინა ჩაის მოსავალი. ჩვენ მტკიცედ ვდგევართ ჩვენს სიტყვაზე. საშუალოდ ერთ ჰექტარზე წელს ჩვენ სახელმწიფოს ჩავაბარეთ 2.245 კილოგრამი საუკეთესო ხარისხის ჩაი ნაცვლად გასული წლის 1.705 კილოგრამისა.

ამხ. ლ. ბერიას სახელობის ლაშქრობა სამეგრელოს ჩაის რაიონებშიც წარმატებითაა გაშლილი. ეს განსაკუთრებით დავინახეთ თათბირზე წალენჯიხისა და მარტვილის რაიონის კომკავშირულ ორგანიზაციების წარმომადგენელთა გამოსვლებიდან.

ამხ. **მზარელუამ** წალენჯიხის რაიონიდან თათბირს გააცნო მასობრივ პოლიტიკური და შინასაკავშირო მუშაობის ის გამოცდილება. რომელიც მათ დააგროვეს ლაშქრობის გამოცხადების შემდეგ.

ამხ. ბერიას სახელობის ლაშქრობის მიმდინარეობაზე მოხსენებით გამოვიდნენ აგრეთვე ხოფ. აცანის კოლმეურნეო ორგანიზაციის მდივანი ამხ. კვიჟიძე და კიროვის სახელობის ჩაის საბჭოთა მეურნეობის კომკავშირის კომიტეტის მდივანი ამხ. მაჩუხაშვილი.

მქუხარე ოვაციებით შეხვდა თათბირი ლაშქრობის ინიციატორის, ქობულეთის რაიონის ვოროშილოვის სახელობის კოლმეურნეობის კომკავშირის ორგანიზატორის ამხ. ანდრიაძის გამოსვლას.

ჩაის მოსავლიანობის გასადიდებლად ამხ. ბერიას სახელობის ლაშქრობის ინიციატორი, ვოროშილოვის სახ. კოლმეურნეობის დამკვრელი კოლმეურნე კომკავშირელი ამხ. მ. ანდრიაძე.

შორეული საბერძნეთისა და ოსმალეთის სანაპიროებიდან გადმოხვეწილი ქვის მთლელის შვილი. ლენინ-სტალინის პარტიის დიადი საქმისათვის რევოლუციური პათოსით ანთებული კომკავშირელი და წარჩინებული კოლმეურნე მ. ანდრიაძე ანგარიშს აბარებს თავის თანამებრძოლებს იმ დავალებების შესრულებაზე, რომელიც მათ იკისრეს ამხ. ბერიას წინაშე.

შარშან ჩვენ ჰექტარზე — **ამბობს ანდრიაძე — საშუალოდ 2.600** კილოგრამი ჩაის ფოთოლი ავიღეთ. წელს აი ჩვენს მიერ ნაკისრი ვალდებულების თანახმად ჰექტარზე 3.000 კილოგრამი ფოთოლი უნდა ავიღოთ. ჩვენ შევამოწმეთ პლანტაციების მდგომარეობა და გამოირკვა, რომ ვალდებულებას გადაჭარბებით შევასრულებთ...

3.000 კილოგრამი ჩაი ჰექტარიდან ეს ხუმრობა საქმე როდია. დაგველი კომკავშირლები ჩაის თვითეულ ჰექტარიდან იღებენ უფრო მეტ მოსავალს, ვინემ ცეილონის კაპიტალისტი პლანტატორები.

და ამხ. ანდრიაძე მოუთხრობს თათბირის მონაწილეებს იმ ხერხების, ღონისძიებების და წესების შესახებ, რომელსაც ისინი ატარებენ ჩაის მოსავლიანობის გასადიდებლად.

ანდრიაძის ამხანაგებს, დაგველ კომკავშირელ კოლმეურნეებს არ ჩვევიათ ზერელობა და რიცხობრივი მაჩვენებლებისათვის გამოდევნება. აი თუნდაც კალათების საქმე. ჩაის კრეფისათვის საჭირო კალათები მათ კარგი ხანია დაამზადეს. მაგრამ ამით არ დაკმაყოფილდნენ. კალათი შეამოწმეს და გასინჯეს ხარისხის მხრივ, ოცამდე კალათი უვარგისი, შეუფერებელი აღმოჩნდა. გადააგდეს და ახალი გააკეთეს. გარდა ამისა „[illegible] შემთხვევისათვის" 30 კალათი [illegible] დაამზადეს და ინახავენ მარაგში.

კულტურული მასობრივი მუშაობაც იციან დაგველებმა. 315 ცალი [illegible] და სხვა ცენტრალური გაზეთი და 15 ჟურნალი ვრცელდება დაგვის კოლმეურნეთა შორის. 18 კედლის გაზეთი გამოდის კოლმეურნეობაში (17 ბრიგადაა. ყველას თავისი გაზეთი აქვს და არის ერთი „ცენტრალური" საერთო საკოლმეურნეო გაზეთი).

ხელმძღვანელ ამხანაგების გამოსვლებში და კონკრეტულ ღონისძიებებში, რომლებიც მიღებულ იქნა თათბირზე, ნაჩვენებია ლაშქრობის უფრო წარმატებით გაგრძელების. ჩაის კრეფა-დამუშავების სანიმუშო ჩატარების დანაკარგებთან ბრძოლის კონკრეტული ღონისძიებანი.

თათბირზე **აღინიშნა ის კანცელა**რულ ბიუროკრატიულ დამოკიდებულების შესახებ, რომელსაც ზოგიერთი კომკავშირის ორგანიზაციები და მიწგანები იჩენენ ამხ. ბერიას სახელობის ლაშქრობისადმი.

აღინიშნა ზუგდიდის, ს. მახარაძის და სენაკის რაიონების [illegible] ლი კალათების დამზადების გეგმა და სხვ.

თათბირის მეორე სხდომაზე სიტყვებით გამოვიდნენ საქ. კ.პ.(ბ) ცკ.-დან ამხ. ბოკუჩავა, საქმიწსახკომიდან ამხ; ი. ხუხუა, „საქჩაიდან" ამხ. გოგინეიშვილი, კომკავშირის ცეკადან ამხ. შენგელია და სხვ. თათბირის შედეგები შეაჯამა საქ. ა. ლ. კ. კ. ცენტრალური კომიტეტის მდივანმა ამხ. გოგუაძემ.

თათბირმა მიიღო ვალდებულება **წელს კომკავშირული ძალებით მოკრიფონ 2.500 ტონა ჩაის მწვანე ფოთოლი, მოაწყონ 118 [illegible] მიმღები პუნქტი, აიღონ შეფობა 29 ჩაის საზიდავ ავტომანქანაზე, კრეფის მასობრივად დაწყებამდე გაწმინდონ ქასრასაგან 3.000 ჰექტარი პლანტაცია, ყველა ნაკვეთებზე მოაწყონ კომკავშირული სამუშაოები** დანაკარგებთან საბრძოლველად. ბრიგადების სწორად მოწყობის და გეგმების ძირეულ რგოლამდე დაყვანის შესამოწმებლად ჩაატარონ მასობრივი რეიდი.

