პროლეტარებო ყველა ქვეყნისა, შეერთდით!

კომუნისტი

საქართველოს კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტისა და საქართველოს სსრ მშრომელთა დეპუტატების საბჭოების ორგანო

КОМУНИСТИ — ОРГАН ЦК КП ГРУЗИИ и СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ ГРУЗИНСКОЙ ССР

გამოცემის 42-ე წელი | № 110 (12318) | შაბათი, 12 მაისი, 1962 წ. | ფასი 2 კაპ.

გუშინ ჩაის პლანტაციებში

ლანჩხუთი რაიონში ერთ დღეს მოკრიფა 81 ტონა ჩაის ფოთოლი. სულ მოკრეფილია 475 ტონა ანუ შარშანდელთან შედარებით 221 ტონით მეტი.

სოფელ მამათის კოლმეურნეობაში **თინა კილაძემ** მოკრიფა 103 კილოგრამი „მწვანე ოქრო" და დღიური დავალება ხუთმაგად შეასრულა. აცანელმა **ქიქინო ტაკიძემ** მოკრიფა 83 კილოგრამი, ხოლო მამათელმა **ოლია ჩხაიძემ** — 60 კილოგრამი.

წულუკიძე ქალაქის წულუკიძის სახელობის კოლმეურნეობის ცნობილმა მეჩაიემ **იზოლდა წოწონავამ** დაიწყო ჩაის ფოთლის კრეფა. გუშინ მოკრიფა 40 კილოგრამი, სულ მოკრეფილი აქვს 875 კილოგრამი. კომკავშირელმა **დალი წივწივაძემ** მოკრიფა 88 კილოგრამი ჩაის ნედლეული, მერგოლურმა **ანანო ქაჯაიამ** — 94 კილოგრამი და დღიური დავალება ოთხმაგად შეასრულა.

წალენჯიხა გუშინ რაიონში მოკრიფეს 100 ტონა ჩაის ფოთოლი. ჯვარის, ფახულანის, ჯგალის, ლიის კოლმეურნეობებმა ჩაის კრეფის დღიური გეგმა 150 პროცენტით გაანაღდეს. სოფელ ლიის კოლმეურნეობის მეჩაიემ **სოფიო შონიამ** მოკრიფა 40 კილოგრამი ჩაის ფოთოლი, ჯვარელმა **მერი ქარდავამ** — 85 კილოგრამი, დაბა წალენჯიხის კოლმეურნეობის წევრმა **გულნარა სახოკიამ** — 30 კილოგრამი.

ეროვნული ბიბლიოთეკა

ახალი წარმატებებისათვის რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობაში!

ამხანაგ ნ. ს. ხრუშჩოვის სიტყვა

რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაკთა სრულიად საკავშირო თათბირზე 1962 წლის 10 მაისს

ამხანაგ ნ. ს. ხრუშჩოვის გამოსვლა რკინიგზელთა საკავშირო თათბირზე 1962 წლის 10 მაისს.

ფოტო ვ. სმეტანინისა.

ძვირფასო ამხანაგებო! ჩემი გამოსვლის დასაწყისშივე მინდა გამოვთქვა ჩემი დამოკიდებულება წინადადებისადმი, რომელიც შემოიტანა ამხანაგმა დეგტიარევმა, ჩემმა დონბასელმა თანამემამულემ სადგურ ანტრაციტიდან.

მინდა გაგაფრთხილოთ, ძვირფასო მეგობრებო, რომ ჩოლად არ მიუდგეთ საპატიო რკინიგზელთა რიცხვში ადამიანების ჩარიცხვას. თუ თქვენს წრეში მიიღებთ არაკვალიფიციურ რკინიგზელებს **(გამოცოცხლება დარბაზში)**, გააუარესებთ ტრანსპორტის მუშაობის მაჩვენებლებს. **(გამოცოცხლება დარბაზში).** ამიტომ ფრთხილად იყავით. ახლა რკინიგზის ტრანსპორტზე საქმე კარგად მიდის, და ამიტომ გამოჩნდებიან მსურველები წაეპოტინონ თქვენს ქადას **(გამოცოცხლება დარბაზში).**

ნება მიბოძეთ მადლობა გამოვთქვა კარგი დამოკიდებულებისა და ნდობისათვის. მაგრამ, ვიმეორებ, ფრთხილად იყავით. **(გამოცოცხლება დარბაზში, ტაში).** ამას რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის ინტერესებისათვის ვამბობ. **(გამოცოცხლება დარბაზში).**

ახლა ნება მიბოძეთ პარტიის ცენტრალური კომიტეტისა და მინისტრთა საბჭოს სახელით მოგესალმოთ თქვენ და თქვენი სახით საბჭოთა რკინიგზელების მთელ სახელოვან არმიას. **(მქუხარე, ხანგრძლივი ტაში).**

თქვენ წარმოადგენთ ჩვენი ქვეყნის მუშათა კლასის ერთ-ერთ ყველაზე დიდ და კარგად ორგანიზებულ რაზმს. თქვენს რიგებში დაახლოებით სამნახევარი მილიონი კაცია. მაგრამ საქმე მარტო რაოდენობა როდია, არამედ უწინარეს ყოვლისა რკინიგზის ტრანსპორტის მნიშვნელობაა სახალხო მეურნეობისათვის. ამიტომ პარტიის ცენტრალურმა კომიტეტმა და მთავრობამ გადაწყვიტეს მოეწვიათ ეს თათბირი, რათა მოგვთათბირებოდნენ თქვენ, თუ როგორ შესრულდეს უფრო სწრაფად და წარმატებით ის ამოცანები, რომლებიც ტრანსპორტს დაუსახა პარტიის ახალმა პროგრამამ.

შეიძლება ითქვას, რომ თათბირმა თავი გაართვა ამ ამოცანებს. ამხ. ბეშჩევის შინაარსიან მოხსენებასა და თათბირის მონაწილეთა გამოსვლებში სწორად განსაზღვრულია ტრანსპორტის მთავარი ამოცანები, გამოვლინებულია მისი საქმიანობის გაუმჯობესების დიდი რეზერვები და დასახულია ამ რეზერვების მობილიზაციის კონკრეტული გზები. თათბირი, უეჭველია, დიდ როლს შეასრულებს კომუნისტური საზოგადოების გაშლილი მშენებლობის დროს ტრანსპორტის შემდგომი სწრაფი განვითარების საქმეში.

ჩვენი პარტიის პროგრამა გათვალისწინებულია 20 წლისათვის. ამ წლების მანძილზე ძირითადად აშენდება კომუნისტური საზოგადოება. ახლა ჩვენი პარტიისა და ხალხის მთელი ღონისძიებანი ხმარდება ამ ამოცანების პრაქტიკულ განხორციელებას.

ერთ-ერთ საბჭოთა სიმღერაში ნათქვამია: „ჩვენ დაბადებული ვართ იმისათვის, რომ ზღაპარი სინამდვილედ ვაქციოთ". ძალიან კარგად არის ნათქვამი, კარგი სიტყვებია! ჩვენ ამ სიტყვებს ვიყენებთ ჩვენი დროისათვის და ვამბობთ: ჩვენ დაბადებული ვართ იმისათვის, რომ შევასრულოთ ჩვენი პარტიის დიადი პროგრამა — ავაშენოთ კომუნისტური საზოგადოება. ჩვენ ამას გავაკეთებთ და აუცილებლად გავაკეთებთ! **(ხანგრძლივი ტაში).**

კაცობრიობის საუკეთესო ადამიანთა უდიდესი ოცნებაა აშენონ ისეთი საზოგადოება, რომელშიც ყველა ადამიანი თანასწორუფლებიანი იქნება, იმუშავებს არა ექსპლოატატორებისათვის, არამედ თავისთვის, მთელი საზოგადოებისათვის, უზრუნველყოფილი იქნება, თავისი შრომით შექმნის საჭირო სიკეთეს საკუთარ მოთხოვნილებათა დასაკმაყოფილებლად. საუკუნეობით ეძებდნენ ადამიანები ასეთი საზოგადოების შექმნის გზებს, მაგრამ ვერ ეპოვნათ მანამდე, სანამ მარქსმა, ენგელსმა, ლენინმა არ შეაიარაღეს მუშათა კლასი მეცნიერული კომუნიზმით. და აი ახლა ჩვენი ხალხი, რომელსაც ხელმძღვანელობს დიდი ლენინის მიერ შექმნილი კომუნისტთა პარტია, მარქსიზმ-ლენინიზმის მოძღვრების საფუძველზე ახორციელებს ადამიანთა ამ დიად ოცნებას. **(მქუხარე ტაში).**

კომუნისტური საზოგადოების აშენების მთელ რიგ სხვა უმნიშვნელოვანეს პრობლემებს შორის პარტიის პროგრამამ მკაფიოდ განსაზღვრა ტრანსპორტის პერსპექტივები და ამოცანები მომავალი ოცწლეულისათვის.

ეკონომიკის, მეცნიერების, ტექნიკის სწრაფი ზრდა უმაგალითო ტემპებს მისცემს ტრანსპორტის განვითარებას. ყველა სახეობის ტრანსპორტი იმუშავებს მჭიდრო ურთიერთმოქმედებით და გახდება ერთიანი სატრანსპორტო ქსელი ამ სიტყვის სრული მნიშვნელობით. ტრანსპორტზე მოხდება უდიდესი ტექნიკური გარდაქმნები.

როცა ასეთ პერსპექტივებს სახავდა, პარტია უწინარეს ყოვლისა ითვალისწინებდა, რომ კომუნიზმის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის შექმნის ამოცანის გადაჭრა წარმოუდგენელია, თუ არ იქნა მაღალგანვითარებული ტრანსპორტი.

იმ პერიოდში, როცა ჩვენ ის იყო ვიწყებდით სოციალიზმის მშენებლობას, დიდი ლენინი ამბობდა: „ურკინიგზებოდ კი არათუ სოციალიზმი არ იქნება, არამედ ყველა პირდაპირ შიმშილისაგან ჩაკვდება ძაღლებივით... **(გამოცოცხლება დარბაზში).** რისი შენება შეიძლება ურკინიგზებოდ?.. რკინიგზები — ეს უმთავრესია, ეს ერთ-ერთი გამოვლინებაა ქალაქსა და სოფელს შორის, მრეწველობასა და მიწათმოქმედებას შორის არსებული ყველაზე მკაფიო კავშირისა, რომელსაც ემყარება მთლიანად სოციალიზმი". **(ტაში).**

ვლადიმერ ილიას-ძე ლენინის ეს მითითებები ძალას ინარჩუნებენ ჩვენი დროისთვისაც, მართალია, არსებითი დამატებით. და ეს გასაგებია, რადგან ლენინის სიცოცხლეში საჰაერო ტრანსპორტი ჩვენ საერთოდ არ გვქონდა, ხოლო სხვა სახეობათა ტრანსპორტის როლი სრულიად უმნიშვნელო იყო. ახლა რკინიგზის ტრანსპორტთან ერთად ტვირთზიდვაში დიდ როლს ასრულებს საზღვაო, სამდინარო და განსაკუთრებით საავტომობილო ტრანსპორტი. სულ უფრო მეტად იჩენს თავს, განსაკუთრებით მგზავრთა გადაყვანის საქმეში საჰაერო ტრანსპორტი.

ჩვეულებრივ ტრანსპორტი მიაჩნიათ ორგანიზაციად, რომელიც უაღრესად სამეურნეო ამოცანებს ასრულებს. რა თქმა უნდა, ეს მთავარია მის საქმიანობაში. მაგრამ, ამ ამოცანებს რომ ასრულებენ, ტრანსპორტის მუშაკები ამავე დროს ფასდაუდებელ დახმარებას გვიწევენ პოლიტიკის ბევრი უმნიშვნელოვანესი ამოცანის გადაჭრაში მუშათა კლასისა და გლეხობის კავშირის განმტკიცებაში, კულტურულ მშენებლობაში. ტრანსპორტი ერთ-ერთი ფაქტორია, რომელიც ხელს უწყობს საბჭოთა კავშირის ხალხების ურთიერთობის გაფართოებას, მათი მეგობრობის განმტკიცებას, მიღწევების ინტენსიურ გაცვლას სახალხო მეურნეობისა და კულტურის ყველა დარგში ჩვენი ქვეყნის ხალხებს, სოციალისტური და კაპიტალისტური ქვეყნების ხალხებს შორის.

მოგაგონებთ ტრანსპორტის საქმიანობის კიდევ ერთ დიდმნიშვნელოვან მხარეს, რომელსაც პირველხარისხოვანი საარსებო მნიშვნელობა აქვს. მე მხედველობაში მაქვს ჩვენი სამშობლოს თავდაცვისუნარიანობა. ჩვენი ტრანსპორტი ისეთ სიმაღლეზე, მე ვიტყოდი, ისეთ სისწრაფეზე უნდა ვიყოლიოთ, რომელიც საჭიროა იმისათვის, რომ უზრუნველვყოთ საბჭოთა სახელმწიფოს, მთელი სოციალისტური სისტემის სრული უშიშროება.

ჩვენს ქვეყანაში ყველგან მიმდინარეობს აქტიური ამშენებლობითი მუშაობა. რა თქმა უნდა, წარმატებებთან ერთად არის სიძნელეებიც. ჯერ კიდევ მთლიანად ვერ კმაყოფილდება მოსახლეობის მოთხოვნილება სახალხო მოხმარების ზოგიერთ საქონელსა და კვების პროდუქტებზე. არის გარკვეული სიძნელეები ბინების მხრივ. პარტია და საბჭოთა მთავრობა გადამწყვეტ ღონისძიებებს ახორციელებენ, რათა გადალახონ ეს სიძნელეები.

მთლიანად უკანასკნელ წლებში მიღწეულია ისეთი წარმატებები, რომლებითაც ჩვენს პარტიასა და საბჭოთა ხალხს შეუძლიათ კანონიერად იამაყონ.

