პროლეტარიელო, ყველა ქვეყნისა, შეერთდით!

კომუნისტი

საქ. კ. პ. (ბ) ცენტრალური კომიტეტის, თბილისის კომიტეტისა და საქ. სსრ მშრომელთა დეპუტატების საბჭოების ორგანო.

КОМУНИСТИ ОРГАН ЦЕНТРАЛЬНОГО и ТБИЛИССКОГО КОМИТЕТОВ КП (б) ГРУЗИИ и СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ ГРУЗИНСКОЙ ССР

შაბათი, 30 მაისი, 1942 წ. № 126 (6442). ფასი 15 კაპ.

გრაფიკი რკინიგზელთა შეწყობილი მუშაობის საფუძველია

ჩვენი მრეწველობა დღითი-დღე სულ უფრო და უფრო მეტ საჭიროველა და სათმარ მასალას აწვდის ფრონტს. საჭიროა თავის დროზე და სწრაფად გადავზიდოთ ეს საბრძოლო პროდუქცია ფრონტზე, თავის დროზე და შეუფერხებლად მივაწოდოთ ნედლეული და მასალა საწარმოებს.

რა შეიძლება იყოს საბჭოთა რკინიგზელებისთვის ამაზე უფრო მაღალი და საპატიო ამოცანა?! ამ ამოცანას წარმატებით გადასწყვეტს ტრანსპორტზე ნამდვილი რკინისებური სახელწოდება და შრომითი დისციპლინა, სარკინიგზო კონვეიერის ყველა რგოლის ზუსტი და შეწყობილი მუშაობა.

კრემლში რკინიგზელთა მიღებაზე 1935 წლის იანვარში ამხანაგი სტალინი ამბობდა: „რკინიგზის ტრანსპორტის გადამწყვეტი და ყოველსშემცველი როლის რეალიზაციისთვის, უწინარეს ყოვლისა, საჭიროა ყველა ნაწილის შეწყობილობა და მათი მუშაობა მტკიცედ განსაზღვრული წესით. სწორედ ეს არის ხს, რასაც ტრანსპორტზე დისციპლინას უწოდებენ“.

მატარებელთა მიმოსვლის ახალი საზაფხულო გრაფიკი, რომელიც საბჭოთა კავშირის რკინიგზებზე 25 მაისიდან იქნა შემოღებული,—რკინიგზელთა შეწყობილი მუშაობის საფუძველია. გრაფიკი განსაზღვრავს სარკინიგზო მეურნეობის ყველა იმ ქვეგანყოფის მუშაობის გეგმას, რომლებიც დაკავშირებული არიან მატარებელთა მიმოსვლასთან. იგი უზრუნველჰყოფს მოძრავი შემადგენლობის ყველაზე უფრო ხელსაყრელად გამოყენებას, მატარებელთა მიმოსვლის საუკეთესო სიჩქარეს, ბოლოს, იგი დისციპლინას აჩვევს ადამიანებს—მეთაურიდან რიგითს მუშაკამდე—და ზუსტად განსაზღვრავს მათს ფუნქციებს.

უკანასკნელ დროშდე ბევრ რკინიგზაზე მატარებელთა გაგზავნის უფარგისი პრაქტიკა არსებობდა. ეს გზები, რომლებმაც გრაფიკი და ცხრილი მიიღეს, მატარებლებს უშვებდნენ არა გრაფიკის მიხედვით, არამედ „ზზადყოფნის“ მიხედვით.

რა მოსდევდა ამას? უწინარეს ყოვლისა, დისციპლინის დაცვა, საწარმოო ნორმების დარღვევა, საკვანძო და დამხარისხებელი სადგურების მუშაობის შეფერხება. მეთაურები როგორც საჭიროა ისე არ ამოწმებდნენ სადგურების მუშაობას მატარებელთა შედგენის დარგში, საჭირო მითითებებს არ აძლევდნენ სადგურების მორიგეებს, არა ცდილობდნენ გრაფიკში მოეთავსებინათ ცხრილიდან ამოვარდნილი მატარებლები, თვალყურს არ აფიქნებდნენ მატარებელთა მიღებაგაშვებას სადგურებიდან და სადგურებს გარეთ—გადასარბენებზე.

მატარებელთა მიმოსვლის ახალი გრაფიკი ოფიციალური ნორმის გრაფიკია. ამ ბოლო უნდა მოეცოს იმ არაორგანიზებულობას, რომელიც ჯერ კიდევ ახასიათებს რკინიგზის ტრანსპორტის ცალკეულ რგოლებს. ახალი გრაფიკი იხდეს მატარებელთა სიჩქარის დიფერენციაციას იმის მიხედვით, თუ რამდენად სასწრაფოა ტვირთი; იგი ითვალისწინებს ყველა სატრანსპორტო საშუალებათ — ვაგონების, ორომელმავლების, სასადგურო და მასსავლელი ლოკომავლების მაქსიმალური ეფექტით გამოყენებას; იგი საშუალებას გვაძლევს ფართოდ გამოვიყენოთ ტრანსპორტის სტახანოველების მიერ აღმოჩენილი დამატებითი რესურსები.