თათბირმა მისასალმებელი დეპეშა გაუგზავნა ამხ. ბერიას.

„კომუნისტის" ბრიგადასთან ერთად ჩაქვის საბჭოთა მეურნეობის უფროსი აგრონომი ამხ. ასათიანი (შუაში) ამოწმებს საკრეფად შემოსულ ჩაის ბუჩქს.

ამხ. კაგანოვიჩის სიტყვის დასასრული

ტიულ ელემენტებთან ბრძოლაში, შემარიგებლობასა და კუდმაჩანჩალობასთან ბრძოლაში. სამწუხაროდ რკინისგზელ - კომუნისტთა საგრძნობ ნაწილს ჯერ კიდევ არ ჰყოფნის ბრძოლის ნამდვილი ნებისყოფა, შინაგანი სიმტკიცე, იდეური გამობრძმედილობა.

იმისთვის, რომ მუშაობდეს აღგზნებულად, მთელს თავის ძალღონეს ახმარებდეს მუშაობას, კომუნისტს უნდა ჰქონდეს იდეური დამუხტვა. ეს არ ესმის პოლიტგანყოფილების ზოგიერთ მუშაკს, რომელნიც კვეცავენ ახსნა-განმარტებითი მუშაობას კომუნისტებს შორის, არარად აქცევენ პარტიული კრებების როლს. კრებების მაგიერობას აწევინებენ პარტორგების განკარგულებებს, აქნინებენ პირველადი პარტორგანიზაციების როლს.

როგორც ზოგიერთი სამეურნეო მუშაკი ამჯობინებს ავარიის გამომწვევი პირი მისცეს სამართალში, ვიდრე პირისპირ მოელაპარაკოს მას, შეამკოს იგი ისე, რომ მას ცხოვრება დააწყებინოს, სწორედ ასევე ზოგიერთი კომუნისტი ხმას აძლევს პარტიული სასჯელის დადებას, მუშაობის ხაზით თავისი ამა თუ იმ ამხანაგის პარტიიდან გამორიცხვასაც კი, მაგრამ ცდილობს თავიდან აიცილოს მასთან პირისპირ შეკამათება, მისი დატუქსვა საქმისადმი არაპარტიული დამოკიდებულებისათვის. ეშინიათ არ წაიხდინონ მეგობრული დამოკიდებულება მასთან. ხოლო უამისოდ, თუ თვითეული კომუნისტი პატიოსნად არ ებრძვის ადამიანებს, რომელნიც უგულებელყოფენ სახელმწიფოს ინტერესებს — შეუძლებელია ტრანსპორტის ნამდვილად გაჯანსაღება.

პოლიტგანყოფილებათა ამოცანა, რომელნიც გზების და განყოფილების უფროსებზე არანაკლებ პასუხისმგებელი არიან ტრანსპორტის მუშაობისათვის, მდგომარეობს იმაში, რომ კადრის მუშაკები, რომელთაც სურთ მუშაობა, მაგრამ დღეს ჯერ კიდევ არ წარმოადგენენ აქტიურ მებრძოლებს, გადააქციონ ტრანსპორტის აღმავლობისათვის აქტიურ მებრძოლებად.

დონბასის მაგალითი გვიჩვენებს, რომ ამის გაკეთება შესაძლებელია. განა 1932 წელს ჩვენ შეგვეძლო იმის მტკიცება, რომ დონბასის მუშაკთა უმრავლესობას სურს იმუშაოს კანცელარიულ - ბიუროკრატიულად? არა. ისინი იდგნენ პარტიის მხარეზე, საბჭოთა ხელისუფლების მხარეზე, მიუხედავად ამისა, ისინი შეურიგდნენ ქვანახშირის გეგმის შეუსრულებლობას, განა ჩვენში არ მოიპოვებიან ადამიანები, რომელნიც თუმცა მათ ეს არ სურთ, მაგრამ მაინც შეურიგდნენ ტვირთზიდვის გეგმის შეუსრულებლობას? (ხმები: სწორია). თუ ასეთი ადამიანები მოიპოვებიან, როგორ უნდა დავახასიათოთ ისინი, თუ არა როგორც ჭაობში ჩაფლულნი, გულგრილნი, რომელთაც არ ახარებთ გამარჯვება და არ აწუხებთ დამარცხება. მაგრამ თუ ნამდვილად იმუშავებენ, ამ ადამიანებს ჩვეულად შეუძლიათ უმოკლეს ვადაში ამ სიტყვის ნამდვილი მნიშვნელობით დაეწიონ მოწინავეებს, რადგან არსებითად ესენი არიან საბჭოთა ადამიანები, ჩვენი ადამიანები. მათ მობეზრდათ სამარცხვინო მდგომარეობაში ყოფნა და ისინი მოხარული იქნებიან, როცა მათთან მივლენ ნამდვილი ბოლშევიკები და ორგანიზატორები და ეტყვიან: წავიდეთ და მივაღწიოთ გამარჯვებას (მქუხარე ტაში).

გზების პოლიტგანყოფილებათა უმრავლესობის მუშაობაში არის ის უარყოფითი თვისება, რომ მათ რამდენადმე რკინისგზის პარტიული ორგანიზაციები გამიჯნეს ადგილობრივ ტერიტორიალურ ორგანიზაციებისაგან. ეს ღრმა შეცდომაა. ტერიტორიალური ორგანიზაციების პარტიული კულტურა უფრო მაღალია და პარტიის ტერიტორიალური ორგანიზაციების ხელმძღვანელობრივი დახმარება პარტიული მუშაობის დაყენებაში მეტად ნაყოფიერი იქნება ისევე, როგორც მთლიანად გზათა მუშაობის გაუმჯობესების საკითხებში.

დონეცის საოლქო კომიტეტმა მარტში ჩაატარა მუშაობა იმ მხრივ, რომ დონეცის გზაზე შეემცირებინა დატვირთვის და გადმოტვირთვის დრო და დაეჩქარებინა ვაგონების მიმოქცევა, ამ მუშაობის გამოცდილება თვალსაჩინოდ მოწმობს, თუ რა დიდი ხელმძღვანელობრივი დახმარების გაწევა შეუძლიათ ტერიტორიულ ორგანიზაციებს რკინისგზებისათვის.

გზის უფროსი და პოლიტგანყოფილების უფროსი უფრო მჭიდროდ უნდა დაუკავშირდენ მხარის, ოლქის, რესპუბლიკის პარტიულ და საბჭოთა ორგანიზაციების ხელმძღვანელებს. საჭიროა დროზე იქნან ინფორმირებული საოლქო კომიტეტების მდივნები და საოლქო აღმასკომების თავმჯდომარეები რკინისგზათა მუშაობის ყველა უმნიშვნელოვანეს საკითხზე.