ეს ჩვენი, პარტიის ბრძოლის, მრეწველობის, სოფლის მეურნეობის მუშაკთა, ჩვენი ინტელიგენციის, მთელი საბჭოთა ხალხის შრომის შესანიშნავი შედეგია, და ჩემთვის დიდად სასიამოვნოა გითხრათ, რომ ამაში ცოტა როდია აგრეთვე ტრანსპორტის მუშაკთა დამსახურება. **(ტაში).**

ერთი სიტყვით, ამხანაგებო, მუშაობა, რომელიც თქვენ უკანასკნელ წლებში გასწიეთ, ნამდვილად დიდი მუშაობაა და ღირსია მაღალი ქებისა. **(მქუხარე ტაში).**

შეიძლებოდა, რა თქმა უნდა, სიტყვა „ქება" შეგვეცვალა სხვა სიტყვით. მე ვიცი, რომ თქვენს შორის ბევრ თანამგრძნობს ვიპოვნიდი, თუ, მაგალითად, სიტყვა „ქების" ნაცვლად ვიტყოდი „ჯილდოს". მაგრამ თქვენ ჯილდოები უკვე მიიღეთ. **(მქუხარე ტაში).**

და ეს ჯილდოები თქვენ დამსახურებულად მიიღეთ. მაგრამ შეგიძლიათ თქვათ, რომ ზედმეტი ორდენი ან მედალი არ დაამძიმებს იმას, ვისაც იგი ეძლევა. **(გამოცოცხლება დარბაზში, ტაში).** ესეც სწორია. მაგრამ, როგორც იტყვიან, ყველაფერი ზომიერად უნდა გაკეთდეს. არ არის საჭირო გამოვიწვიოთ ქიშპობა სხვა ამხანაგებში, რომლებიც აგრეთვე წარმატებით მუშაობენ თავიანთ უბნებზე. თქვენ თქვენი მიიღეთ, იმუშავეთ კარგად კვლავაც. როგორც ძველად ამბობდნენ მოსამსახურეები: „ღმერთისათვის ლოცვა, მეფისათვის სამსახური არ დაიკარგება". **(გამოცოცხლება დარბაზში. ტაში).**

ჩვენ ეს შეგვიძლია სხვანაირად ვთქვათ: ხალხისათვის გაწეული კარგი შრომა, სიბეჯითე და პატიოსნება, ნამდვილი კომუნისტური დამოკიდებულება საკუთარი მოვალეობისადმი მუდამ იქნება ჩვენში პატივცემული. პარტია, მთავრობა, ხალხი არასოდეს არ დაივიწყებენ ამას და ღირსეულად აღნიშნავენ საზოგადოების სასარგებლოდ, კომუნიზმის მშენებლობისათვის მშრომელთა ამ პატიოსან ღონისძიებებს. **(მქუხარე ტაში).**

უნდა ითქვას, ამხანაგებო, რომ უკანასკნელ წლებში გაძლიერებით ვითარდებოდა ჩვენი ტრანსპორტი. თქვენ იცით, რომ ჩვენი რკინიგზების ტვირთბრუნვა აღემატება ყველა კაპიტალისტური ქვეყნის რკინიგზების ტვირთბრუნვას ერთად და თითქმის ერთიორად აღემატება ამერიკის შეერთებული შტატების რკინიგზების ტვირთბრუნვას.

განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს იმას, რომ უკანასკნელ წლებში განხორციელდა ტრანსპორტის უმაგალითო მასშტაბის ტექნიკური რეკონსტრუქცია, რკინიგზების ელექტროფიკაცია. მარტო უკანასკნელ ექვს წელიწადში ელექტროფიცირებულია 10 ათას კილომეტრზე მეტი და თბომავლის წევაზე გადაყვანილია 20 ათასი კილომეტრი რკინიგზის ხაზი. დამთავრდა მსოფლიოს უდიდესი მაგისტრალის — 5.500 კილომეტრი სიგრძის მოსკოვ-ბაიკალის მაგისტრალის ელექტროფიკაცია. ელექტროფიცირებული გზების სიგრძით და ელექტროფიკაციის ტემპებით საბჭოთა კავშირი გამოვიდა პირველ ადგილზე მსოფლიოში. **(ტაში).**

ამასთან დაკავშირებით არ შეიძლება არ გავიხსენოთ ტრანსპორტის ტექნიკური ხელახალი შეიარაღების საქმის მდგომარეობა პარტიის XX ყრილობამდე, როცა ტრანსპორტის საკითხებზე მუშაობდნენ კაგანოვიჩი და მოლოტოვი. მათ არ ესმოდათ ახალი, პროგრესული მიმართულებანი ტრანსპორტის განვითარებაში და ჯიუტად ებღაუჭებოდნენ ძველს, ორთქლმავალს, ყოველნაირად უშლიდნენ ხელს ტექნიკურ პროგრესს. გაიხსენეთ, ამხანაგებო, XX ყრილობისათვის ხომ ჩვენში ელექტროფიცირებული იყო მხოლოდ 5.400 კილომეტრი, ანუ რკინიგზების 5 პროცენტზე ნაკლები.

თუ ვილაპარაკებთ მოლოტოვსა და კაგანოვიჩზე, მხედველობაში უნდა ვიქონიოთ, რომ ისინი სხვადასხვა ადამიანები არიან. მოლოტოვი ოდესღაც შეფობას უწევდა რკინიგზის ტრანსპორტს. ზოგიერთი ტრანსპორტელის თვალსაზრისით ეს იყო „ხელსაყრელი შეფი", იგი ვერ ერკვეოდა რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობაში, მაგრამ თავგამოდებით ასრულებდა შეფის, მთხოვნელის ფუნქციებს — „ითხოვე მეტი; რაც მეტს ითხოვ უკეთესია", მხოლოდ ამაში ხედავდა იგი თავის როლს.

მე ბევრჯერ გამიგონია, რომ რკინიგზების ზოგიერთი მუშაკი მოლოტოვის ასეთ „ხელმძღვანელობას" ცუდად როდი ეკიდებოდა. ჯერ ერთი, იგი არსებითად არ ერეოდა რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობაში, ეს კი დიდი სიკეთე იყო რკინიგზების ხელმძღვანელთათვის. იგი ხელს არ უშლიდა მათ მუშაობაში. მეორე, იგი ცდილობდა რაც კი შეეძლო გამოეგლიჯა რკინიგზების სასარგებლოდ და ცდილობდა ამრიგად მოეგო რკინიგზელთა გული. ესეც სასარგებლოდ მიაჩნდათ, თუმცა ყოველთვის როდი იყო გონივრული, ყოველთვის როდი იყო სახელმწიფოს ინტერესების სასარგებლო.

კაგანოვიჩი სხვანაირად იქცეოდა. კაგანოვიჩმა დაიჯერა, რომ რკინიგზები მან გამოიგონა. **(სიცილი დარბაზში).** როცა იგი გზათა სამინისტროდან წავიდა, მიაჩნდა, რომ რკინიგზები არსებობას შეწყვეტდნენ. კაგანოვიჩი ძალიან თავდაჯერებული იყო. ყოველთვის ასეა, რაც უფრო ნაკლებად ესმის ადამიანს რომელიმე დარგი, და თუ იგი ამასთან თავდაჯერებულია, ეს უბედურება ხდება ასეთი ადამიანისათვის. მას თვითონ სჯერა და ცდილობს სხვებიც დააჯეროს, რომ ყველაფერი იცის.

მახსოვს, როგორ მითხრა კაგანოვიჩმა: „დიახ, შეცდომები მქონდა, ვაღიარებ, ამას. ახლა მე მივდივარ, ან თქვენ მაძევებთ, მაგრამ იქონიეთ მხედველობაში, თუ რაიმე მოხდა, თუ იქნა რაიმე სიძნელეები რკინიგზის ტრანსპორტზე, მუდამ მზად ვარ დავუბრუნდე პირველი დაძახებისთანავე".

მას ეგონა, რომ ეს საჭირო იქნებოდა. მაგრამ ცხოვრებამ დაგვანახვა, რომ რკინიგზების მუშაკებმა კაგანოვიჩის წასვლის შემდეგ თავისუფლად ამოისუნთქეს. ეს გასაგებია, იმიტომ რომ რკინიგზის ტრანსპორტი რთული ორგანიზმია, დიდი მექანიზმია, და არა მარტო მექანიზმია, მას აქვს მართვის ძალიან მგრძნობიარე ნერვები. თუ შეფერხება ერთ ადგილში, შეიძლება ყველაფერი შეფერხდეს, როგორც ეს ხდება ცოცხალ ორგანიზმში, როცა ირღვევა სისხლის მიმოქცევა ვენებში დაცობის გამო. ისე როგორც სისხლძარღვების სისტემის დარღვევა მტკივნეულად მოქმედებს მთელი ორგანიზმის მუშაობაზე, ასევე შეფერხება რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობაში აუცილებლად აისახება ჩვენი ქვეყნის მთელ სახალხო მეურნეობაში.

ჩვენი პარტია ამაყობს იმით, რომ გვყავს რკინიგზის ტრანსპორტის მაღალკვალიფიციური ხელმძღვანელობა: მომზადებულია ინჟინერთა, ტექნიკოსთა, მუშათა კადრები და შექმნილია ყველა სამსახური, რომლებიც საჭიროა რკინიგზის ტრანსპორტის წარმატებით მუშაობისათვის. **(ტაში).**

ამიტომ ჩვენ სავსებით დარწმუნებული ვიყავით, რომ კაგანოვიჩის წასვლის შემდეგ რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობა არ გაუარესდებოდა, პირიქით, გაუმჯობესდებოდა, გაჯანსაღდებოდა ტრანსპორტის ხელმძღვანელობა. **(ხანგრძლივი ტაში).**

საერთოდ ხმის იოგების საშუალებით ხელმძღვანელობა არ შეიძლება, ეს ცუდი ინსტრუმენტია ხელმძღვანელობისათვის. **(ტაში).** ზოგიერთი ბიუროკრატი ფიქრობს, რომ რაც უფრო ხმამაღლა ყვირის კაცი, ამით იგი თითქოს უჩვენებს, რომ მეტი იცის, ყველაზე უკეთ ერკვევა საქმეში. ცხოვრებამ დაამტკიცა, რომ ყოველთვის პირიქით გამოდის. უნდა ითქვას, რომ ყვირილისა და ადმინისტრირების მხრივ კაგანოვიჩს ცოტა მონაცემები როდი ჰქონდა, მასზე ხმამაღლა ყვირილი ალბათ არავის არ შეეძლო, თქვენ ეს თვითონ კარგად იცით. **(სიცილი დარბაზში, ტაში).**

კაგანოვიჩს ორთქლმავალი მუდამ მიაჩნდა მთავარ ძალად რკინიგზებზე, მაშინ როცა თვით მცოდნე მეორთქლმავლეები აღიარებდნენ, რომ ორთქლმავალი მარგი მოქმედების ძალიან დაბალი კოეფიციენტის მანქანაა. ეს იყო ტრანსპორტის აქილევსის ქუსლი.

რევოლუციის პირველ წლებში ჩვენ შესაძლებლობა არ გვქონდა გაგვეხორციელებინა რკინიგზების ელექტროფიკაცია. ჩვენ არ გვქონდა ამისათვის საჭირო მატერიალური შესაძლებლობანი. ამავე მიზეზით ჩვენ ვერ დავნერგეთ თბომავლის წევაც. როცა მომწიფდა მატერიალური და ტექნიკური შესაძლებლობანი, წინანდელ ეტაპზე დარჩენა და ორთქლმავლისათვის ხოტბის შესხმა იმას ნიშნავდა, რომ ვერ გაგვეგო ის ახალი, რაც საჭიროა ტექნიკური პროგრესის ინტერესებისათვის, ვერ დაგვენახა ის, რაც უკვე შექმნილია, რასაც მტკიცედ უნდა ვნერგავდეთ.

პარტიის XX ყრილობის შემდეგ, როცა გავაკრიტიკეთ ეს პოლიტიკა, რკინიგზელებმა კაგანოვიჩის წასვლის შემდეგ კარგად გამოავლინეს თავიანთი უნარი. უნდა ვთქვა, რომ ჩვენ ძალიან კმაყოფილი ვართ როგორც ყველა რკინიგზელის მუშაობით, რომლებიც მტკიცედ იბრძვიან ტრანსპორტის მუშაობის გაუმჯობესებისათვის, ისე თქვენი მინისტრის ამხანაგ ბეშჩევის მუშაობით, რომელიც საქმის ცოდნით ხელმძღვანელობს რკინიგზის ტრანსპორტს. **(ტაში).**

ჩვენ გაქებთ, მაგრამ ვფიქრობ, რომ თქვენ გამოცდილი ადამიანები ხართ და გესმით, რომ ზედმეტი ქება არ შეიძლება და რომ ქებასთან დაკავშირებით გაყოყოჩებაც არ შეიძლება. პარტია აქებს იმათ, ვინც კარგად მუშაობს, მაგრამ თუ ადამიანი იწყებს გაყოყოჩებას, ცუდად მუშაობას, პარტია შეძლებს ხელი მოჰკიდოს მას, რათა გრძნობაზე მოიყვანოს ის, ვინც გაყოყოჩდება. **(ტაში).** ამას, ამხანაგებო, ვამბობ პროფილაქტიკის წესით. **(ტაში).** თქვენ იცით, თუ კარგად განახორციელებთ პროფილაქტიკას, ყოველ საქმეში, განსაკუთრებით თქვენი ლოკომოტივების გასინჯვისა და მოვლის დროს, ასეთი ლოკომოტივები მეტს ხანს და უკეთ იმუშავებენ. **(ტაში).** ეს ერთგვარად გადაკრული ნათქვამია. **(გამოცოცხლება დარბაზში).**

პარტიას დროზე რომ არ მიეღო ღონისძიებანი და რკინიგზის ტრანსპორტი დარჩენილიყო ორთქლმავლის წევაზე, მარტო 1961 წლის ტვირთზიდვის გეგმის შესრულებისათვის საჭირო იქნებოდა დამატებით 52 მილიონ ტონაზე მეტი ქვანახშირი, 4.300 ორთქლმავალი და მრავალი სატვირთო ვაგონი. მაგრამ პარტიამ გაბედულად გაილაშქრა კონსერვატორების წინააღმდეგ, ფართო გზა გაუხსნა ტექნიკურ პროგრესს, და დადებითი შედეგები ახლა თვალსაჩინოა; **(ტაში).**

ტრანსპორტის მუშაკებმა დიდი და სერიოზული წარმატებანი მოიპოვეს. ისინი ღირსეულად ასრულებენ დასახულ ამოცანებს და ბევრ რამეს აკეთებენ ჩვენი სამშობლოს განვითარებისათვის. ეს ჩვენ ყველას გვახარებს და ვუსურვებთ რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაკებს ახალ წარმატებებს. **(ტაში).**

ნება მიბოძეთ მოკლედ შევეხო ტრანსპორტის ზოგიერთ ამოცანას მრეწველობის, კაპიტალური მშენებლობისა და სოფლის მეურნეობის მომსახურებაში.

თქვენ მოწოდებული ხართ ყოველი ღონისძიებით დაეხმაროთ მრეწველობის განვითარებას და განსაკუთრებით ციმბირის, შორეული აღმოსავლეთის, ყაზახეთისა და შუა აზიის რაიონებში. იქ ზღაპრული სიმდიდრეებია. იქ უკვე მივიდა ასეულ ათასობით ადამიანი და მივა უფრო მეტი. იქ დაიწყო უმაგალითო გაქანებისა და ტემპების მშენებლობა. სამწუხაროდ, ჩვენი ტრანსპორტი ჯერ კიდევ სუსტად და არასაკმაოდ ემსახურება ამ რაიონებს.