ახალი გრაფიკით მუშაობის პირველმა დღეებმა დაგვანახვა, რომ, მაისის მეორე დეკადისთან შედარებით, გზების მუშაობა მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა. სადნო სიჩქარე, როგორც მატარებელთა მიმოსვლის ერთ-ერთი მთავარი მაჩვენებელი, საშუალოდ ყველა გზაზე თითქმის 30 პროცენტით გადიდდა. მნიშვნელოვნად გაიზარდა იმ მატარებელთა პროცენტი, რომლებიც გრაფიკის მიხედვით იგზავნებიან და მიმოდიან. საუკეთესო შედეგები გვიჩვენეს პრიმორიეს, ზორეულ აღმოსავლეთის, აღმოსავლეთ ციმბირის, ორკორნაკიძის გზებმა, მოლოტოვის სახელობის გზამ და ფრონტებსპირა გზების ზოგიერთმა განყოფილებამ. ამ გზებსა და განყოფილებებში თითქმის ყველა მატარებელი ცხრილის მიხედვით იგზავნებოდა და მიმოდიოდა.

სამხრეთ-აღმოსავლეთის გზა ფრონტისპირა გზაა. ამ გზის შახტისა და ლიხოვოს მოძრაობის განყოფილებათა კოლექტივებმა ცხრილის მიხედვით მატარებელთა გაშვების მაღალ პროცენტს მიაღწიეს. ახალი გრაფიკისთვის ბრძოლის ნიმუშები გვიჩვენა ლიხოვოს განყოფილების დისპეტჩერმა ამხ. ივანოვმა. იგი მემანქანეებსა და მთავარ კონდუქტორებს ეჯიბრებოდა და თავის უბანზე უზრუნველჰყო მატარებელთა ასპრიცენტიანი მსვლელობა. კარგი შედეგები მოვაკა მოსკოვ-დონბასის გზის კასტორნის განყოფილებამ. გრაფიკის მიხედვით გაშვებულ და გავლილ მატარებელთა მაღალ პროცენტებან ერთად, აქ გადაჭარბებით ბეჭნა შესარულებული საუბნო და ტექნიკური სინჭარის ნორმები. ბევრ საორთქლმავლო ბრიგადას მატარებლები კრიეროსსულად მიჰყავდა.

მთელ რიგ გზებზე ბევრი მატარებელი ამოვარდნილა გრაფიკიდან დაუდევარი და ოპერაციალური მუშაკთა მიზეზით. სამხრეთ ურალის გზამ ყველა მატარებელი როდი მოიყვანა ო

პირობები

სსრ კავშირის საუბიჭრო მრეწველობის სანაბრეთა სრულიად-საკავშირო სოციალისტური შეჯიბრებისა 1942 წლისათვის

თვდაცვის სახალხო კომისრის — ამხანაგ სტალინის მიერ დასახული ამოცანა 1942 წელს გერმანელი ფაშისტ დამპყრობლის სამხეთო განადგურებისა მოითხოვს, რომ ჩვენი დიდი სამშობლოს სახალხო მეურნეობის ყველა დარგი განთქუეულ ზრდადი ნაყოფიერებით მუშაობდეს.

ივანოვოს მელნიკის კომბინატისა და ორეხოვოს მაბუტელის კომბინატის ფეიერშუნმა ვალდებულება აიღო გეგმის გადამეტებით გამოუშვან რაც შეიძლება მეტი ნართი, ძაფი, ზამა ქსოვილი და მზა საქონელი წითელი არმიის ტანსაცმისისთვის, აგრეთვე ჩვენი ქვეყნის მოსახლეობის მოსამარაგებლად და მოწოდები მიმართეს სამეთო კავშირის ყველა ფეიერშუნს მიაყოლონ სრულიად-საკავშირო სოციალისტური შეჯიბრება.

მაარს უუერენ რა ივანოვოს მელნიკის კომბინატისა და ორეხოვოს მაბუტელის კომბინატის კოლექტივთა ინიციატივას, პრეზიდიუმ კავშირთა სრულიად-საკავშირო ცენტრალური სამეთო და სსრ კავშირის სოციალისტური მრეწველობის სახალხო კომისარიატი ამუნებენენ შეჯიბრებას ამ ფეიერშუნთა შორის:

სრულიად-საკავშირო სოციალისტური შეჯიბრებისა გამარჯვებულად ჩაითვლებიან ის საწარმოებნი, რომლებმაც ადრე შეასრულეს: ნართის, ძაფი, ზამა ქსოვილი და მზა საქონელი ინსტალიბისთვის, ბამბეულ ნედლეულის ბრიგადა ბოლოდ ბამბეულ ნედლეულ ბრიგადა ბოლოდ ბამბეულ ნედლეულ ბრიგადა ბოლოდ ბამბეულ ნედლეულ