ეჭვი არ მეპარება, რომ მხარეები, ოლქები, რაიონები, მოწინავე საწარმოები, კოლმეურნეობები უსათუოდ დაეხმარებიან ტრანსპორტს. თვით რკინისგზელებზე, მათ მეთაურებსა და პოლიტმუშაკებზეა დამოკიდებული, ეს დახმარება იყოს უფრო ეფექტიური, საშუალება მისცეს მათ უმოკლეს ვადაში მოახდინონ დატვირთვის ყველა რეზერვის მობილიზაცია და გააუმჯობესონ ტრანსპორტის მუშაობა.

ჩვენ შეგვიძლია მოვაგვაროთ და კიდეც უნდა მოვაგვაროთ რკინისგზების მუშაობა ისე, რომ მათ იმუშაონ ისე კარგად და ზუსტად, თუ მოზერის საათივით არა, ყოველ შემთხვევაში ჩვენი „ტოჩმეხის“ საათივით მაინც (საერთო სიცილი).

ამჟამად პარტია და მთავრობა რკინისგზელებს აქცევენ მაქსიმალურ ყურადღებას, უწევენ მათ მაქსიმალურ დახმარებას, იმ მაქსიმალურ მზრუნველობას, ურომლისოდაც ჩვენს პირობებში მუშაობა შეუძლებელია.

ჩვენი პარტიის ცენტრალური კომიტეტი და ჩვენი მთავრობა ითვალისწინებენ თვითეული მოცემული პერიოდის სუსტ რგოლს და განსაკუთრებულ ყურადღებას აქცევენ მას. ჩვენი მეურნეობის სუსტ რგოლს ამჟამად წარმოადგენს ტრანსპორტი, როგორც ეს მთელის ძალით აღნიშნა ამხანაგმა სტალინმა პარტიის მე-17 ყრილობაზე და როგორც ამას ყოველდღე აღნიშნავს პარტიის ცენტრალური კომიტეტი. ამიტომ ახლა ტრანსპორტს განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა და მას მზრუნველობით ეკიდებიან. ამან არ შეიძლება ყველა ჩვენგანს არ ჩაუნერგოს გამარჯვების რწმენა, რომ ტრანსპორტის მუშაკებიც ღირსნი გახდებიან იმნაირივე მოწონებისა, როგორადაც კანონიერად გახდენ მისი ღირსნი ჩვენი მრეწველობის მუშაკები.

ორჯონიკიძე. მაგრამ ამ დარბაზში ჩვენც არაერთხელ შევკრებილვართ (სიცილი).

კაგანოვიჩი. დიახ, მართალია, ამ დარბაზშიც და სხვა ადგილებშიაც მრეწველობა არაერთხელ ყოფილა გაკრიტიკებული. მაგრამ მრეწველობის მუშაკებმა გვიჩვენეს, იმის ნიმუში, თუ კრიტიკის შემდეგ როგორ უნდა მედგარი ბრძოლა ხელთა დაუშვებლად ცრემლის უღვრელად, იმისათვის, რომ განვახორციელოთ ეს კრიტიკა და ჩვენი დიდი ბელადის ამხანაგ სტალინის სიტყვა გავხადოთ სოციალისტურ მშენებელთა არმიის საქმედ (ტაში).

დღეს რკინისგზელებისათვის დადგა ისეთი დღე, როცა შეგვიძლია და უნდა გავემართოთ კიდეც აღმავლობისაკენ. ამჟამად დადგა დღე, როცა კომუნისტებმა უნდა გვიჩვენონ ბოლშევიკები არიან ისინი, თუ არაბოლშევიკები, უპარტიოებმა კი უნდა გვიჩვენონ — საბჭოთა ადამიანები არიან ისინი, თუ არასაბჭოთა ადამიანები, სიტყვებს და რეზოლუციებს აქ არავინ დაუჯერებს, ასეთი როდია ჩვენი ცენტრალური კომიტეტი. საქმეებს, გადიდებული დატვირთვის, ვაგონების დაჩქარებული მიმოქცევის, მარცხთა რიცხვის შემცირების ფაქტებს — აი რას მოელიან ჩვენგან პარტია და ჩვენი ქვეყანა.

მაშ ნება მიბოძეთ გამოვთქვა რწმენა, რომ ყველა ჩვენ, დაწყებული უმაღლესი მეთაურით და გათავებული რიგითი რკინისგზელით, აღმოვჩნდებით იმ ყოველდღიური მზრუნველობის ღირსნი, რომელსაც რკინისგზის ტრანსპორტისადმი იჩენს პარტია და პირადად ამხ. **სტალინი** (ტაში).

რკინისგზელთა მილიონებთან ერთად, მათი დარაზმვით, ჩვენი პარტიის ცენტრალური კომიტეტის მიერ აღფრთოვანებულნი, ჩვენი პარტიის ც. კ-ის და მთავრობის ხელმძღვანელობით, ამხანაგ **სტალინის** ხელმძღვანელობით — გაბედულად წავალთ წინ და გავიმარჯვებთ.

(მქუხარე ხანგრძლივი ტაში. შეძახილები: ვაშა! გაუმარჯოს ამხანაგ სტალინს!).

თათბირი მასობრივი აგიტაციის დაყენების შესახებ

საკ. კ. პ. (ბ) ლენინგრადის საქალაქო კომიტეტის პლენუმის 29 მარტის გადაწყვეტილებებმა „პარტიულ-ორგანიზაციული და პოლიტიკურ - აღმზრდელობითი მუშაობის ამოცანების შესახებ“, აგრეთვე „პრავდის“ 7 აპრილის მოწინავემ „აგიტაცია დიდი ოსტატობაა“ ფართო გამოხმაურება ჰპოვეს ტფილისის პარტიული ორგანიზაციების რიგებში.

იმ განსაკუთრებული მნიშვნელობის გამო, რომელიც აქვს აგიტაციას, პარტიული მუშაობის ამ უაღრესად საყურადღებო უბანს, საქართველოს კ. პ. (ბ) ტფილისის კომიტეტმა გამოიტანა სპეციალური გადაწყვეტილება აგიტაციის შემდგომი გაშლის და მისი ხარისხის გაუმჯობესების შესახებ. პირველადი პარტორგანიზაციების პარტკომთა მდივნების, რაიკომთა ინსტრუქტორების და მუშაკების თათბირი, მოწვეული 25 აპრილს საქართველოს კ. პ. (ბ) ტფილისის კომიტეტის მიერ, მიზნად ისახავდა საწარმოებში აგიტაციის დაყენების გამოცდილების ურთიერთ გაზიარებას.

დიდი მოხსენებით „მასობრივი აგიტაციის დაყენების შესახებ“ გამოვიდა ამხ. **შარია**. თავის მოხსენებაში ამხ. შარიამ აღნიშნა, რომ მიუხედავად ტფილისის მთელ რიგ გამძღოლ საწარმოებში აგიტაციის დაყენების მხრივ არსებული მიღწევების, პარტიული მუშაობის ეს უმნიშვნელოვანესი უბანი ჯერ ისევ ჩამორჩება დღევანდელი დღის მოთხოვნებს.