უნდა გავამრავლოთ ჩვენი ღონისძიებანი, რათა უზრუნველვყოთ ამ რაიონების განვითარება. ტრანსპორტელებმა შეუფერხებლად და სწრაფად უნდა დააკმაყოფილონ მრეწველობის საჭიროებანი, სანიმუშოდ მოემსახურონ მას, დროზე მოამარაგონ ნედლეულით, სათბობით, ნახევარფაბრიკატებით, ახალი მოწყობილობით, უზრუნველყონ მზა სამრეწველო პროდუქციის დროზე გატანა დანიშნულებისამებრ.

საკმარისია მოვიყვანოთ ასეთი მაგალითი. თუ 1954 წელს ჩვენ ვაწარმოებდით 41 მილიონ 400 ათას ტონა ფოლადს, წელს ვაწარმოებთ ალბათ 76-77 მილიონ ტონას, ხოლო 1980 წელს ფოლადის წარმოება გაიზრდება 250 მილიონ ტონამდე. **(ტაში).** ასეთივე სწრაფი ტემპებით განვითარდება თუჯის, ნავთობის, ნაგლინის, საშენი მასალებისა და სამრეწველო პროდუქციის სხვა დიდმნიშვნელოვან სახეობათა წარმოება.

სამრეწველო წარმოების მოცულობის გადიდებასთან, სოფლის მეურნეობის პროდუქციის ზრდასთან ერთად მკვეთრად გადიდდება ტვირთზიდვის მოცულობაც. მაგრამ უნდა ითქვას, რომ წარმოების მოცულობას რომ ვადიდებთ, სავალდებულო არ არის გავადიდოთ ასეთივე მოცულობით რკინიგზის, წყალთა და სხვა ტვირთზიდვა და განსაკუთრებით შორ მანძილებზე. სახალხო მეურნეობის დაგეგმვის დროს უნდა შევქმნათ ისეთი ეკონომიური რაიონები, სადაც წარმოებისათვის არის საჭირო ნედლეული, მაგალითად, სათბობი, რკინის მადანი, ან სხვა ნედლეული. იქ, სადაც ეს შესაძლებელია, უნდა შევქმნათ გადამამუშავებელი მრეწველობა ნედლეულის წყაროების ახლოს და მიზანშეწონილობის გათვალისწინებით შევქმნათ სხვა სახეობათა წარმოებაც.

სწორედ ასეთი მიდგომით, ჩვენი ქვეყნის თვალუწვდენი სივრცეების გათვალისწინებით, ტვირთზიდვა არ გაიზრდება ისეთივე ოდენობით, როგორც წარმოება, იგი მნიშვნელოვანწილად ჩაიკეტება ეკონომიური რაიონის ფარგლებში. თავის მხრივ განვითარდება ეკონომიურ რაიონებს შორის ისეთი ტვირთზიდვა, რომე-

(გაგრძელება მე-2 გვერდზე).

ამხანაგ ნ. ს. ხრუშჩოვის სიტყვა

(გაგრძელება)

ლიც საჭიროა მთელი სოციალისტური მეურნეობის ინტერესებისათვის, მთლიანად ჩვენი ქვეყნის მოთხოვნილებათა დაკმაყოფილებისათვის.

ამჟამად სახალხო მეურნეობის საბჭოების შექმნით, მსხვილი ეკონომიური რაიონების ორგანიზაციით წარმოიშვა უკეთესი შესაძლებლობანი, რათა გადაიჭრას სახალხო მეურნეობის განვითარების ყველა საკითხი, მათ შორის ტრანსპორტის საკითხებიც. სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტმა, სახელმწიფო ეკონომიურმა საბჭომ, სახალხო მეურნეობის საბჭოებმა იმის განსაზღვრისას, თუ სად უფრო გონივრული იქნება ამა თუ იმ წარმოების შექმნა, უნდა გაითვალისწინონ ტვირთზიდვის რაციონალური ორგანიზაციის საკითხებიც.

გზათა სამინისტრომ სათანადო დახმარება უნდა გაუწიოს სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტს მრეწველობის სწორ, ეკონომიურად მიზანშეწონილ დარაიონებაში, იმიტომ რომ რკინიგზელები სხვებზე უფრო ხედავენ გონივრულ და უგუნურ ტვირთზიდვას. ხომ ხშირად ხდება, რომ რაღაც ტვირთი ოდესიდან მიაქვთ ვლადივოსტოკში, ხოლო ასეთივე ტვირთი მოაქვთ ვლადივოსტოკიდან ოდესაში?! ეძებეთ „ჭკუის კოლოფი" ამ საკითხში, ეძებეთ, თუ ვინ სჩადის ამას.

ჩვენ ვაშენებთ ბევრ ქარხანას და ხდება ხოლმე, რომ ქარხნები, რომლებიც მანქანებს აწარმოებენ, და ამ მანქანების მომხმარებელნი ხშირად საბჭოთა კავშირის სხვადასხვა კუთხეში არიან. საქმე ისე უნდა წარვმართოთ, ისე უნდა დავგეგმოთ, რომ ეკონომიურ რაიონებში ყველაფერი მოფიქრებული იყოს გონივრულად, სწორედ გონივრულად, რათა ბევრი ტვირთზიდვა მოექცეს თავის ეკონომიურ რაიონში. მხოლოდ ის წარმოება, რომლის ცენტრალიზებული წესით წარმართვა ხელსაყრელია, — მაგალითად, ნემსის წარმოება, — შეიძლება სადაც გნებავთ: აკეთე ნემსი და გადაიტანე, სადაც გინდა!

სულ სხვა საქმეა ლითონის, ლითონის ნაკეთობათა გადატანა. ყოველთვის როდია გონივრული ლითონის გადატანა სადღაც, მისი ნაკეთობად გადამუშავება და უკვე უფრო ძნელად გადასაზიდი სახით უკან გადატანა იმავე მიმართულებით, საიდანაც ეს ლითონი მოიტანეს. ასეთი ფაქტები ჩვენში ცოტა როდია. ეს არის მანკიერი დაგეგმვის შედეგი და მნიშვნელოვანწილად მემკვიდრეობა მეურნეობის ცენტრალიზებული მართვისა სამინისტროთა მეშვეობით, რომლებიც ჩვენ გავაუქმეთ. მაგრამ ადვილია სამინისტროთა გაუქმება, ეკონომიკის გარდაქმნა, წარმოების უფრო სწორი განლაგება კი უფრო ძნელია, ეს დიდ დროს მოითხოვს და, გარდა ამისა, უნდა დავძლიოთ წინააღმდეგობა, კონსერვატიზმი.

თქვენ, რკინიგზელები, უნდა დაეხმაროთ სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტს, სახელმწიფო ეკონომიურ საბჭოს. თუ თქვენს წინადადებებს მხარს არ დაუჭერენ ამ ორგანიზაციებში, უნდა მიიტანოთ ეს საკითხები ცენტრალურ კომიტეტსა და მთავრობაში. ამას მოითხოვს მთელი სახალხო მეურნეობის ინტერესები, კომუნიზმის მშენებლობის ინტერესები. ეს არის ეკონომიური საკითხები, მაგრამ ისინი პოლიტიკის საკითხებად გადაიზრდებიან. ეს უნდა გავითვალისწინოთ! (მქუხარე ტაში).

ამხანაგებო! თქვენ იცით, რომ ტრანსპორტის წინაშე მდგომი ამოცანები უამრავია და რთულია. მაგრამ ყველა ეს საკითხი, ისევე როგორც მდინარეები ზღვას, ან როგორც თქვენ, რკინიგზელები, იტყვით, როგორც ლიანდაგები — საკვანძო სადგურს, უერთდება ერთ უმთავრეს ამოცანას, რომელიც გადამწყვეტია კომუნისტური საზოგადოების გამარჯვებისათვის. ეს არის ბრძოლა შრომის ნაყოფიერების ყოვლისმხრივი გადიდებისათვის.

იმ ანდერძთა შორის, რომლებიც ვლადიმერ ილიას-ძე ლენინმა დაგვიტოვა, უდიადესი ანდერძია ყოველი ღონისძიებით გავადიდოთ შრომის ნაყოფიერება. ჩვენ წმიდად უნდა შევასრულოთ ჩვენი ბელადისა და მასწავლებლის ეს ანდერძი. ამ ამოცანის მიღწევას უნდა დავუქვემდებაროთ ტრანსპორტის მთელი აურაცხელი რეზერვები და შესაძლებლობანი.

რკინიგზელებს მდიდარი და სასახელო რევოლუციური და შრომითი ტრადიციები აქვთ. ისინი იყვნენ პირველნი, რომლებმაც დაიწყეს ბრძოლა შრომის ახალი კომუნისტური ნაყოფიერებისათვის. ყველას ახსოვს, რომ სწორედ მოსკოვის სახარისხებელი სადგურის დეპოს რკინიგზელებმა ჩვენს ქვეყანაში პირველმა მოაწყეს 1919 წლის მაისში კომუნისტური შაბათობა, რომელსაც ვლადიმერ ილიას-ძემ დიადი თაოსნობა უწოდა. ჩვენს დროში კი იმავე დეპოს რკინიგზელებმა შექმნეს პირველი კომუნისტური შრომის ბრიგადა. კომუნისტური შრომის ბრიგადების ახლანდელი მოძრაობა, სადაც კოლექტიური შრომით იზრდება ახალი ადამიანი, მთელ ჩვენს ქვეყანას მოედო. სასიამოვნოა აღინიშნოს, რომ ამ შესანიშნავი მოძრაობის თაოსნობა ჩვენს სახელოვან რკინიგზელებს ეკუთვნით. (ხანგრძლივი ტაში).

რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაკებს აქვთ რაც კი საჭიროა ყველაფერი, იმისათვის, რომ უახლოეს წლებში გადაამეტონ შრომის ნაყოფიერების იმ დონეს, რომელიც მიღწეულია ამერიკის შეერთებული შტატების რკინიგზებზე.

მაგრამ უნდა ვთქვა, რომ აქ კვეხნა არ იყოს. ამერიკის შეერთებული შტატების რკინიგზის ტრანსპორტი დატვირთული არ არის. იქ კაპიტალისტური პირობებისა და კონკურენციის გამო ახლა გაძლიერებული ტემპებით ვითარდება ტვირთზიდვა საავტომობილო ტრანსპორტით, გაფართოებული კონკურენციაა საავტომობილო ტრანსპორტსა და რკინიგზებს შორის. ამას იმიტომ ვამბობ, რომ უნდა გავითვალისწინოთ თანაბარი პირობები შეჯიბრებისათვის. თორემ შეიძლება გავყოყოჩდეთ, ამერიკის შეერთებულ შტატებს ხომ „ვაჯობეთ", ამ საქმეში „ჯობნა" კი არც თუ ძნელია, იმიტომ რომ ახლა რკინიგზების მნიშვნელობა იქ ტვირთზიდვაში მცირდება, რადგანაც პირველ ადგილზე გამოდის საავტომობილო ტრანსპორტი.

ჩვენშიც ვითარდება და კვლავაც განვითარდება საავტომობილო ტრანსპორტი. ეს, როგორც ჩანს, ხელსაყრელია განსაკუთრებით მცირე მანძილებზე ტვირთზიდვის დროს, როცა დატვირთვისა და გადმოტვირთვის შედეგად იკარგება დიდი დრო და განსაკუთრებით დიდი შრომა. ამიტომ ხელსაყრელია თავიდან ავიცილოთ შრომის ეს ზედმეტი დანახარჯები და ასეთი ტვირთზიდვა დავაკისროთ საავტომობილო ტრანსპორტს. მაგრამ შორ მანძილზე ტვირთზიდვისათვის, რასაკვირველია, უფრო ეკონომიურია რკინიგზის ტრანსპორტი.

როცა საქმე ეხება ამერიკის შეერთებული შტატების რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობასთან შედარებას, ჩვენი რკინიგზელები უკეთ მუშაობენ, მაგრამ შრომის ნაყოფიერება, ჩანს, ამერიკის შეერთებულ შტატებში ჯერ კიდევ უფრო მაღალია, ვიდრე ჩვენში. ესეც უნდა ვიქონიოთ მხედველობაში.

შრომის ნაყოფიერება ჩვენს პირობებში უფრო მაღალი უნდა იყოს, იმიტომ რომ ჩვენ ვიცით, რომ უფრო ორგანიზებული საზოგადოება სოციალისტური, კომუნისტური საზოგადოებაა. გამარჯვება შესაძლებელია შრომის მხოლოდ და მხოლოდ უფრო მაღალი ნაყოფიერების საფუძველზე. სხვა საიდუმლოებანი, ამხანაგებო, კაპიტალიზმთან შეჯიბრებაში გამარჯვებისათვის საბრძოლველად არ არსებობს. (ტაში).

კომუნისტები დავირქვით, და უკვე მარტო იმიტომ, რომ კომუნისტები ვართ, მიგვაჩნდეს, კაპიტალისტებს დავამარცხებთო, — ასეთი მსჯელობა მეტად პრიმიტიულია. მთავარი, რაც სოციალიზმს ახასიათებს, — ეს არის საზოგადოების გონივრული აშენება, კერძო საკუთრების მოსპობა, ექსპლოატაციის მოსპობა, წარმოების საშუალებათა გადაცემა ხალხისათვის, და ამ საფუძველზე ეკონომიკის, ტექნიკისა და მეცნიერების უფრო რაციონალური გამოყენება. საჭიროა გავუსწროთ კაპიტალისტური სამყაროს შრომის ნაყოფიერებას. ეს და მხოლოდ ეს არის ჩვენი გამარჯვების, კომუნიზმის გამარჯვების საწინდარი! (მქუხარე ტაში).

არ შეიძლება პრიმიტიულად მივუდგეთ საქმეს. ჩვენში სოციალიზმმა გაიმარჯვა, ახლა კომუნისტური მშენებლობის პროგრამა მივიღეთ, ამბობენ, კომუნიზმი კაპიტალიზმს აუცილებლად დაამარცხებსო, ამიტომ, მოდით, ყველანი ჩავეწეროთ კომუნისტურ პარტიაში და წავიდეთ სოჭში ან სხვა თბილ ადგილას, ან საერთოდ, ტყეში სოკოს საკრეფად წავიდეთ, — ყველაფერი თავისთავად გაკეთდებაო.

კომუნიზმი გაიმარჯვებს იმ პირობით, თუ მარქსისტულ-ლენინური მოძღვრების საფუძველზე პარტია სწორად გაუძღვება ხალხს. ხალხი მხარს უჭერს პარტიას! ჩვენ გვაქვს სოციალისტური სახელმწიფო, გვაქვს წარმოების საშუალებანი, რომლებიც ხელთ უპყრია მუშათა კლასს, ხალხს. ჩვენ გამოვიყენებთ ამ წარმოების საშუალებებს, გამოვიყენებთ მეცნიერებას, ტექნიკას და მარქსისტულ-ლენინური მოძღვრების საფუძველზე უზრუნველვყოფთ შრომის მაღალ ნაყოფიერებას! მეცნიერებისა და ტექნიკის დიდი განვითარებით, წარმოების საშუალებათა საუკეთესოდ გამოყენებით მოვიპოვებთ გამარჯვებას! ამიტომ არ უნდა მიგვაჩნდეს — ჩავწერე კომუნისტურ პარტიაში და, როგორც იტყვიან, მხართეძოზე წამოწექი და კომუნიზმის გამარჯვებას ელოდე. შეიძლება მოხდეს — როგორც წამოწვები, ისე წამოდგები იმავე ადგილას, ამით არაფერი არ მოგემატება. (გამოცოცხლება დარბაზში. ტაში).