შემდეგ ინფორმაციით აგიტაციის დაყენების შესახებ ადგილებიდან გამოვიდნენ: ამხ. **ქურიძე** (სახკინმრეწვი), **მინდიაშვილი** (მცირავი № 2), **ჩერნიკოვი** (ორჯონიკიძის სახელობის ქარხანა), **ლილიინი** (ლითონის კონსტრუქციების ქარხანა), **სარქისოვი** (მარგარინის ქარხანა), **არჯევანიძე** (ფეხსაცმელის ქარხანა) და სხვ.

ლავალის პოლიტიკის კრიტიკა

საფრანგეთის პრესა საფრანგეთ-საბჭოთა კავშირის შეთანხმების პროექტის შესახებ

პარიზი, 24 აპრილი. ფრანგული გაზეთების ნაწილი, განსაკუთრებით რადიკალური გაზეთები, ენერგიულად უჭერს მხარს საფრანგეთ - საბჭოთა კავშირის შეთანხმების დაუყოვნებლივ დადებას.

„საჭიროა მოქმედება, — წერს **„ერ ნუველი“**. მცირე ანტანტა შეშფოთებული და გაოცებულია. მას დიდი ნდობა ჰქონდა უშიშროების ორგანიზაციისადმი, რომელსაც საფრანგეთი ამზადა. ახლა იგი ხედავს, თუ როგორ შეიქმნა დაბრკოლებები და გაჭიანურება. იგი კითხულობს — განა ის იურიდიული სიძნელეები, რამაც შეაფერხა საფრანგეთ - საბჭოთა კავშირის ურთიერთი დახმარების პაქტის დადება, ასევე არ არსებობენ ჩეხოსლოვაკიისათვის, რომელიც აგრეთვე არის ერთა ლიგის წევრი და რომელმაც, მიუხედავად ამისა, გადალახა ეს სიძნელენი, რამდენადაც იგი მზად არის დადოს საბჭოთა კავშირთან ანალოგიური პაქტი? განა იქიდან არ გამომდინარეობს, რომ არსებობენ რაღაც სხვა დაბრკოლებანი, სხვა საწინააღმდეგო მოქმედებანი? ასეთია კითხვა, რომელსაც ჩვენ გვიყენებს მცირე ანტანტა, — და ჩვენ უნდა ვაღიაროთ, რომ იგი საფუძველს არ არის მოკლებული. შეუწყნარებელი იქნება, რომ ყალბი მანევრების, გაუგებარი მერყეობის და, შესაძლოა, შეურაცხყოფილი თავმოყვარეობის გამო შეიბღალოს საფრანგეთ - საბჭოთა კავშირის ხელშეკრულების დიდი ფსიქოლოგიური ეფექტი, — ხელშეკრულების, რომელიც მშვიდობიანობის მომხრეებს მიანიჭებს აუცილებელ პასუხად გერმანიის 16 მარტის მუქარით აღსავსე და გამომწვევ აქტზე“.

რადიკალების გავლენიანი ბელადი დელბოსი, დეპუტატთა პალატის ვიცე-თავმჯდომარე, აქვეყნებს გაზეთ **„დეპეშში“** (რომელიც ტულუზში იბეჭდება) ვრცელ სტატიას და უპასუხებს საფრანგეთ-საბჭოთა კავშირის პაქტის მოწინააღმდეგეებს.

„საბჭოთა მთავრობის სამშვიდობო ზრახვები, — წერს დელბოსი, — ყოველივე ეჭვს გარეშეა. საბჭოთა კავშირის მოღვაწეობა ერთა ლიგაში და განიარაღების კონფერენციაზე, მისი დამოკიდებულება იაპონიისადმი, თავდაუსხმელობის და ურთიერთი დახმარების პაქტები, რომელთა დადებას იგი ყველა ქვეყანას სთავაზობს, ამტკიცებენ მის მისწრაფებას მშვიდობიანობისადმი“.

დელბოსი წერს, რომ არ შეიძლება უგულებელვყოთ საბჭოთა კავშირის დახმარება.

„იმათ, ვინც საბჭოთა კავშირი ინახულა, შეეძლოთ ადგილობრივ დაენახათ მისი მრეწველობის უდიდესი განვითარება, მისი არმიის, განსაკუთრებით ავიაციის, სიძლიერე და სამშობლოს სიყვარული, რომლითაც საბჭოთა მოქალაქენი გამსჭვალული არიან“.

„ევრი“ მოწინავე სტატიაში გადაჭრით უჭერს მხარს საფრანგეთ-საბჭოთა კავშირის ხელშეკრულებას და ამასთან იცავს ორივე მონაწილის სრული თანასწორობის იდეას (ადს).

პარიზი, 23 აპრილი. „ეკო დე პარიში“ პერტინაქსი აქვეყნებს ვრცელ სტატიას, რომელშიაც ამტკიცებს, რომ თავისი უშიშროების ერთადერთი სერიოზული გარანტია საფრანგეთს შეუძლია იპოვოს მხოლოდ საბჭოთა კავშირთან შეთანხმებაში.

„სტრეზას კონფერენციამ, — წერს იგი, — დაგვანახა, რომ ინგლის - საფრანგეთ - იტალიის ჯგუფს არ შეუძლია გამოვიდეს, როგორც მოქმედი ძალა. ინგლისს წინანდებურად არ სურს იკისროს ვალდებულებანი კონტინენტზე... მაკდონალდი და საიმონი თანახმანი არიან დაადასტურონ ინგლისის ლოკარნოს ვალდებულებანი. მაგრამ ლოკარნოს ხელშეკრულებას წინ გაუსწრეს მოვლენებმა, და თუ ინგლისს მოუხდება გარანტის მოვალეობის შესრულება, მას ლამანშზე შეუძლია გაგზავნოს მხოლოდ ერთი დივიზია. ინგლისელი არბიტრი უძლური და გაორებულია. შეიძლება, რამდენიმე თვის შემდეგ ინგლისი დათანხმდეს ორმხრივი საჰაერო ხელშეკრულების დადებაზე. ჯერჯერობით კი ეს პაქტი არ არსებობს. ინგლისის საგარეო საქმეთა სამინისტრო თავისი ყველაზე უფრო იმედიანი და კომპეტენტური წარმომადგენლების სახით გვირჩევს ჩვენ დავსდოთ ხელშეკრულება საბჭოთა კავშირთან და იტალიასთან. ინგლისი წარმოადგენს რეგისტრაციის და მორალური მოწონების ბიუროს. ეს არ უნდა უგულებელვყოთ, მაგრამ ეს არ არის საკმარისი, ხოლო დრო არ ითმენს. ინგლისმა შეიძლება მიიღოს მონაწილეობა ბრძოლაში, მაგრამ იგი არ გაგვიწევს დახმარებას, რომ თავიდან ავიცილოთ იგი“.

შემდეგ პერტინაქსი მიუთითებს, რომ ერთა ლიგას არ შესწევს აგრესორის წინააღმდეგ სხვა გარანტიების მიცემის უნარი, გარდა მორალური დაგმობისა. ერთა ლიგის საბჭოს უკანასკნელ სესიაზე, — ამბობს იგი, — ორატორთა უმრავლესობა ფიქრობდა იმდენად არა გერმანიის დაგმობაზე, რამდენადაც იმაზე, რომ შეენარჩუნებინა მასთან მოლაპარაკების შესაძლებლობა. **ასეთ პირობებში, — წერს პერტინაქსი, — ერთადერთ სერიოზულ გარანტიას წარმოადგენს ურთიერთდახმარების შესახებ ორმხრივ ხელშეკრულებათა სისტემა: საფრანგეთსა და საბჭოთა კავშირს შორის, საბჭოთა კავშირსა და ჩეხო-სლოვაკიას შორის, საფრანგეთსა და იტალიას შორის, იტალიასა და მცირე ანტანტას შორის, იტალიასა და ბალკანეთს შორის.** ამ სისტემის რეალიზაცია, — განაგრძობს პერტინაქსი — დამოკიდებულია საფრანგეთ - საბჭოთა კავშირის ხელშეკრულების დადებაზე. ვინაიდან, თუ იგი არ დაიდო, მთელი სისტემა დაინგრევა მიტომ, რომ მცირე ანტანტა არ შევა ამ სისტემაში, თუ მას წინასწარ არ ექნება საფრანგეთის და საბჭოთა კავშირის დახმარების გარანტია“.

დასასრულ პერტინაქსი წერს:

„მაშ, რა დაგვრჩენია ჩვენ? დავუტოვოთ ჰიტლერს მოქმედების თავისუფლება საბჭოთა კავშირის მიმართ და [illegible] იმის მოლოდინში, რომ გერმანიამ მოახდინოს კიდევ უფრო საშინელი თავდასხმა რეინის საზღვრებზე? ბოლოსდაბოლოს შეიძლება ვიფიქროთ, რომ ლავალი სხვა გზების ამორიცხვის მეთოდის საშუალებით სწორედ აქეთკენ მიისწრაფვის. ასეა თუ ისე, იგი ხშირად ისე იქცევა თითქოს თავში არ ჰქონდეს სხვა გეგმები“. (ადს).

ინსტრუქციები გერმანულ პრესისათვის

მოსკოვი, 24 აპრილი. „ნეიერ ფორვერტსი“ (გამოდის პრაღაში) მოჰყავს ამონაწერები საიდუმლო ცირკულარებიდან, რომლებსაც სცემს გერმანიის პროპაგანდის სამინისტრო გერმანული პრესისათვის. დოკუმენტი დაწერილია ა.-წ. მარტის დასაწყისს. მოგვყავს ზოგიერთი ამ ინსტრუქციებიდან:

„არ არის სასურველი, როგორც ეს ზოგიერთმა გაზეთმა იმოქმედა, გამოქვეყნდეს, რომ პრუსიის პრემიერ-მინისტრმა გერინგმა მსახიობ ევგენი კლეპფერს აჩუქა მერსედესის ფირმის ავტომობილი მისი დღეობაზე...“

„გადაჭრით იკრძალება გამოქვეყნდეს რამე ბავარიის მეურნეობის მინისტრის ესერის დანაშაულზე. არ უნდა გამოქვეყნდეს აგრეთვე, რომ ესერმა ბავარიის მრეწველებისაგან მიიღო ფული საბრძოლო ფონდისათვის, და ეს არ შეატყობინა არც მთავრობას, არც პარტიულ ხელმძღვანელობას. ხმები, რომ ესერი საეჭვო მიზნებით მიუახლოვდა ლოდის ქარხნის პატრონის ქალიშვილს და ძალდატანებით შეურაცხყოფილ იქნა ქალიშვილის მამის მიერ, არავითარ შემთხვევაში არ უნდა გამოქვეყნდეს გაზეთებში, მაგრამ არც გაბათილებული უნდა იქნეს“.

„არაფერი არ უნდა გამოქვეყნდეს ტანკების წარმოების გაძლიერების შესახებ მარიენფელდის წინათ დახურულ საწარმოში, რომელიც დაიმლერ - ბენცს ეკუთვნის“.

„უცხოეთის გაზეთების ცნობა, რომ დანციგის მოიერიშეთა და პოლიცია შეიარაღებული არიან ხაარმიო შაშხანებით და საომარი ვაზნებით, არავითარ შემთხვევაში არ უნდა მოიყვანოთ, მაგრამ არც უნდა გააბათილოთ“.

„არ არის სასურველი, მთავრობის საგარეო პოლიტიკური მიზნების განხილვის დროს, შეეხოთ ვერსალის ხელშეკრულებასთან დაკავშირებულ ტერიტორიალურ საკითხებს. ღონისძიებები, რომლებსაც მთავრობა ატარებს, ნებას არ გვაძლევენ, რომ ამ ღონისძიებათა საგარეო - პოლიტიკურ მიზნებს ხელი შეუშალოს მათმა განხილვამ პრესაში, საჭირო მომენტში მთავრობა მოგცემთ სათანადო მითითებებს“.

„გაფლანგვებთან დაკავშირებით, დაწყებულია კვლევა-ძიება ნაციონალ - სოციალისტური ორგანიზაციის — „დედის და ბავშვის“ ხელმძღვანელი ქალის წინააღმდეგ. კვლევა-ძიების დამთავრებამდე ეს არ უნდა გამოქვეყნდეს...“

(„იზვესტიას“ საკ. ინფ.).

―○―

სახ. კ. კ. ს. დადგენილება

მოსკოვი, 25 აპრილი. იმის გამო, რომ 1 და 2 მაისი არასამუშაო დღეებია, საკავშირო პროფსაბჭო განმარტავს, რომ, თუ საწარმოებში და მშენებლობებზე, სამუშაოთა დანიშნული გრაფიკის მიხედვით, გამოსასვლელი დღეები 29 აპრილსა და 4 მაისზე მოდის, სათბობის ეკონომიის და მექანიზმების რაციონალური გამოყენების, აგრეთვე მუშაკებისათვის კომპაქტური დასვენების შექმნის მიზნით, დაიშვება გამოსასვლელი დღის გადატანა 29 აპრილიდან 30 აპრილისათვის და 4 მაისიდან 3 მაისისათვის. გარდა იმ საწარმოებისა სადაც განუწყვეტელი საწარმოო კვირაა.