ხალხმა დიდი ხანია გაიგო ეს. ჯერ კიდევ მაშინ, როცა შექმნილი არ იყო მარქსისტულ-ლენინური მოძღვრება, ხალხმა უკვე იცოდა ეს ჭეშმარიტება და ამბობდა: თუ ხელი არ გაანძრიე, თავისით არაფერი მოგერთმევაო. მაშასადამე, ამხანაგებო უნდა ვიმუშაოთ! (ტაში).

შრომის ნაყოფიერების გადიდების ამოცანას გადავჭრით ჩვენი, სოციალისტური გზით, ტექნიკის ეფექტიანი გამოყენების, რკინიგზელთა მუშაობის პირობების განუწყვეტელი გაუმჯობესების, სამუშაო დღის ხანგრძლივობის შემცირებისა და მათი კეთილდღეობის გაუმჯობესების გზით.

ამხანაგებო! ჩვენ ხშირად ვამბობთ, რომ სოფლის მეურნეობას მოეპოვება დიდი რეზერვები, რომ იქ არის ბევრი ნაკლი წარმოების ორგანიზაციაში. პარტიამ დასახა ღონისძიებანი, რათა განავითაროს სოფლის მეურნეობა და მიაღწიოს მისი განვითარების ისეთ დონესა და ისეთ ტემპებს, რომ სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტების წარმოება წინ უსწრებდეს მოთხოვნილებას.

მრეწველობაში ჩვენ უფრო ძლიერი ვართ ორგანიზაციულად და ტექნიკურად, ვიდრე სოფლის მეურნეობაში. მაგრამ მრეწველობაშიც და ტრანსპორტზეც გვაქვს დიდძალი რეზერვები, გამოუყენებელი შესაძლებლობანი. ჩვენ შეგვიძლია ავიყვანოთ და კიდევაც უნდა ავიყვანოთ მრეწველობა და ტრანსპორტი უფრო მაღალ დონეზე.

პარტიის ცენტრალური კომიტეტი ახლა ფიქრობს იმაზე, თუ როგორ მოვაწყოთ უკეთ მრეწველობისა და ტრანსპორტის მუშაობა. უფრო სრულად გამოვიყენოთ იქ არსებული რეზერვები. საჭიროა გავაუმჯობესოთ კონტროლი იმისადმი, თუ როგორ სრულდება პარტიისა და მთავრობის გადაწყვეტილებანი, როგორ ინერგება წარმოებაში მეცნიერების, ტექნიკის მიღწევები და მოწინავეთა გამოცდილება.

როცა ვლაპარაკობთ იმაზე, რომ ტრანსპორტის მუშაობაში არის გარკვეული წარმატებანი, ეს როდი ნიშნავს, რომ თქვენ არა გაქვთ ნაკლოვანებანი.

კომუნიზმის მშენებლობა ეს არის წარმოების მექანიზაცია და ავტომატიზაცია. როგორ ინერგება წარმოებაში მეცნიერებისა და ტექნიკის მიღწევები? გადაუჭარბებლად შეიძლება ითქვას, რომ თვითეულ სახალხო მეურნეობის საბჭოში და ბევრ საწარმოში შეიძლება გამოინახოს ბევრი საინტერესო და დიდმნიშვნელოვანი წინადადება და გამოგონება, რომლებიც დიდი ხანია შემოწმებულია, მაგრამ წარმოებაში არ ნერგავენ.

ზოგიერთი მუშაკი ბიუროკრატულად ეკიდება ახალ ღონისძიებას. ისინი ყველაფერზე მოგცემენ უაღრესად დაწვრილებითს განმარტებას, მაგრამ ახალი მიღწევების ნელა დანერგვის მთავარი მიზეზი ის არის, რომ დამკვიდრდა უძრაობა, არა სურთ შეცვალონ ის, რაც უკვე ჩამოყალიბებულია, დაამსხვრიონ ძველი, დრომოჭმული, თუმცა ყველამ იცის, რომ გამოგონებათა და რაციონალიზატორულ წინადადებათა სწრაფი დანერგვა წარმოებაში მრეწველობისა და ტრანსპორტის შემდგომი, კიდევ უფრო სწრაფი განვითარების ერთ-ერთი დიდი რეზერვია.

სასიამოვნო იყო სადგურ ტაიგის მემანქანის ამხ. პროშინის მოსმენა, რომელიც აქ გამოვიდა. მან თქვა, რომ ელექტროფიკაციაზე გაწეული მთელი ხარჯები წელიწადნახევარში ანაზღაურდება, შრომის ნაყოფიერება კი უკვე მნიშვნელოვნად გაიზარდა, შრომის პირობები გაუმჯობესდა. წარმოდგენილი მაქვს რკინიგზელის, მემანქანის შრომა ორთქლმავალზე სუსხიან ზამთარში. ახლა კი იგი დადის ელმავლით, როგორც წინათ იტყოდნენ, თითქოს მეფის ნათლიმამაა და ეშმაკი ვერაფერს დააკლებს. (გამოცოცხლება დარბაზში, ტაში).

მიყვარს კინოჟურნალ „მეცნიერება და ტექნიკის" ნახვა. იქ ბევრ ძალიან საინტერესო და სასარგებლო რამეს გვიჩვენებენ. კიდევაც ისვენებ და კიდევაც ეცნობი ახალს, რაც წარმოიშობა ჩვენს ქვეყანაში, ახალს მეცნიერებისა და ტექნიკის განვითარებაში. უყურებ და ხშირად ფიქრობ: იმ მიღწევების თუნდაც ნახევარი, რომლებიც ამ ჟურნალებშია ნაჩვენები, დროზე, სწორედ დროზე რომ დაგვენერგა წარმოებაში, ეს უდიდეს სარგებლობას მოუტანდა ხალხს.

ამას წინათ, მაგალითად, ერთ-ერთ კინოჟურნალში უჩვენეს ეგრეთწოდებული ცეცხლსაბურღი, რომლის წარმადობა რკინის მადნეულების მყარ ქანებში ასაფეთქებელ ჭაბურღილთა ბურღვის დროს 8-10-ჯერ უფრო მაღალია, ვიდრე დარტყმით — ბაგირული ჩარხებისა, რომლებსაც ახლა იყენებენ, ხოლო ცეცხლით ბურღვის ღირებულება დაახლოებით სამჯერ იაფია, ვიდრე დარტყმით — ბაგირული ბურღვისა. ამბობენ, რომ უკვე ორ წელიწადზე მეტი გავიდა, რაც შეიქმნა ახალი საბურღავი დანადგარის კონსტრუქცია, კარიერებზე კი ეს დანადგარი პრაქტიკულად არ არის, თუ მხედველობაში არ მივიღებთ ოთხ-ხუთ საცდელ ნიმუშს. რატომ? მე დავურეკე ამხანაგებს, რომლებიც მრეწველობის საკითხებზე მუშაობენ, და ვთხოვე გამოერკვიათ. მაცნობეს, რომ ბუზულუკის ქარხანა, რომელმაც უნდა აკეთოს ეს ჩარხები, ამჯობინებს ძველი ტექნიკა გამოუშვას ნაცვლად მაღალი წარმადობის ახალი ტექნიკისა. განა დასაშვებია ასეთი დამოკიდებულება ახალი ტექნიკისადმი, რომელიც მნიშვნელოვნად ზრდის შრომის ნაყოფიერებას?

ამ ქარხნის დირექტორი ალბათ კომუნისტია. უდავოა, იქ არის პარტიული და კომკავშირული ორგანიზაციები და პროფკავშირული ორგანიზაციაც არის. ყველაფერია! მაგრამ ამხანაგებმა იმას ვერ მიაღწიეს, რომ ახალი ტექნიკა ინერგებოდეს. ეს კი მთელ ჩვენს ქვეყანას აზარალებს. კრიტიკის ქარცეცხლში უნდა გავატაროთ ისეთი ადამიანები, რომლებიც თავიანთი ბიუროკრატული არხეინობის გამო თავს არ იწუხებენ, აწარმოებენ ძველს, არ ამსხვრევენ ძველს, არ უთავისუფლებენ გზას ახალს! (ტაში).

ეტყობა, ბევრმა თქვენგანმა ნახა კინოჟურნალი, რომელსაც „კოჭი" ეწოდება. ეს თავისებური ფელეტონია და საკმაოდ მწვავეც. სურათში ნაჩვენებია, რომ ძაფის კოჭები შეიძლება გამოიწნეხოს ნარჩენისაგან და მათი ღირებულება მნიშვნელოვნად უფრო იაფია. ათ წელიწადზე მეტი გავიდა, რაც ეს ხერხი ცნობილია. მაგრამ ტექნოლოგიისა და მანქანების კონსტრუქციის შემუშავებას მხოლოდ 1962 წელს იწყებენ. იმასაც ამბობენ, დაიცადეთო, მაგრამ, ხომ მოგეხსენებათ, რომ შეიძლება ასი წელიც ველოდოთ. (სიცილი დარბაზში). ეს მანქანა, ჩემი აზრით, უნდა გაეკეთებინა ან მოსკოვის საქალაქო სახალხო მეურნეობის საბჭოს, ან მოსკოვის საოლქო სახალხო მეურნეობის საბჭოს. როგორც ხედავთ, ჩინები დიდია, პატივი დიდია, მაგრამ ყურადღება და პასუხისმგებლობა არ ამოაჩნდათ. (გამოცოცხლება დარბაზში).

ამ ხანში რამდენი არყისხის ტყე გაიჩეხა, რამდენი ასეულ ათასი კუბური მეტრი მერქანი დაიხარჯა და იხარჯება კოჭების საწარმოებლად!

გონებამახვილურად მოიგონა გამომგონებელმა მანქანა — პირდაპირ არაფრისაგან კეთდება ფული. (გამოცოცხლება დარბაზში). კოჭი რომ ძველებურად გავაკეთოთ, ამისათვის საჭიროა არყისხე, უნდა წავიდეთ ტყეში, მოვჭრათ არყისხე, გამოვაკოპიტოთ, გადავიტანოთ; ხედავთ, რა ხანგრძლივი პროცესია, რამდენი ადამიანი შრომობს, რამდენი ძვირფასი ხე-ტყე იხარჯება. ეს მიუხედავად იმისა, რომ ჩვენი ტექნიკა სხვა შესაძლებლობას გვაძლევს, რათა მივიღოთ ეს უბრალოდ გასაკეთებელი კოჭი, რამდენი შეიძლება გამოინახოს ასეთი „კოჭი" და კიდევ რამდენიმე ასეთი „კოჭი" რომ დავაყაროთ, ზოგიერთი ადამიანი ვერც კი გაჩერდება ფეხზე, რადგან ეს „კოჭები" ძირს დასცემენ მას. (გამოცოცხლება დარბაზში).

მე მხოლოდ ორი ფაქტი მოვიყვანე, მაგრამ თქვენ თვითონ შეგიძლიათ მოიყვანოთ ათობით და ასობით. უნდა გავაძლიეროთ პარტიული ორგანიზაციების, კომკავშირულების, მუშების, ინჟინრების, ტექნიკოსების აქტივობა უძრაობისა და რუტინის წინააღმდეგ, ტექნიკური პროგრესისათვის, მეცნიერებისა და ტექნიკის მიღწევების, შრომის მოწინავე მეთოდების წარმოებაში დანერგვისათვის საბრძოლველად, მხარი დავუჭიროთ ნოვატორებს, გადაჭრით ვებრძოლოთ იმათ, ვინც წინააღმდეგობას უწევს სიახლეს.

მე ხშირად ვიმოწმებ კინოჟურნალებს, გაზეთის სტატიებს მუშაობაში არსებული უმსგავსობის შესახებ. მაგრამ აი რა არის საწყენი, ამხანაგებო! როცა პრესაში ან სატირულ კინოჟურნალებში აკრიტიკებენ ბიუროკრატებს, სიახლის, მოწინავის ჩამხშობებს, ამ ბიუროკრატების, ხოლო ზოგჯერ პირდაპირ მავნებლების — მავნებლების არა სიტყვის პოლიტიკური მნიშვნელობით, არამედ უყაირათობის, უპასუხისმგებლობის მნიშვნელობით, — დასაცავად ხშირად გაისმის პასუხისმგებელ ადამიანთა ხმა.

თავიანთი რაიონი, ოლქი, ზოგჯერ რესპუბლიკაც კი რომ დაიცვან, ასეთი ადამიანები ცდილობენ შეანელონ საკითხის სიმწვავე და, უცნაურია ეს, მაგრამ ხშირად ისე გამოდის, რომ მუშაკები, რომლებიც იცავენ რაიონული, საოლქო, ხოლო ზოგჯერ რესპუბლიკური „მუნდირის" ღირსებას თითქოს იმათი დამცველები ხდებიან, ვისაც უნდა გამობდნენ მანკიერი მუშაობისათვის.

ეს, ამხანაგებო, ფაქტია. ასეთი ადამიანები პროკურორს უნდა მივგვაროთ, თუ ეს რაიონშია,— რაიონის პროკურორს; თუ რესპუბლიკაში — რესპუბლიკისას მაგრამ ზოგჯერ პროკურორიც დუმს. ჩამხშობი კი ამბობს: მე თანახმა ვარ ვისწავლო ჩემი მეზობლის შეცდომებზე და არა ჩემს საკუთარ შეცდომებზე. (გამოცოცხლება დარბაზში). ამიტომ იგი ყოველ ღონეს ხმარობს, რათა შეანელოს, შეამციროს მომხდარის მნიშვნელობა, გავლენას ახდენს გაზეთების რედაქციებზე, ადამიანებზე, რომლებიც სატირულ ჟურნალებს ქმნიან.

ერთხელ მწერალმა სერგი მიხალკოვმა შემომჩივლა ეს. მან მითხრა, ვერ დავაყენე სატირული კინოჟურნალი, ამჟამად ყველა მე ამიმხედრდა. ამოდენა კაცს სიმტკიცე არ მყოფნის, დამეხმარეთ! (სიცილი დარბაზში).