მაღალ საფეხურზე ავიყვანოთ სოციალისტური შეჯიბრება

ტფილისის საწარმოებში იხილავენ „პრავდის“ მოწინავე წერილს „წარჩინებულები“

ჩვენი პარტიის ცენტრალური ორგანოს — „პრავდის“ მოწინავე წერილმა —„წარჩინებულები“—ფართო გამოხმაურება ჰპოვა ტფილისის საწარმოებში. საწარმოთა მუშები მიესალმებიან რა „პრავდის“ ამ წერილს, რომელსაც მაღალ საფეხურზე აჰყავს დამკვრელობა და სახელწოდება, ამჟღავნებენ სოციალისტური შეჯიბრებისა და დამკვრელობის საქმეში არსებულ დეფექტებს და კისრულობენ კონკრეტულ ვალდებულებებს ამ დეფექტების გამოსასწორებლად, სოციალისტური შეჯიბრებისა და დამკვრელობის ჯანსაღ ნიადაგზე დასაყენებლად.

„26“-ის ქარხანაში

ოთამთავრა თუ არა პირველმა ცვლამ მუშაობა 26 კომუნარის სახ. ქარხნის მუშები 23 აპრილს შეუდგნენ „პრავდის“ მოწინავე წერილის —„წარჩინებულების“ დამუშავებას. საამქროებში შეკრებილი მუშები კითხულობდნენ ამ წერილს და პარალელურად იხილავდნენ ქარხანაში შექმნილ ფაქტიურ მდგომარეობას. ამ წერილის წაკითხვის შედეგად გამართულ აზრთა გაცვლა-გამოცვლაში მონაწილეობა მიიღო 27 მუშამ.

ძველმა დამკვრელმა მუშამ ამხ. მოხისვილმა, განაცხადა, რომ დღემდე დამკვრელობის საზომად თვლიდნენ მეგროვილ ქულებს და არ აქცევდნენ საკმაო ყურადღებას პროდუქციის ხარისხს. მუშას, რომელიც იძლეოდა გეგმით გათვალისწინებული პროდუქციის 103 პროცენტს არ აჯილდოებდნენ; სამაგიეროდ აჯილდოებდნენ მუშას, რომელიც იძლეოდა გეგმის 120 პროცენტს, თუმცა მისი პროდუქციის ხარისხი უფრო დაბალი იყო, ვიდრე პირველი მუშისა.

ამხ. შარაბიძემ აღნიშნა, რომ ტრაფარეტული ხასიათისაა ხელშეკრულებები სოციალისტური შეჯიბრებისა და დამკვრელობის შესახებ, ისინი ვერ იძლევიან პროდუქციის ხარისხისათვის ბრძოლის ნამდვილ სურათს.

საუკეთესო დამკვრელმა ამხ. მესხიძემ აღნიშნა, რომ დღემდე არ იყო განსხვავება იმ მუშებს შორის, რომლებიც ზუსტად ასრულებდნენ გეგმას და მათ შორის, რომლებიც ყოველთვის გადაჭარბებით ასრულებდნენ იმავე გეგმას.

ავტოსარემონტო ქარხანაში

„პრავდის“ მოწინავე წერილი „წარჩინებულები“ ტფილისის ავტოსარემონტო ქარხნის მუშებმა წაიკითხეს 23 აპრილს შესვენების დროს. წერილის კითხვას ისმენდა 350-მდე მუშა და ინჟინერ-ტექნიკოსი.

მაუდ-კამვოლის ფაბრიკაში

მუშები და მუშა-ქალები აღნიშნავენ, რომ „პრავდის“ მითითებები, დროულია და საჭიროა ახლავე შევუდგეთ მუშაობას სოციალისტური შეჯიბრებისა და დამკვრელობაში არსებული გაუპიროვნებლობის სალიკვიდაციოდ. გამოსული ორატორები მოითხოვდნენ აგრეთვე პროდუქციის ხარისხის ყოველდღიური აღრიცხვის მოწყობას.

შესწორება

„კომუნისტის“ 24 აპრილის ნომერში ამხ. იაროსლავსკის წერილში მეორე გვერდზე პირველი სვეტის პირველ აბზაცში (ბოლოდან მესამე სტრიქონი) დაშვებულია კორექტურული შეცდომა. სწერია: „უნდა მივხვდეთ, რომ ჩვენ გვესაჭიროება“... უნდა იყოს: „უნდა მივხვდეთ, რომ ჩვენ გვესაჭიროება“ და სხვ.

ოპერისა და ბალეტის სახ. თეატრი 1934-35 წ. სეზ. ტ. 3-03-47

დღეს 6 საათ. 13 წუთ. ფაუსტი და ვალპურგის ღამე

27 აპრილს 1 საათ. 13 წუთ. დირიჟორი პაულ ბრეიზახის ... სიმფ. კონცერტი

28 აპრილს 12 საათ. 13 წუთ. პრემიერა 1. ჯამბაზები 2. სოფლის პატიოსნება

აბონენტები რომელთაც ... არ ექნებათ შეტანილი საბონემენტო გადასახდელი 5 მაისამდე, წარმოდგენაზე არ დაიშვებიან.

წარმ. დასაწყისი საღამოს 8 ს. და 30 წ.

რუსთაველის სახ. თეატრი

დღეს 8 საათ. 8 წუთ. რღვევა | 27 აპრილს 8 საათ. 8 წუთ. რღვევა | 28 აპრილს 10 ს. 8 წუთ. [illegible]

რუსთაველის თეატრში დამკვიდრებულ მუდმივი ადგილების მფლობელთა საყურადღებოთ ცხადდება, რომ თუ 28 აპრილამდე არ იქნება დაფარული მუდმივი ადგილების დავალიანება, ... სასამართლო წესით.

წარმოდგენის დასაწყისი საღამოს 8-ნახ. საათზე. სალარო ღიაა 11—2 6—9 საათამდე.

მარჯანიშვილის სახ. თეატრი

წარმოდგენა № 140. 26 აპრილს ... ვერაგობა და სიყვარული

წარმ. № 141. 27 აპრილს ... კაკალ გულში

ბავშვები და მოზარდები 17 წლამდე არ დაიშვებიან. დასაწყისი საღ. 8-ნახ. საათზე. სალარო ღიაა 11—2 6—9 ს.

ოქტომბერი 6, 7-30, 9, 10-30 — დიდი ხმოვანი ფილმი ახალი გულივერი.

დამკვრელი 6, 7-30 9, 10-30 — იგორ ილინსკი კომედიაში ფინჯანი ჩაი.

ტემპი 6, 7-40, 9-20, 11. — მხატვრული ფილმი ბელა. მ. ლერმონტოვის მოთხრ. მიხედვით

რ. ლიუქსემბურგის სახ. 6-30, 8-30, 10-30 — უკანასკნელი დღეები [illegible] პარიზში

„26“-ის კომ. სახ. 7, 8-30. 10 — ხმოვანი კომედია მხიარული ახალგაზრდობა

[illegible]

25 აპრილიდან საგაზაფხულო ვაჭრობა

სეზონური მზა ტანისამოსის, თეთრეულის, გალანტერეის, ტრიკოტაჟის, პარფიუმერიის დიდი ასორტიმენტი.