ვფიქრობ, ადამიანები, რომლებიც კუთხურობის, „მუნდირის ღირსების" დამცველები ხდებიან, ანტიკომუნისტურ საქმეს სჩადიან. ისინი უერთდებიან ბიუროკრატებს, დაუდევარ ადამიანებს და ფარავენ იმათ უმოქმედობას, ვინც ზიანს აყენებს ჩვენს კომუნისტურ მშენებლობას. ასეთი ადამიანები უნაგირზე, უეჭველია, ვერ დამაგრდებიან, ადრე თუ გვიან, ცხენი გადმოაგდებს მათ, რადგან არ გააჩნიათ ის ძირითადი რამ, რაც საჭიროა ხელმძღვანელისათვის — კომუნისტური პატიოსნება, იმისადმი შეურიგებლობა, რაც ხელს უშლის ჩვენს წინსვლას კომუნიზმისაკენ. თუ ადამიანს ასეთი თვისებები არ გააჩნია, ხელმძღვანელი კი არ არის, არამედ კარიერისტია. იგი კმაყოფილდება თავისი მდგომარეობით, კმაყოფილდება იმით, რომ სკამი უკავია, დანარჩენი კი ნაკლებად აინტერესებს! (სიცილი დარბაზში. ტაში).

საჭიროა ულმობლად გავაკრიტიკოთ ისინი, ვინც უმსგავსოდ ეკიდება მეურნეობის გაძღოლას, და ისინი, ვინც მუნდირის ღირსების დაცვის სახით, არსებითად ხელს აფარებენ ისეთ ადამიანებს, რომლებიც ზიანს აყენებენ სახელმწიფოს, ჩვენი სოციალისტური საზოგადოების ინტერესებს. საჭიროა გადამწყვეტი ბრძოლა გამოვუცხადოთ კრიტიკის ჩამხშობებს.

განუწყვეტლივ უნდა ვაშუქებდეთ კომუნისტური კონტროლის პროჟექტორით წარმოების ყველა უბანს, რათა ის, ვისზეც დამოკიდებულია ახალი ტექნიკისა და შრომის მოწინავე მეთოდების დანერგვა, გრძნობდეს, რომ მას კონტროლს უწევს საზოგადოებრიობა. ხოლო თუ ასეთი მუშაკი ვერ მიხვდება ამას, მის მიმართ უნდა გამოვიყენოთ ზეგავლენის საჭირო ღონისძიებანი, და თუ არც ამან უშველა, უფრო გაბედულად უნდა შევცვალოთ დაუდევარი მუშაკები.

ბიუროკრატიზმი დიდი ხნიდან ცნობილი სენია. თუ არ ვებრძოლეთ მას, შეიძლება გავრცელდეს და საღ ორგანიზმს გადაედოს. ასეთი მოვლენების წინააღმდეგ საბრძოლველად უფრო აქტიურად უნდა დავრაზმოთ პარტიული საზოგადოებრიობა, პროფკავშირები, კომკავშირი, განვავითაროთ კრიტიკა და თვითკრიტიკა.

თუ თვითეულ საწარმოში შევქმნით დიდი მომთხოვნელობის, მუდმივი კონტროლის ვითარება, როცა თვითეული მუშაკი მოსთხოვს თავის თავს და ამხანაგებს ზუსტ მუშაობას, რათა უკეთ გამოვიყენოთ არსებული რეზერვები და შესაძლებლობანი, ჩვენ კიდევ უფრო სწრაფად ვივლით იმ გზით, რომელიც პარტიამ დასახა თავის პროგრამაში.

ამხანაგებო! მინდა სერიოზული ყურადღება მივაპყრო იმას, რომ საჭიროა ტრანსპორტის ტექნიკური ხელახალი შეიარაღება, ახალი ტექნიკის მტკიცედ დანერგვა.

გუშინ ამხანაგები — ცენტრალური კომიტეტისა და მთავრობის წევრები ეცნობოდნენ ახალ ტექნიკას რკინიგზის ტრანსპორტის გამოფენაზე. გზათა მინისტრმა ამხ. ბეშჩევმა, ქარხნების მთავარმა კონსტრუქტორებმა, მემანქანეებმა გაგვაცნეს ახალი ელმავლები, თბომავლები, გვიჩვენეს სამგზავრო და სატვირთო ვაგონები. ყველა ჩვენგანი კმაყოფილია თანამედროვე რკინიგზის ტექნიკის ნიმუშებით, რომლებიც წარმოდგენილია ამ გამოფენაზე.

ნახავ ასეთ გამოფენას და ძალიან რეალურად წარმოიდგენ, თუ რა ბევრი რამ გააკეთეს ჩვენმა მეცნიერებმა, ინჟინრებმა, ტექნიკოსებმა და მუშებმა პარტიის XX ყრილობის შემდეგ. ახლა უკვე, როგორც იტყვიან, რკინიგზის ტრანსპორტის ემბლემა ორთქლმავალი კი არ არის, არამედ თანამედროვე ლოკომოტივი — ელმავალი და თბომავალია.

კონსტრუქტორებმა და ინჟინრებმა მოგვახსენეს, რომ ლოკომოტივთა ცალკეული ნიმუშები ჯერ კიდევ საბოლოოდ დამუშავებული არ არის, მაგრამ მალე ექნებათ საუკეთესო მაჩვენებლები. მაგრამ ეს მანქანები ახლაც მოწონების ღირსია ტექნიკური მაჩვენებლების მიხედვით. საჭიროა კვლავაც ვიმოქმედოთ იმავე მიმართულებით, განვავითაროთ თანამედროვე სარკინიგზო მანქანათმშენებლობა, აგრეთვე უკეთ გამოვიყენოთ საზღვარგარეთული ტექნიკის ნიმუშები. (ტაში).

ახლა ჩვენში შეიქმნა და მუშაობს ცვლადი დენის ელმავლები, რაც დიდ ეკონომიას გვაძლევს. საჭიროა იქ, სადაც ეს ეკონომიურად მიზანშეწონილია, ხოლო რკინიგზელები ამბობენ, ეს თითქმის ყველგან ხელსაყრელია, დავაჩქაროთ რკინიგზების ელექტროფიკაცია ცვლადი დენით.

გამოფენაზე გვიჩვენეს აგრეთვე გაზტურბინმავლები, გასაგებია, რომ ეს მხოლოდ პირველი ნიმუშებია, მაგრამ გაზის ტურბინებს ტრანსპორტზე, ეტყობა, დიდი მომავალი აქვს. ამიტომ ყოველი ღონისძიებით უნდა წავახალისოთ ასეთი ლოკომოტივების შექმნა.

ჩვენ გავუზიარეთ აზრი ცენტრალური კომიტეტის პრეზიდიუმის წევრებს და გვინდა ვთქვათ, რომ გამოფენამ დიდი შთაბეჭდილება მოახდინა ჩვენზე. მოკლე ვადაში დიდი, რევოლუციური ნაბიჯი გადაიდგა ტექნიკის განვითარებაში.

მაგრამ ისე ნუ გაიგებთ, ამხანაგებო, თითქოს ჩვენ კონსტრუქტორებს, ინჟინრებს, ტექნიკოსებს ვეუბნებოდეთ დაწვნენ და დაიძინონ, დასჯერდნენ მიღწეულს და არ სრულყონ შექმნილი ელმავლები, თბომავლები და სხვა ტექნიკა. არის ცხოვრების ზუსტი წესი: საჭიროა განუწყვეტლივ სრულვყოთ ამა თუ იმ პერიოდში უაღრესად სრულყოფილიც კი, რადგან დროთა განმავლობაში, მეცნიერებისა და ტექნიკის განვითარებასთან ერთად, რომელიც განუწყვეტლივ წინ მიდის, ყველაზე თანამედროვეც კი ძველდება.

გამოფენაზე წარმოდგენილია ძალიან საინტერესო ლიანდაგსაგები. სასიამოვნოა მოვისმინოთ მელიანდაგე რკინიგზელთაგან, რომ ეს ლიანდაგსაგები უკვე ახლა ფართოდ არის გამოყენებული, ისევე როგორც რკინაბეტონის შპალები. მიაჩნიათ, რომ ხის შპალებიდან წინასწარდაძაბული არმატურიანი რკინაბეტონის შპალებზე გადასვლა დიდ ეკონომიას იძლევა. ჯერ ერთი, ხანგრძლივდება შპალის გამოსადეგობის ვადა. თუ ხის შპალი 10-15 წელს ძლებს, რკინაბეტონისა, როგორც მითხრეს, 50 წელს, ხოლო შესაძლოა გაცილებით მეტსაც გაძლებს. მეორე, თუმცა ერთი ასეთი შპალი დაახლოებით 7 მანეთი ღირს, ერთნახევარჯერ ძვირია ხისაზე, სამაგიეროდ მცირდება ლიანდაგის მოვლა-შეკეთების ხარჯი, რაც საშუალებას იძლევა დიდი სიჩქარით იარონ მატარებლებმა.

კიდევ ერთი სიახლე, რომელიც წარმოდგენილია გამოფენაზე. მე მომახსენეს, რომ ამჟამად ფართოდ ინერგება შესადუღი აპარატურა, რაც შექმნა პატონის სახელობის ინსტიტუტმა, რომელსაც სათავეში უდგას უკრაინის მეცნიერებათა აკადემიის პრეზიდენტი აკადემიკოსი პატონი. მე მინახავს ეს აპარატურა, იგი საშუალებას იძლევა სწრაფად და კარგად შეადუღონ რელსები. როგორც მოგეხსენებათ, ახლა ტექნიკური პირობების მიხედვით 800 მეტრამდე სიგრძეზე ერთმანეთს მიდუღებულ რელსებს იყენებენ. ჩვენში რელსების თითქმის ნახევარს კვლავ გლინავენ 12,5 მეტრი სიგრძისას და 25 მეტრზე გრძელს არ გლინავენ. საზღვარგარეთ კი გლინავენ 30-მეტრიან რელსებს. ეს საკითხი დიდი სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საკითხია და საჭიროა გადაიდგას ნაბიჯი წინ მის გადაჭრაში.

ჩვენი მეტალურგების, რელსების მგლინავების წინაშე დასახულია ამოცანა გადავიდნენ ეკონომიურად და ტექნიკურად უფრო ხელსაყრელი სიგრძის რელსების გლინვაზე. შეიძლება სხვა გზითაც ვიაროთ. ზოგიერთი ამხანაგი ამტკიცებს, რომ უფრო ხელსაყრელია ვგლინოთ მოკლე რელსები, მაგრამ შევადუღოთ ქარხანაშივე და გადავიტანოთ ლიანდაგის დაგების ადგილას. ამ შემთხვევაშიც იმ თვალსაზრისმა უნდა გაიმარჯვოს, რომელიც ეკონომიურად მიზანშეწონილი იქნება.

ახლა რკინიგზის ტრანსპორტი თანახმაა შეადუღონ უკვე დაგებული ლიანდაგების რელსები, რათა ნაკლები იყოს პირაპირი რკინიგზის ვაკისზე, რადგან თვითეული პირაპირი, როგორც მოგეხსენებათ, დიდ ზიანს აყენებს მოძრავ შემადგენლობას და თვით ლიანდაგებს. სიჩქარეთა ზრდა ადიდებს დინამიკურ დატვირთვას. დარტყმები, რომლებიც უარყოფითად მოქმედებენ მოძრავ შემადგენლობაზეც და ლიანდაგებზეც. ამიტომ სწორია, როცა მაქსიმალურად ზრდიან ერთმანეთს მიდუღებული რელსების სიგრძეს.

მაგრამ გაკვირვებას იწვევს, თუ რკინიგზის ახალი ლიანდაგების გაყვანის სატრანსპორტო მშენებლობის სამინისტრო რატომ კვლავ მნიშვნელოვანი რაოდენობით ამონტაჟებს 12,5 მეტრი სიგრძის რელსებს? რა თქმა უნდა, აქ გონივრული ბევრი არაფერია. ერთი ხელი აკეთებს, მეორე — გადააკეთებს. ეს უკვე, ასე ვთქვათ, საფელეტონე მასალაა.

ჩვენ პატივს გცემთ, ამხ. კოჟევნიკოვ (მიემართავს სატრანსპორტო მშენებლობის მინისტრს), მაგრამ გთხოვთ თქვენც გამოიჩინოთ პატივისცემა სახელმწიფო ინტერესებისა და სახსრებისადმი. ან დააგეთ ახალ ლიანდაგებზე ზომაგრძელი რელსები იმ ფარგლებამდე, როგორიც შესაძლებელია ტექნიკურად, ან შეადუღეთ ეს რელსები გზების საექსპლოატაციოდ გადაცემამდე. (ტაში).

მე ზოგჯერ მაოცებს, თუ რა მსუბუქად ეკიდება ზოგიერთი ამხანაგი ნაკლოვანებებს, რომლებიც პირად ზარალს არ აყენებს მათ. წარმომიდგენია, ვინმე მათგანმა რომ იყიდოს მაღაზიაში კოსტიუმი, რომელსაც არ ექნება მიკერებული ღილები, გაჭრილი ჯიბეები და დაგვირისტებული ბორტები. ნახავდით, რა მაგრად მოხვდებოდათ მკერავებს. მაგრამ ჩვენ უფლება არა გვაქვს გავყოთ პირადი ინტერესები და სახელმწიფო ინტერესები. (ტაში).

გამოფენაზე ბევრია სხვა ახალი საინტერესო მანქანაც. ეს არის მანქანა, რომელიც წმენდს ლიანდაგის ღორღს დანაგვიანებისაგან, მაღლა სწევს ელექტრომაგნიტებით ლიანდაგს, აცლის მთელ ნაგავს ბალასტს, ყრის მას გვერდზე, აწყობს გასუფთავებულ ღორღს. მანქანა სწრაფად აკეთებს იმას, რასაც წინათ ასობით და ათასობით ადამიანი სჭირდებოდა. მანქანა არა მარტო სასარგებლოა, არამედ, მე ვიტყოდი, ლამაზიც არის. სასიამოვნოა უყურო ასეთ მანქანებს, რომლებიც შექმნეს ჩვენმა ინჟინრებმა, კონსტრუქტორებმა. და მადლობა უნდა ვუთხრათ მათ რთული ტექნიკური საკითხების მახვილგონივრული გადაჭრისათვის. (ტაში).

ყურადღების ღირსია ლიანდაგის სატკეპნი და მოსასწორებელი საკმაოდ ორიგინალური მანქანა, აგრეთვე შპალების ქვეშ ღორღის ჩასაყრელი მეტად საინტერესო მანქანა.

მე ვამბობ საინტერესოო, იმიტომ რომ მუშაობა, რომელსაც მანქანა ასრულებს, მეტად შრომატევადია. ძნელია ძალაყინით ხელში ზაფხულის მცხუნვარე მზის ქვეშ ასრულებდე ასეთ სამუშაოს. ბევრმა იცის, თუ როგორია ეს შრომა. როცა ადამიანი მართავს მანქანას, ასეთი მუშაობა არ ქანცავს მას და შრომაც სასიამოვნო ხდება: ადამიანი მართავს მანქანას, ის კი მის მაგიერ ასრულებს მძიმე სამუშაოს.

საქალაქო მშენებლობისათვის, ქალაქებისათვის, რომლებსაც ტრამვაის ტრანსპორტი აქვთ, ასეთი მანქანები მეტად სასარგებლო იქნება, კონსტრუქტორებმა, რომლებიც მანქანებს ქმნიან საქალაქო საგზაო მეურნეობისათვის, უნდა გამოიყენონ რკინიგზელ კონსტრუქტორთა გამომგონებლობა, გამოიყენონ ეს მანქანები ამა თუ იმ სახით.

ყველა მოხარული იქნება, ჩვენი კონსტრუქტორები რაიმეს რომ შექმნიდნენ უროსა და ძალაყინის ნაცვლად, რათა შეამსუბუქდეს ქალაქის ტრამვაის მუშაკთა შრომა, რათა მათ ძალაყინი გადააგდონ. გული გტკივა, როცა უყურებ, რომ მუშები, განსაკუთრებით ჩვენი ქალი, რომელზეც ამდენ კარგს ვლაპარაკობთ, რომლის სილამაზეს უმღერიან პოეტები, შეიარაღებული არიან ძალაყინით და ღორღს ხელით ყრიან შპალებს ქვეშ. (ხანგრძლივი ტაში). ამერიკელებს უკვე რამდენჯერ სურთ მიაღწიონ მთვარეს თავიანთი რაკეტით, მაგრამ წელი არ მოსდევთ, და აქ ვერაფერს ვერ იზამ. (გამოცოცხლება დარბაზში). ისინი მთელ მსოფლიოში აცხადებენ, რომ უშვებენ რაკეტას მთვარეზე, მაგრამ იგი გვერდს უვლის. (ტაში). როგორც დასცინიან ხოლმე ზოგჯერ მონადირეებს, — ბათქაბათქი, და ასცდა! ასევე არიან ამერიკელები. ჩვენ კი ბათქ-ბათქი, და პირდაპირ მთვარეს მოვახვედრეთ. (ხანგრძლივი ტაში). ჩვენი ალამი მთვარეზე დიდი ხანია ელის ამერიკის ალამს, მაგრამ ამაოდ, და მოწყენილია მარტოდმარტო. (ტაში).

მაგრამ იმ დროს, როცა ჩვენ მთვარეს მოვახვედრეთ, — მანქა-

(გაგრძელება მე-3 გვერდზე)

ამხანაგ ნ. ს. ხრუშჩოვის სიტყვა

(გაგრძელება)

ნა იმისათვის, რომ გავათავისუფლოთ მუშები ძალაყინისაგან და შევაიარაღოთ ისინი, და განსაკუთრებით, ვიმეორებ, ქალები, მანქანით, აქ რაღაც არ გვყოფნის — ჭკუა თუ ენერგია? ვფიქრობ, რომ ჭკუას ვერაფერს ვუსაყვედურებთ, იმიტომ რომ როდესაც ჭკუას ვუსაყვედურებთ, გამოდის, რომ ვუსაყვედურებთ ჩვენს დედებს, ისინი კი არაფერ შუაში არიან. მათ ყოველ ჩვენგანს მოგვცეს, რის მოცემაც შეეძლოთ, და თუ მანქანის მხრივ არაფერი გამოდის, ეს უკვე ჩვენი ბრალია. **(ხანგრძლივი ტაში).**

იმედი ვიქონიოთ, რომ ასეთ მანქანას შექმნიან. ვფიქრობ, რომ იმ ამხანაგებს, ვინც აქ ესწრება და პასუხს აგებს ამ საქმისათვის, ყურები აქვთ. **(გამოცოცხლება დარბაზში, ტაში).**

მიმაჩნია, რომ ჩვენმა მეცნიერებმა, ინჟინრებმა, გამომგონებლებმა უნდა იფიქრონ იმაზეც, რომ შექმნან უკეთესი პირობები მემანქანისა და მატარებელთა ბრიგადების მუშაობისათვის. უფრო გაბედულად უნდა დაინერგოს რკინიგზის ტრანსპორტზე მეცნიერებისა და ტექნიკის უახლესი მიღწევები, მათ შორის უნდა ვიფიქროთ ლოკატორების გამოყენების საკითხზე, რომლებიც გამორიცხავენ მატარებელთა დაჯახებას, ავარიებს. რადიოლოკაცია შესაძლებლობას იძლევა დავინახოთ დიდი მანძილი ზღვასა და ჰაერში. რკინიგზის ტრანსპორტზე ეს ამოცანა, თუ მას ყურადღებას მივაქცევთ, აგრეთვე შეიძლება გადაიჭრას. ეს სარკინიგზო მოძრაობას უავარიოს გახდის. **(ტაში).**

როგორც ჩანს, უნდა შეიქმნას აპარატურა, რომელიც შესაძლებლობას მისცემს მემანქანეს იცოდეს ლიანდაგის მდგომარეობა, ხედავდეს რელსებს, ასეთი აპარატურა შეიძლება იყოს მატარებლის ბოლოშიც, რომ დავინახოთ არა მარტო წინმდებარე გზა, არამედ გავლილი გზაც, რათა უზრუნველყოფილ იქნას უკან მომავალი მატარებლის უსაშიშროება.

ძველი ზოგჯერ საკმაოდ მტკიცედ ეგუება ახალს. შეხედეთ საზღვაო სამსახურს. როცა ტელეფონი, რადიო არ იყო, ბოცმანი ფლოტში სიგნალს სასტვენით იძლეოდა. ახლა არის ტელეფონი, რადიო, ელექტროზარი, ტელევიზია, მაგრამ ხომალდებზე ბოცმანი კვლავ სასტვენს უბერავს, თუ უნდა გამოიძახოს ეკიპაჟი გემბანზე. რატომ? ამასთან, ახლა ბოცმანი მიდის რადიომიკროფონთან და მაინც სასტვენს უბერავს. **(სიცილი დარბაზში. ტაში).** რადიო ხომალდზე ავრცელებს ამ სიგნალებს. **(სიცილი, ტაში).**

ჩემი გამოსვლით მე არ მინდა დავუკარგო ჩვენს მეზღვაურებს — როგორც სამხედრო, ისე სამოქალაქო მეზღვაურებს — ძველი ტრადიცია, რადგან, როგორც ჩანს, ამას ზიანი არ მოაქვს ხომალდზე სამსახურისათვის. თუ მეზღვაურებს მოსწონთ, რომ ბოცმანი სასტვენს უსტვენდეს, დაე უსტვინოს. **(სიცილი დარბაზში. ტაში).** ოღონდ კარგად ეწეოდნენ სამსახურს და კარგად მართავდნენ ხომალდებს.

ეს არის მთავარი. მაგრამ იქ, სადაც ძველი უშლის ახალს, საჭიროა ჯეროვნად მოვკიდოთ ხელი ახლის დანერგვას.

ერთი სიტყვით, ჩვენს მეცნიერებს, ინჟინრებს, ტექნიკოსებს, მუშებს, რომლებმაც თავიანთი ალამი გაგზავნეს მთვარეზე, კოსმოსში გაუშვეს თანამგზავრი ხომალდები, სადაც გმირები იური გაგარინი და გერმანე ტიტოვი იყვნენ, შეუძლიათ აღჭურვონ რკინიგზის ტრანსპორტი კიდევ უფრო სრულყოფილი მოწყობილობით.

სამწუხაროდ, ჩვენ ვერ დავათვალიერეთ გამოფენაზე წარმოდგენილი ყველა ექსპონატი, თუმცა ისინი ნამდვილად ღირსია ყურადღებისა. საინტერესოდ გადაწყვეტილია ახალი სამგზავრო ვაგონების, სახურავიდან დასატვირთავი სატვირთო ვაგონების, 95 და 125 ტონა ტვირთამწეობის დიდტვირთიანი ნახევარვაგონების კონსტრუქციები და ბევრი, ბევრი სხვა რამ.

ნება მიბოძეთ პარტიის ცენტრალური კომიტეტისა და მთავრობის სახელით მადლობა ვუძღვნა მეცნიერებს, კონსტრუქტორებს, ინჟინრებს, ტექნიკოსებს, მუშებს დიდი წვლილისათვის რკინიგზის ტრანსპორტის სრულყოფის საქმეში და ახალი წარმატებები ვუსურვო მათ კეთილშობილურ შრომაში. **(ხანგრძლივი ტაში).**

ამხანაგებო! ბევრი აქ გამოსული ლაპარაკობდა საწარმოებში მისასვლელი ლიანდაგების უკეთ გამოყენებაზე. ეს დიდმნიშვნელოვანი საკითხია.

მე მომახსენეს, რომ დონეცკისა და მოსკოვის გზებმა თავიანთ გამგებლობაში მიიღეს სამრეწველო საწარმოებში მისასვლელი 290 ლიანდაგი. და აი შედეგი: 1961 წელს მარტო დონეცკის გზის 25 სადგურში გათავისუფლდა 9 საორთქლმავლო დეპო, 300-ზე მეტი კაცით შემცირდა შტატი და 700 ათასი მანეთით შემცირდა საექსპლოატაციო ხარჯები. ვფიქრობ, რომ დროა სამრეწველო საწარმოებში მისასვლელი ლიანდაგების ძირითადი ნაწილი (ან იქნებ ყველა) გადაეცეს გზათა სამინისტროს, ამასთან დაიხუროს ბევრი ნაკლებად მოქმედი მისასვლელი ლიანდაგი, ჩიხი და სხვ. მაგრამ საჭიროა ამ საკითხის კარგად შესწავლა. ამაზე უნდა იფიქროს გზათა სამინისტრომაც. ვფიქრობ, რომ გზების ექსპლოატაცია გაუმჯობესდება, ხოლო ვაგონების მოცდენა შემცირდება. **(ტაში).** ამაზე ძალიან დამაჯერებლად, ეკონომიური გაანგარიშებებით ილაპარაკა აქ ამხ. დეგტიარევმა სადგურ ანტრაციტიდან. თუ მისასვლელი ლიანდაგების გადაცემამ დიდი ეკონომიური ეფექტი მოგვცა, ამ სადგურში ეს აუცილებლად სასარგებლო იქნება სხვა სადგურებისთვისაც.

დიდ რეზერვებს შეიცავს ტვირთზიდვის დაგეგმვის სწორი ორგანიზაცია. მრეწველობისა და მშენებლობის მართვის გარდაქმნა, ადგილობრივი ორგანოების უფლებათა გაფართოება დაგვეხმარა გაგვეუმჯობესებინა სატრანსპორტო კავშირი ეკონომიურ რაიონებს შიგნით და რაიონებს შორის. სახალხო მეურნეობას სამ წელიწადში ამან მისცა დაახლოებით 300 მილიონი მანეთი ეკონომია.

საჭიროა სერიოზულად შევუდგეთ ტვირთზიდვის დაგეგმვის გაუმჯობესებას, არ დავუშვათ ტვირთების ზედმეტი გადაზიდვა, როგორც, სამწუხაროდ, ახლა არის. ახლანდელი სატრანსპორტო დანახარჯების მარტო ერთი პროცენტით შემცირება ხომ წელიწადში 200 მილიონ მანეთამდე ეკონომიას მოგვცემს.

განსაკუთრებით დიდი მნიშვნელობა აქვს ყველა სახეობის ტრანსპორტის მუშაობის კოორდინაციას. თვითეული სახეობის ტრანსპორტის — რკინიგზის, საზღვაო, სამდინარო, საავტომობილო, საჰაერო და მილსადენი ტრანსპორტის მკაფიო მუშაობა საგრძნობლად დამოკიდებული გახდა იმაზე, თუ რამდენ კარგად ვათანხმებთ ტვირთების გადაზიდვის გეგმებს და დროზე ვახორციელებთ ძირითადი ტვირთნაკადების კოორდინაციას საზღვაო, სამდინარო ნავსადგურებსა და რკინიგზის კვანძებში. ამ საქმეში ჯერ კიდევ ბევრი დიდი ნაკლია.

სხვადასხვა სახეობის ტრანსპორტისა და საგარეო ვაჭრობის სამინისტროს ორგანიზაციების მუშაობის ცუდი კოორდინაციის გამო 1961 წელს სანავსადგურო და სასაზღვრო რკინიგზის უბნებში დღე-ღამეში საშუალოდ ცდებოდა 15 ათასი ვაგონი, მრავალი ცისტერნი. რკინიგზებით მოკლე მანძილზე (50 კილომეტრამდე) გადავაქვს 200 მილიონზე მეტი ტონა ტვირთები, რომელთა მნიშვნელოვანი ნაწილი ეკონომიურად უფრო მიზანშეწონილი იქნებოდა გადაგვეზიდა საავტომობილო ტრანსპორტით.

ტრანსპორტის კოორდინაციის გაუმჯობესების საკითხი დიდი სახელმწიფოებრივი საკითხია. ამიტომ ამ ცოტა ხნის წინათ შეიქმნა სსრ კავშირის მინისტრთა საბჭოს პრეზიდიუმის კომისია, რომელიც მოწოდებულია უზრუნველყოს ჩვენი ქვეყნის ძირითად სახეობათა ტრანსპორტის შეთანხმებული მუშაობა, რათა რაც შეიძლება სრულად დავაკმაყოფილოთ მინიმალური სატრანსპორტო დანახარჯებით სახალხო მეურნეობის ტვირთზიდვის მოთხოვნილებანი.

ამ კომისიის თავმჯდომარედ მთავრობამ დაამტკიცა ამხ. ბეშჩევი, რადგან მთელი ტრანსპორტის საქმიანობის კოორდინაცია უნდა შევუფარდოთ მთავარი სატრანსპორტო არტერიის — რკინიგზების მუშაობას. კომისიამ ისე უნდა დააყენოს საქმე, რომ უკეთ გამოვიყენოთ ყველა სახეობის ტრანსპორტი. **(ტაში).**

ასეთი გადაწყვეტილება ჩვენ მიგვაღებინა საკმაოდ უმსგავსო შემთხვევამ, და შემთხვევამაც კი არა, არამედ მოვლენამ. საზღვაო ფლოტის სამინისტროს ჰყავს თავისი გემები. ჩვენი გემები ეზიდებოდნენ ტვირთებს კუბაში. უკან დაბრუნებისას უნდა მიეღოთ ტვირთები, რათა დაეტვირთათ გემები და ჩვენს ნავსადგურებში წამოეყვანათ ისინი. მაგრამ ტვირთები, რომლებიც იქ ჩვენი ხომალდებისათვის იყო, ვერ დატვირთეს, იმიტომ რომ საგარეო ვაჭრობის სამინისტროს უცხოეთის ხომალდი დაექირავებინა. იგი იმავე ტვირთისათვის მივიდა. საჭირო გახდა ამ ტვირთის გაყოფა, რადგან კიდევაც რომ არ მისცე ტვირთი დაქირავებულ გემს, სულ ერთია ქირა უნდა გადაუხადო. ჩვენი ორი მინისტრი ვერ შეთანხმდა, და ფული წყალში გადაიყარა.