პირველი მაისის დღესასწაულისათვის სასპორტო საქონელი.

საფეხბურთო ფუფაიკები სახელოებით, უსახელოებო მაიკები, თეთრი სვიტრები, მამაკაცის ტრუსები—ლენინგრადული.

მიღებულია დიდი რაოდენობით ... ფედერაციის ქუჩა, ტფილისის საბჭოს ქვემოთ.

საგაზაფხულო ვაჭრობისათვის ფოტო და რადიო-საქონელი, ბავშვთა სათამაშოები.

სასურსათო საქონლის უხვი ასორტიმენტი.

აგრეთვე მაღაზიებში ყოველდღე იყიდება:

მაკარონი,
ვერმიშელი,
ფქვილი,
ბურღული. ნ. 126

საქ. კ. პ. (ბ) ც. კ-ის გამომცემლობა

გამოვიდა და იყიდება საქპარტგამომცემლობის წიგნის მაღაზიებში:

1. სარაბიანოვი—„დიალექტიკური და ისტორიული მატერიალიზმი“.

ფასი 2 მანეთი.

დაკვეთა შეიძლება საქპარტგამომცემლობის წიგნის მაღაზიებში: რუსთაველის პრ. № 34. ... ის ქ. № 22 ფედერაციის მოედანი № 1 და საქპარტგამომცემლობის სამმართველოში, ტფილისი, ფურცელაძის ქ. № 7. ნ. 127

ექიმი ი. ჭეიშვილი

სიფილისი, ვენერიული და კანის დაავად. იღებს დილის 8—9 საათზე, ... 6½—8½ საათ ... № 72 ...

ვამზადებთ

[illegible]

7718 6—3

ექიმი დ. ა. ფაღავა

შარდ-სასქ. ორგ. სიფილისი და ვენერიული სნეულ. იღ. საღამოს 6-ნახ. ს. 8 საათამდე. ლ. ცეტკინის ქ. № 148 ... 63

ექიმი ს. ვ. მუსხელიშვილი

თვალის სნეულებანი

ავადმყოფებს იღებს 5—7 საათამდე ... № 3

გამოცდილი ბუღალტერი

ასწავლის უცდომელ ... მოკლე ხანში ქართულ და რუსულ ლამაზ წერას, არითმეტიკას, ... მოანგარიშეობას და ბუღალტერიას. ალავერდის (ყოფ. ...) ... ახოსპირელის 1 ბინა № 6. —1 7808

ექიმი ს. გ. დილბანძე

სქეს. შარდ - სასქესო ვენერიული და კანის სნეულებანი, მწვავე და ქრონ. ... და სქესობრივი უძლურების მკურნალობა. მიღ საღამოთი ... 6—8. ქალები 5 6 ს. თეატრალური ... № 3 ... 6—5 730

შვილები: მიხეილი, გიგა, ვანო, კოტე, ლადო, ვასო, ნინო, ანიკო, ქსენია რძლებით, სიძეები და შვილიშვილები იუწყებიან დედის **მარიამ ასანიშვილის** გარდაცვალებას, გამოსვენება 26 აპრილს 4½ ს. ჰანაჯევის ქ. 33, დაკრძალვა ... სასაფლაოზე. 7829

მეუღლე ფაფა, შვილები: ძმა, სანდრო, ვანო, ნინიკო, გაიანე, ატატო, რძლები ხატა დანელიები, სიძეები: დავითი, გერასიმე შვილებით იუწყებიან მამის **ივანე ზახას-ძე დანელიას** გარდაცვალებას. დაკრძალვა 27 აპრილს ... 7832

ღრმად დამწუხრებული მშობლები პაპულია და ნინა ორჯონიკიძეები შვილებით: ქიზირა, ეთერი, გუტანა და გივი აუწყებენ ნათესავებს, მეგობრებსა და ნაცნობებს დაუვიწყარ და საყვარელ **ბიჭიკოს (თენგიზა)** უდროოდ გარდაცვალებას. დაკრძალვა 27 აპრილს. გამოსვენება საკუთარ ბინიდან (კოროლენკოს ქ. № 5) ნაშუადღევის 5 ს. სამოქალაქო პანაშვიდი 26 აპრილს საღამოს 7 საათიდან.

თავზარდაცემული მეუღლე მარგალიტა და შვილი თენგიზ ორჯონიკიძეები აუწყებენ ნათესავებს და ნაცნობებს პირველის—საყვარელი ქმრის და მეორის მამის **ბიჭიკო ორჯონიკიძის** უდროოდ გარდაცვალებას. დაკრძალვა 27 აპრილს. გამოსვენება საკუთარი ბინიდან (კოროლენკოს ქ. № 5) ნაშუადღევის 5 საათზე. სამოქალაქო პანაშვიდი 26 აპრილს საღამოს 7 საათზე.

ღრმად დამწუხრებულნი დესპინე ორჯონიკიძე და შვილები: ვალიკო, იულია და პეპიკო ოჯახებით აუწყებენ ნათესავებს და მეგობრებს საყვარელ **ბიჭიკო ორჯონიკიძის** უდროოდ გარდაცვალებას.

ოლია კიკნაძე და შვილები: კოლია, ბაგრატა, ჟორჟიკა და თამარა ოჯახებით გამოსთქვამენ ღრმეს მწუხარებას საყვარელ **ბიჭიკო ორჯონიკიძის** გარდაცვალების გამო.

ღრმად დამწუხრებული დიმიტრი, უშანგი, მიშა მეუღლეებით მარუსა, ქსენია და ელენა ორჯონიკიძეები იუწყებიან საყვარელ **ბიჭიკო (თენგიზ) პავლეს-ძე ორჯონიკიძის** გარდაცვალებას. 7835

აბრეტა და მარგალიტა (მამიკა) ორჯონიკიძეები მწუხარებით იუწყებიან საყვარელ **თენგიზ (ბიჭიკო) პაპულიას-ძე ორჯონიკიძის** უდროოდ გარდაცვალებას. 7824

ამხანაგები და მახლობელი მეგობრები: გრიშა გაბუნია, კოტე ქართველიშვილი, იოკიმე ფოფხაძე, კოლია შარიქაძე, ნოე ბარამიძე მწუხარებით იუწყებიან ამხ. პაპულია ორჯონიკიძის საყვარელი შვილის **ბიჭიკო ორჯონიკიძის** უდროოდ გარდაცვალებას. 7842

უახლოესი მეგობრები ამხ. პაპულია ორჯონიკიძის. სამსონ, ევგენი ნუცუბიძეები და ვასო ფანცულაია ოჯახებით მწუხარებით აუწყებენ ნაცნობთ და მეგობრებს საყვარელ **ბიჭიკოს** უდროოდ დაკარგვას. 7831