ორი მინისტრი დავობს — ვინ უნდა აგოს პასუხი ტვირთზიდვის ორგანიზაციისათვის. იყო აზრი და, როგორც ჩანს, ეს აზრი სწორია, რომ ტვირთზიდვის ეს ორგანიზაცია საგარეო ვაჭრობის სამინისტროდან უნდა გადავცეთ საზღვაო ფლოტის სამინისტროს. საგარეო ვაჭრობის მინისტრი უნდა გზავნიდეს განაცხადებს საზღვაო ფლოტის სამინისტროში ტვირთის გადაზიდვაზე. ხოლო თუ საზღვაო ფლოტის სამინისტროს არ ეყო ტონაჟი, გემები უნდა დაიქირაოს არა საგარეო ვაჭრობის მინისტრმა, არამედ საზღვაო ფლოტის მინისტრმა **(ტაში).** მაშინ იგი გემებს დაიქირავებს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა ვერ შეძლებს ტვირთის მიღებას თავის გემებზე, თავის ტრანსპორტზე. უამისოდ, როგორც იტყვიან, ეშმაკიც ვერ გაიგებს, რატომ დაიქირავეს გემი. **(გამოცოცხლება დარბაზში).**

საჭიროა მნიშვნელოვნად ავამაღლოთ აგრეთვე ტრანსპორტზე ეკონომიური მუშაობის დონე, ვასწავლოთ ადამიანებს უკეთ ანგარიში ფანქრით ხელში. მე არაერთხელ მომიხდა ამაზე ლაპარაკი და მინდა ყველას გავიმეორო: საჭიროა ყველაფერი გულდასმით გამოვიანგარიშოთ, რათა უზრუნველვყოთ სახსრების მინიმალური ხარჯვა ტვირთზიდვაზე. რკინიგზების ძირითადი ფონდების ყოველ მანეთზე უნდა მივიღოთ რაც შეიძლება მეტი გადაზიდული ტვირთი.

ტრანსპორტზე ისევე, როგორც მრეწველობასა და სოფლის მეურნეობაში, საჭიროა ფართოდ განვახორციელოთ ლენინური პრინციპი თვითეული მუშაკის მატერიალური დაინტერესებისა როგორც თავისი პირადი შრომის, ისე მთლიანად საწარმოს შრომის მაღალი შედეგებით.

ტრანსპორტის ერთ-ერთი გადაუდებელი ამოცანა ის არის, რომ მთლიანად და უკეთ დააკმაყოფილოს მოსახლეობის მოთხოვნილება ტვირთზიდვაზე, მნიშვნელოვნად გააუმჯობესოს მგზავრთა მომსახურების კულტურა. ტრანსპორტი მარტო წარმოების მომსახურება როდია. ტრანსპორტი დაკავშირებულია ადამიანთა ყოფაცხოვრების ბევრ მხარესთან. წლიდან წლობით გაუმჯობესდება ხალხის მატერიალური კეთილდღეობა. მრეწველობის, სოფლის მეურნეობის განვითარება, სამუშაო დღის ხანგრძლივობის შემცირება, ტურიზმის, პანსიონატების, კურორტებისა და დასასვენებელი სახლების ქსელის განვითარება — ყოველივე ეს ხელს უწყობს მგზავრთა გადაყვანის გადიდებას. გზათა სამინისტრომ და რკინიგზების სამმართველოებმა მნიშვნელოვნად გააუმჯობესონ მგზავრთა მომსახურება.

მაგრამ აქ ჯერ კიდევ არის დიდი ნაკლოვანებები. ვაგზლებსა და საშუალედო სადგურებში, განსაკუთრებით ზაფხულის პერიოდში, თავს იყრის ბევრი მგზავრი. ბილეთების გაყიდვა ვაგზლებში ძალიან გართულებულია. ბევრი საჩივარია მოსახლეობის მხრივ აგრეთვე საგარეუბნო და ადგილობრივი მატარებლების მიმართ.

საგარეუბნო მატარებლების ბილეთების გაყიდვის დროს საჭიროა, როგორც ჩანს, უფრო ფართოდ დავნერგოთ სალარო-ავტომატები. შეიძლება შევქმნათ ისეთი მანქანა, რომელიც არათუ არ მიიღებს ყალბ ფულს, არამედ რაღაც შესაფერისაც კი ეტყვის, ადამიანს, რომელიც შეეცდება შეაპაროს ყალბი ფული. **(სიცილი დარბაზში. ტაში).**

გზათა სამინისტრომ და გზების სამმართველოებმა უნდა იზრუნონ იმისათვის, რომ შემცირდეს მგზავრთა გადაჯდომა მატარებლიდან მატარებელში, უკეთ მოაწყონ გადაუჯდომელი მიმოსვლა, უმოკლესი მარშრუტებით, ყველაზე დიდი კვანძებისათვის გვერდის ავლით ან დიდ სარკინიგზო კვანძებში მატარებლების გამჭოლი გატარებით.

საჭიროა განუწყვეტლივ ვიზრუნოთ რკინიგზებზე მგზავრთა კვების გასაუმჯობესებლად, შევქმნათ უფრო მეტი კაფე, სასადილო, რათა მგზავრებმა ისარგებლონ საზოგადოებრივი კვების მომსახურებით.

მატარებელში მგზავრობა ადამიანებისათვის თავისებური დასვენება უნდა იყოს, რათა ადამიანი მატარებლიდან კარგ გუნებაზე გადმოვიდეს. გზათა სამინისტრომ, პროფკავშირებმა, ვაჭრობის ორგანოებმა სწრაფად უნდა აღმოფხვრან ნაკლოვანებანი მგზავრთა მომსახურებაში და ბოლშევიკური წესრიგი დაამყარონ ამ დიდმნიშვნელოვან საქმეში.

ამხანაგებო! პარტია და მთავრობა ხელმძღვანელობენ მეურნეობის დარგში დემოკრატიული ცენტრალიზმის განხორციელების ლენინური პრინციპით და უკანასკნელ წლებში დიდი მუშაობა გასწიეს ტრანსპორტის მართვის გარდასაქმნელად. გამსხვილდა მთელი რიგი რკინიგზები, განყოფილებები და ტრანსპორტის საწარმოები, გაფართოვდა მათი უფლებები. ამან დადებითად იმოქმედა მთელი სარკინიგზო ქსელის მუშაობაზე.

რკინიგზების გამსხვილებასთან ერთად გამარტივდა და შემცირდა მათი სამმართველო აპარატი, რომელიც მეტისმეტად დიდი იყო. რკინიგზის ტრანსპორტმა ამით მხოლოდ მოიგო. მაგრამ ახლაც ადმინისტრაციულ - სამმართველო აპარატში ჯერ კიდევ არის ზედმეტი რგოლები, მართვის გარდაქმნა არ შეიძლება დამთავრებულად მივიჩნიოთ.

პარტიის ცენტრალურ კომიტეტში მოდის სიგნალები იმის შესახებ, რომ გზებზე იგზავნება მეტისმეტად ბევრი ბრძანება, სხვადასხვა მითითება და დეპეშა. მაგალითად, ჩრდილოეთ კავკასიის რკინიგზას შარშან სამინისტროდან გაეგზავნა 140 ათასი სატელეგრაფო მითითება, ესე იგი 385 დეპეშა დღეში! მათ შესრულებას კი არა, წაკითხვასაც ვერ მოასწრებ! სამინისტროს როდი ჩამორჩნენ სამმართველოები და განყოფილებები. ისინიც თავიანთ მხრივ გზავნიან ათეულ ათასობით მითითებასა და დეპეშას.

უკვე არაერთხელ ითქვა, რომ საჭიროა ნაკლებს გავცემდეთ ხოლმე ბრძანებებს, ხოლო მეტს ვეწეოდეთ ცოცხალ, კონკრეტულ ორგანიზატორულ მუშაობას. გზათა სამინისტროს ხელმძღვანელობამ ყურადღებით უნდა გადასინჯოს აღრიცხვის, ანგარიშგების სისტემა და უკუაგდოს ყოველივე, რაც დრომოჭმული და მოძველებულია. თუ აღრიცხვის სისტემა არ გადაისინჯა და არ გამარტივდა, მაშინ ვერავითარი ბრძანება საქმეს ვერ უშველის. თუ არის ანგარიშგებაში გარკვეული გრაფა, ეს გრაფა უნდა შეავსო. და აი წარმოების მუშაობა გრაფების შესავსებად, ანგარიშის შესადგენად.

ადგილობრივ მუშაკებს შესაძლებლობა უნდა მივცეთ ცირკულარებსა და დეპეშებს კი არ კითხულობდნენ, რომელთა სიუხვე მხოლოდ შეაფერხებს მუშაობას, არამედ უფრო მეტს მუშაობდნენ წარმოების საკითხებზე.

პარტიულმა, პროფკავშირულმა და კომკავშირულმა ორგანიზაციებმა უნდა დარაზმონ რკინიგზის ყველა მუშაკი ტრანსპორტის წინაშე მდგომი უდიდესი ამოცანების შესასრულებლად, აამაღლონ მომთხოვნელობა ტრანსპორტის საწარმოთა და ორგანიზაციათა ხელმძღვანელებისადმი კადრების შერჩევისა და უაღრესად მტკიცე სახელმწიფო დისციპლინის უზრუნველყოფისათვის, განსაკუთრებით იმ მუშაკთა შორის, რომლებიც დაკავშირებული არიან მატარებლების მოძრაობის უსაშიშროებასთან და ფასეულობათა დაცვასთან, უფრო აქტიურად დაუჭირონ მხარი და დანერგონ ყოველივე ახალი და პროგრესული.

ამხანაგებო!

ამ რამდენიმე დღის წინათ ლენინგრადში ვიყავი, გავეცანი უმთავრესად გემთსამშენებლო მრეწველობის მუშაობას, როგორც სამოქალაქო გემთმშენებლობის, ისე სამხედრო — წყალზედა და წყალქვეშა გემთმშენებლობის ქარხნებს. უნდა ვთქვა, რომ ლენინგრადიდან ძალიან კარგ გუნებაზე დავბრუნდი. ვნახე უკვე აშენებული ხომალდები და ისეთებიც, რომლებიც მშენებლობის პროცესშია, ვესაუბრე კონსტრუქტორებს, ტექნიკოსებს, ინჟინრებს, მუშებს.

უნდა აღინიშნოს, რომ სატვირთო გემები, რომლებიც ჩვენმა კონსტრუქტორებმა, ინჟინრებმა, მუშებმა შექმნეს, დიდი ქების ღირსია. ძალიან კარგია სამხედრო ხომალდებიც! ჩვენ წინათ არაერთხელ გაგვიკრიტიკებია სამხედრო ამხანაგები სამხედრო-საზღვაო ფლოტის განვითარებაში არსებული ნაკლოვანებებისათვის, მოვითხოვდით, რომ ფლოტი უფრო სრულყოფილი ყოფილიყო. ამ კრიტიკას ამაოდ როდი ჩაუვლია. ის, რაც მე ვნახე, ისეთი ხომალდებია, რომლებიც სავსებით შეესაბამებიან სამხედრო-საზღვაო ფლოტის თანამედროვე განვითარებას, სამხედრო მეცნიერებისა და ტექნიკის თანამედროვე განვითარებას. **(ხანგრძლივი ტაში).**

პარტიის ლენინგრადის საოლქო და საქალაქო კომიტეტების, ლენინგრადის საბჭოს, ლენინგრადის სახალხო მეურნეობის საბჭოს ხელმძღვანელებმა, საწარმოთა მუშაკებმა მიამბეს მშენებლობის იმ პათოსზე, იმ დიდ აღმავლობაზე, რომელიც ლენინგრადის საწარმოებში გამოიწვია პარტიის XXII ყრილობის გადაწყვეტილებებმა.

ასეთივე აღმავლობაა სხვა სამრეწველო ცენტრების კოლექტივებშიც. მუშათა კლასის ეს შემოქმედებითი აღტყინება კი არ უნდა შევანელოთ, არამედ წლითიწლობით უნდა გავაძლიეროთ. მაშინ უფრო სწრაფად მივაღწევთ განვითარების დონეს, რომელიც პარტიის პროგრამამ განსაზღვრა. მაგრამ ამის შემდეგაც, ესე იგი კომუნიზმის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის შექმნის შემდეგ, ჩვენ კი არ დავმშვიდდებით მიღწეულით, არამედ მოვიპოვებთ ახალ წარმატებებს, ვივლით სულ წინ და წინ. **(ტაში).**

ამასთან დაკავშირებით მინდა დავსვა ასეთი საკითხი. ჩვენს ქვეყანაში შექმნილია მაღალგანვითარებული თანამედროვე მანქანათსამშენებლო მრეწველობა. მაგრამ თითქმის ყველგან მანქანათსამშენებლო ქარხნები სრული სიმძლავრით როდი მუშაობენ. მე მომცეს ცნობა, რომ მანქანათსამშენებლო ქარხნები ჩვენს ქვეყანაში საშუალოდ 1,4 ცვლად მუშაობენ. მხოლოდ უნიკალური მოწყობილობის გამოყენებისას ცვლიანობის კოეფიციენტი უფრო მაღალია. ისე კი, როგორც წესი, მანქანათსამშენებლო ქარხნებს მოწყობილობა ერთ ცვლად მუშაობს.

შეგიძლიათ წარმოიდგინოთ, ამხანაგებო, რამდენი ძვირფასი პროდუქცია იქნებოდა წარმოებული, ეს ქარხნები ორ ცვლად რომ მუშაობდნენ, და უძვირფასესი მოწყობილობა, რომელიც ამ ქარხნებშია დაბანდებული, მოცდენილი არ იყოს. წარმოების მოცულობის გადიდების რა უდიდესი რეზერვია ეს!

პრაქტიკულად, თითქმის დამატებითი სახსრების დაუბანდებლად, შეიძლებოდა ერთიორად გაგვეზარდა მანქანათსამშენებლო ქარხნების სიმძლავრეები. ამ ქარხნებში ხომ ყველაზე ძვირადღირებული მოწყობილობაა!

მახსოვს, თავის დროზე, როცა მანქანათსამშენებლო ქარხანაში ვმუშაობდი ჯერ შეგირდად, შემდეგ კი ზეინკლად, ზეინკლები ერთ ცვლად მუშაობდნენ, სახარატო საამქრო კი ორ ცვლად მუშაობდა.