საქზაკტრანსის სამმართველო და მოსამსახურეები ღრმა მწუხარებით იუწყებიან ამხ. პაპულია ორჯონიკიძის შვილის **ბიჭიკოს** უდროოთ გარდაცვალებას. 7844

ვასო ქურდაძე ღრმეს მწუხარებას გამოსთქვამს ამხ. პაპულია ორჯონიკიძის შვილის **ბიჭიკოს** უდროოდ გარდაცვალების გამო. 7843

საქ. ავტორემსნაბის თანამშრომლები მწუხარებას გამოსთქვამენ **ბიჭიკო (თენგიზ) პავლეს-ძე ორჯონიკიძის** გარდაცვალების გამო. 7834

თამარა, ალექსანდრე, ბობა და ნინა შიოპანსკები იუწყებიან ძვირფასის დის წულის და დეიდაშვილის **ბიჭიკო ორჯონიკიძის** უდროოდ გარდაცვალებას. 7830

ტფილისის ქალაქის სადგურის თანამშრომლები: სამხარაძე, ჯლამაძე, გვეურხაძე, მშვენიერაძე, სილიბისტრო გაგუა, ნადიაძე კიკნაძე, ლამბარაშვილი, დვალი, კუტალია, ნათელა გაგუა, ღრმეს მწუხარებას გამოსთქვამენ ამხ. პაპულია ორჯონიკიძის შვილის **ბიჭიკოს** გარდაცვალების გამო.

ტფ. რკ. გზის კვანძის აფთიაქის თანამშრომლები თანაგრძნობას უცხადებენ პაპულია ორჯონიკიძეს მისი საყვარელი და ძვირფასი ვაჟიშვილის **ბიჭიკოს** უდროოდ დაკარგვის გამო.

ლუბა და სოკრატ ჩაკვეტაძეები მწუხარებას გამოსთქვამენ საყვარელ მეგობრის ჟორა ნასიძის მამის **პორფილე ნასიძის** გარდაცვალების გამო. 7825

დამწუხრებული ცოლი ლოლია იუწყება, რომ ქუთაისში 27 აპრილს დანიშნულია სამოქალაქო პანაშვიდი **კოლია კიკვაძის** ხსოვნის აღსანიშნავად. 7794

ცოლი გუგუ, შვილები: კუკური, თინა, დედ-მამა, სიდედრი მაკრინე, ძმები: თეოფანე, აკაკი, შალიკო ცოლშვილით, და ქსენია, სიძე ალექსანდრე იუწყებიან **სერგო მაქსიმეს-ძე ჟურაშვილის** გარდაცვალებას. დაკრძალვა მარტვილში 27 აპრილს. 7837

მარჯანიშვილის სახელობის თეატრის ორკესტრის თანამშრომლები თანაგრძნობას უცხადებენ თეატრის დირიჟორს ალექსანდრე ნასიძეს მისი მამის **პორფილე ნასიძის** გარდაცვალების გამო. ნ. 125

შვილები: ვალოდია, მიშა, ალექსანდრე, ნიკოლოზი, შალიკო, ვასო, ოლღა, მარიამ ქმრებით რძლები: ნინა, ვიქტორია, აზნენ შვილიშვილებით იუწყებიან დედა-მეგობრის, ბებიას **ელისაბედ პავლეს ასულ ოკუჯავას** გარდაცვალებას. გამოსვენება დღეს 5 ს. მაჩაბლის ქ. № 9. 784

დები: მაკრინე, ფეოდოსია, ქმრებით, მაქსიმე კიკვაძე, ეპიფან გიორგაძე შვილებით: გოგი, ვასია, კოწია, გრიშა, რძლები: რიტა, თინა იუწყებიან **ელისაბედ პავლეს ასულ ოკუჯავას** გარდაცვალებას. დაკრძალვა დღეს 5 ს. მაჩაბლის ქ. № 9. 7833

ახლობელი მეზობლები: მღებრიშვილი, მახარაძე, ჩიქოვანი, ზარაპოვი, ჯანგაველები, ლეონტე, ჩარტიშვილი, ნიკურაძე, მწუხარებით იუწყებიან **ელისაბედ პავლეს-ასულ ოკუჯავას** გარდაცვალებას. 782

დამწუხრებული ბიძები: შიო და იოლთიე, ბიძაშვილები: სარიდა, ეკა, ბიძაშვილები სოკრატი და ავთანდილი იუწყებიან მათთვის დაუვიწყარ **გიორგი ნიკოლოზის-ძე ტომარაძის** უდროოდ გარდაცვალებას. გამოსვენება 26 აპრილს რკ. გზ. საავადმყოფოდან 4 ს. 7828

სამსონ ქარისიროს-ძე ტომარაძე ცოლით კაზილ, შვილებით მარგო გოგია და თარიმანით იუწყებიან **გიორგი (გოგი) ნიკოლ.-ძე ტომარაძის** გარდაცვალებას. გამოსვენება 26 აპრილს 4 ს. კუკიის სასაფლაოზე, რკინის გზის საავადმყოფოდან. 7827

დამწუხრებული შვილი თამარი და სიძე სერგო ჩაბაძე იუწყებიან მათთვის ძვირფას და საყვარელ მამის **პორფილე ალექსანდრეს-ძე ნასიძის** უდროოდ გარდაცვალებას. დაკრძალვა 29 აპრილს 5 ს. კუკიის სასაფლაოზე, გამოსვენება ნინოშვილის ქ. №56. 783

სრულიად საქართველოს უსინათლოთა საზ-ბის გამგეობა მწუხარებით იუწყება, გამგეობის წევრის იურის კონსულტის **კონსტანტინე თორამის-ძე ხერხეულიძის** გარდაცვალებას. სამოქ. პანაშვიდი დღეს 7 ს. საბა-სულხანის ქ. № 14. დაკრძალვა 27 აპრილს 5 ს. 7841

შვილები: საშურა ქმარით, გიორგი ბირაძე, თამარა ქმრით საშა ელენტი, შვილის შვილები მიტო, ჟორა, ნინა, თინა, ვალიკო, გივი, კოკი, ცუცუნა. ზაალი იუწყებიან **კოსტა შარაშენიძის** გარდაცვალებას. დასაფლავება ჩოხატაურში. 7845

მისამართები: რედაქციის რუსთაველის პროსპექტი № 16, გამომცემლობის რუსთაველის პროსპ. №34. ტელეფონები რედაქტორის 3—62—26, რედაქტორის მოადგილის 3—68—03, პასუხისმგებელი მდივნის 3—06—88, მასობრივი განყოფილების 3—78—24, პარტმშენებლობის განყოფილების 3—57—61. სამრეწველო განყოფილების 3—78—40, სტამბის 3—27—04, გამომცემლობის—3—51—81. ხელთნაწერებს რედაქცია ავტორებს არ უბრუნებს.

სტამბა „კომუნისტი“. ქამოს ქ. № 68

მთავლიტის რწმუნებული ბ 9317