კაპიტალისტების დროს სამუშაო დღე 12 საათი იყო. ჩვენს საწარმოებში სამუშაო დღე 7 საათია. ამიტომ, თუ ჩვენ მოვაწყობთ მუშაობას ორ ცვლად, რომ უკეთ გამოვიყენოთ ჩვენი მოწყობილობა, ეს არ იქნება ძალიან სამძიმო. გეტყვით გულახდილად, რომ უკეთესია იმუშაო ჩარხზე 7 საათს, ვიდრე მინისტრთა საბჭოში, სადაც სამუშაო დღე ჯერ კიდევ როდია ყველასათვის მტკიცედ ნორმირებული. **(გამოცოცხლება დარბაზში).**

რამდენჯერ მითქვამს ამხ. შვერნიკისათვის, როცა იგი საკავშირო პროფსაბჭოს თავმჯდომარე იყო: არ ვიცი, რისთვის ვიხდი პროფკავშირის საწევრო გადასახადს, არ ზრუნავთ თქვენ, პროფკავშირელები, ჩვენი შრომის ნორმირებისათვის. ახლა იგი შეცვალა ამხ. გრიშინმა, მაგრამ იგივე გრძელდება, თუმცა, ნაკლებად. ამხ. გრიშინი რამდენადმე მაინც ნორმავს ჩვენს შრომას. **(გამოცოცხლება დარბაზში, ტაში).** ეს რა თქმა უნდა, ხუმრობაა, ამხანაგებო, და თქვენ ჩემი კარგად გესმით.

მაგრამ მოწყობილობის გამოყენების საკითხი ხუმრობა როდია. ეს ჩვენი უდიდესი შესაძლებლობებია. თუ მოწყობილობის საამორტიზაციო ვადა გრძელდება, მანქანები ცვდება არა მარტო ფიზიკურად, არამედ ძველდება მორალურადაც. მანქანების გამოსადეგობის დიდი ვადა სიკეთე როდია. უნდა იყოს გონივრული ვადა, რომ სარგებლიანად გამოვიყენოთ იგი მუშაობაში, იმ დრომდე, სანამ მანქანების ეს კონსტრუქცია მორალურად მოძველდებოდეს.

ჩვენი კონსტრუქტორები დაუღალავად მუშაობენ ახალი, უფრო სრულყოფილი მანქანების შესაქმნელად, მოძველებული მოწყობილობის შესაცვლელად. ამიტომ მოწყობილობის უკეთ გამოყენება, ჩვენი ტექნიკის დიდი დატვირთვა შესაძლებელს გახდის უფრო სწრაფად განხორციელდეს ჩვენი მანქანათსამშენებლო ქარხნების ხელახლა შეიარაღება. ეს საშუალებას მოგვცემს შევქმნათ უფრო პროგრესული პირობები შრომის ნაყოფიერების გადიდებისა და ახალი ტექნიკის დანერგვისათვის. ყოველივე ამას დიდი სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობა აქვს.

რა თქმა უნდა, საწარმოთა გადასვლა ორ ცვლად მუშაობაზე მოითხოვს მუშახელის გადიდებას. მაგრამ ეს ამოცანაც შეიძლება გადაიჭრას. მაგალითად, ლენინგრადელი ამხანაგები ამბობენ: მოგვეცით რაღაც დამატებითი სახსრები საბინაო მშენებლობისათვის და მოიძებნება მუშახელი. ეს გონივრული წინადადებაა.

ჩვენ შეგვიძლია გამოვნახოთ ეს სახსრები. მანქანათსამშენებლო ქარხნების მშენებლობის ერთგვარი შემცირების გზით, იმის მეოხებით, რომ უკეთ გამოვიყენებთ არსებულ საწარმოებს, მათს მოწყობილობას. ამის შედეგად განთავისუფლებული სახსრები შეიძლება მიზანშეწონილად, გაანგარიშების მიხედვით, მოხმარდეს საბინაო მშენებლობას. მხედველობაში უნდა ვიქონიოთ ის გარემოებაც, რომ მანქანათსამშენებლო ქარხნები, როგორც წესი, მდებარეობს დასახლებულ რაიონებში, სადაც ბევრია ახალგაზრდობა, ბევრია საპენსიო ასაკის ადამიანი. მე ველაპარაკობ პენსიონერებზე იმიტომ, რომ ბევრ მათგანს ჯერ კიდევ შეუძლია შრომა, არ არის კმაყოფილი იმით, რომ ვერ გამოუყენებია თავისი ძალები და ცოდნა, თავისი კვალიფიკაცია.

თუ ჩვენ პროფკავშირებთან და სახალხო მეურნეობის საბჭოებთან ერთად გონივრულად განვიხილავთ საპენსიო უზრუნველყოფის კანონს, მატერიალური წახალისების პირობებს შევუქმნით პენსიონერებს, რომლებსაც სურთ და შეუძლიათ იმუშაონ ისე, რომ მიიღონ პენსიაც და თავიანთი შრომის გარკვეული ანაზღაურებაც, მე მიმაჩნია, რომ ასეულ ათასობით ადამიანი სიხარულით წავა ქარხნებში და დიდი სარგებლობით იმუშავებს. **(მქუხარე ტაში).**

ჩვენ შევუთანხმდით ლენინგრადელებს, რათა მათ უფრო კონკრეტულად შეისწავლონ ეს საკითხი, ყველაფერი კარგად გამოიანგარიშონ, ყველაფერი გაითვალისწინონ. მე დავურეკე პარტიის ლენინგრადის საოლქო კომიტეტის მდივანს ამხ. ტოლსტიკოვს და ველაპარაკე ამაზე. მან მითხრა, რომ ასეთ გაანგარიშებას გააკეთებენ ერთ-ერთი დარგის საწარმოებისათვის.

მინდა გამოვიყენო ასეთი პასუხსაგები კრება, როგორიც რკინიგზელთა თათბირია, რათა ლენინგრადელთა ეს „საიდუმლოება“ გავაცნოთ. მაგრამ ამ წამოწყებაში პრიორიტეტი მათ მივაკუთვნეთ. ეს მათი ინიციატივაა, და ისინი მოუწოდებენ სხვა რესპუბლიკების, მხარეებისა და ოლქების მუშაკებს. ფრიად საჭიროა, რომ საოლქო კომიტეტებმა, ხოლო რაც მთავარია — სახალხო მეურნეობის საბჭოებმა, ქარხნების პარტიულმა ორგანიზაციებმა თავიანთ საწარმოებში გააკეთონ ასეთივე გაანგარიშებანი და მზად იყონ იმისათვის, რომ შესაძლებელი გახდეს გადაიჭრას მოწყობილობის ორ ცვლად გამოყენების საკითხი.

რა თქმა უნდა, ყველა ჩვენგანს ესმის, რომ ეს დიდი და რთული საკითხია. ჩვენ ვგრძნობთ, რომ ყოველივე ეს სასარგებლო იქნება, მაგრამ არ შეიძლება ვიხელმძღვანელოთ მარტო გრძნობით, საჭიროა ეკონომიური და ტექნიკური გაანგარიშებაც. ვფიქრობ გაანგარიშებანი დაადასტურებენ, რომ ეს ხელსაყრელია და რომ ეს უნდა გაკეთდეს. **(მქუხარე ტაში).**

ორ ცვლად მუშაობაზე საწარმოთა გადასვლა დიდი რეზერვია. რა თქმა უნდა, ამასთან სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტმა დიდი ყურადღება უნდა მიაქციოს იმას, რომ გამოიყოს სახსრები ჩარხების, სახარხო მოწყობილობის სამშენებლო ქარხნების ქსელის გასაფართოებლად. ეს იმისათვის არის საჭირო, რომ დავაჩქაროთ ჩვენი საწარმოების ტექნიკური ხელახლა შეიარაღება უფრო სრულყოფილი მოწყობილობით.

ამას წინათ მე და ამხ. კოსიგინი კლინში ვიყავით და ვეცნობოდით იქ ხელოვნური ბოჭკოს ფაბრიკის მუშაობას. რა მანქანები არ არის ამ ფაბრიკაში — სამამულოც და საზღვარგარეთულიც. ინჟინრებმა გვიჩვენეს ჩვენი სამამულო ჩარხი, რომელიც ექვს ოპერაციას ასრულებს. მაგრამ გამოირკვა, რომ ჯერჯერობით ეს ჩარხი მხოლოდ ერთი ცალია. ასეთი სრულყოფილი ჩარხის ნაცვლად ქარხნის ფართობებზე დგას ექვსი ჩარხი, რომლებიც ამ ოპერაციებს ასრულებენ. შეგიძლიათ წარმოიდგინოთ, როგორი იქნებოდა ეკონომიური ეფექტი, ჩვენ რომ შეგვეძლოს მეტი ვაწარმოოთ ასეთი ჩარხები და შევცვალოთ ძველი ჩარხები. მაშინ იმავე ფართობებზე მივაღწევდით პროდუქციის წარმოების მნიშვნელოვან გადიდებას. ეს, რა თქმა უნდა, გამოიწვევს ენერგეტიკულ სიმძლავრეთა მოთხოვნილების გადიდებას, მაგრამ ეს მთავარი როდია, მთავარი ის არის, რომ 6-ჯერ გავადიდებდით პროდუქციის გამოშვებას.

ამხანაგებო, ასეთი ვითარება, მარტო კლინის ფაბრიკაში როდია. ასეთი სურათი თითქმის თვითეულ ქარხანაში შეიძლება ვნახოთ. წაბრძანდით, რომელიც გნებავთ ქარხანაში და ბევრ ასეთ მაგალითს ნახავთ.

ერთ-ერთი ჩემი გამოსვლის დროს უკვე ვთქვი, რომ როცა ამერიკაში ვიყავი, პრეზიდენტმა ეიზენჰაუერმა სთხოვა თავის მეგობარს, რომელიც პიტსბურგში „მესტის“ ფირმის ქარხნის პატრონი იყო, შევეშვით ამ ქარხანაში. შეერთებულ შტატებში მთავრობა ვერ მიგიწვევთ ქარხანაში, თუ ფაბრიკანტს — ფირმის პატრონს არ სთხოვა ნებართვა. პრეზიდენტის მეგობარმა თავაზიანობა გამოიჩინა, და ჩვენ ვიყავით ამ ფირმის ქარხანაში, რომელსაც ამერიკელებში, როგორც მითხრეს, კარგი სახელი აქვს. მივდივართ საამქროში და ვხედავ, რომ ბილიკი ეს-ეს არის შეუკეთებიათ: ეტყობა, ამოტეხილი იყო და სულ ცოტა ხნის წინათ მოუასფალტებიათ. შევეკითხე დირექტორს:

—ეს ჩვენი მოსვლისათვის გააკეთეთ?

— დიახ,—მიპასუხა მან.

— ჩვენშიც ასე შვრებიან,— ვუთხარი მე,—ვხედავ, თქვენშიც ასე ყოფილა! **(გამოცოცხლება დარბაზში. ტაში).**

გზას განვაგრძობ, დგას სატეხი ჩარხი. ვამბობ, აი უკვე 50 წელი გავიდა მას შემდეგ, რაც მე ვმუშაობდი ქარხანაში, სადაც ასეთივე სატეხი ჩარხები იყო-მეთქი. ქარხანაში არის ახალი მოწყობილობა, არის ძველიც. იმავე საამქროში ვნახეთ უბრალო ხერხუნა, [illegible] 1909 წელს, როცა პატარა ბიჭი ვიყავი, არ ასე ვხერხავდი ქარხანაში, თქვენ კი ახლა, ნახევარი საუკუნის შემდეგ, ამას ამერიკაში აკეთებთ-მეთქი.

ვიმეორებ, მოდით თქვენთან ერთად წავიდეთ რომელიც გნებავთ ქარხანაში და ბევრ მოძველებულ მოწყობილობას ვნახავთ. რა თქმა უნდა, მოწყობილობის განახლება მარტო საწარმოთა დირექტორებზე როდია დამოკიდებული. ეს იმაზეც არის დამოკიდებული, რომ ჩვენ საჭირო მასშტაბებით ვერ ვასწრებთ ახალი მოწყობილობის წარმოებას, რათა ახლით შევცვალოთ ძველი, დრომოჭმული. ჩვენ, როგორც ჩანს, ამჟამად მთავარი ყურადღება უნდა მივაქციოთ უფრო სრულყოფილი სახარხო მოწყობილობის წარმოების გაფართოებას, ავტომატური ხაზების, ავტომატური ჩარხების შექმნას. და, რა თქმა უნდა, საჭიროა სრულვყოთ ინსტრუმენტი, სამუშაო სამარჯვები.

ამაზე სერიოზულად უნდა იფიქრონ სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტმა, რესპუბლიკათა სახალხო მეურნეობის საბჭოებმა და სახელმწიფო საგეგმო კომისიებმა.

ამხანაგებო! ჩვენმა პარტიამ საბჭოთა კავშირის ხალხები დარაზმა კომუნისტური საზოგადოების ასაშენებლად. მრავალი წლის წინათ, როცა ჩვენ ის-ის იყო თავი დავაღწიეთ სამოქალაქო ომს და პირველ ნაბიჯებს ვდგამდით სოციალიზმის მშენებლობაში, ვლადიმერ ილიას-ძე ლენინმა გვიანდერძა: „... მოგვემზადებინა —მთელი რიგი წლების განმავლობაში მუშაობით მოგვემზადებინა — კომუნიზმზე გადასვლა“. (თხზ. ტ. 33, გვ. 46).

და აი წლების ეს დიდი წყება, რომლებზეც ლენინი ლაპარაკობდა,—განვლილია. საბჭოთა ადამიანების მთელმა თაობებმა არ დაიშურეს ოფლი შრომაში და თვით სიცოცხლე სასტიკ მტრების წინააღმდეგ ბრძოლაში, შეასრულეს ლენინის ანდერძი და მოამზადეს კომუნიზმზე გადასვლა. ჩვენ თქვენთან ერთად არა მარტო მივაღწიეთ ამას, არამედ თვითონ უკვე უშუალოდ შევუდექით კომუნიზმის მშენებლობას. **(ხანგრძლივი ტაში).**

ჩვენს პარტიას, საბჭოთა ხალხს ახლა ახალი პროგრამა აქვს. პარტიის პროგრამა ჩვენი ცხოვრებისა და საქმიანობის კანონია. ახლა მთავარია წარმატებით განვახორციელოთ პროგრამა.

პარტიული ორგანიზაციები დიდ ორგანიზატორულ მუშაობას ეწევიან XXII ყრილობის გადაწყვეტილებათა განსახორციელებლად, ფართოდ გაიშალა პარტიის ყრილობის მასალების პროპაგანდა. ეს კარგია. მაგრამ ამასთანავე უნდა აღინიშნოს ასეთი არსებითი ნაკლი ჩვენს ორგანიზაციულ და პროპაგანდისტულ მუშაობაში. ხშირად პარტიული მუშაკები, პროპაგანდისტები, აგიტატორები, აგრეთვე პრესის ორგანოები თავიანთ გამოსვლებში პარტიის პროგრამის შესახებ და მის ცალკეულ დებულებათა გაშუქებაში ძირითად ყურადღებას უმთავრესად აქცევენ იმას, თუ რა იქნება 20 წლის შემდეგ, რა შედეგებს მივაღწევთ ამ პერიოდის ბოლოს.

ზოგიერთი მუშაკი მხოლოდ ამტკიცებს: მეორე ათწლეულის ბოლოს ეკონომიკა გაიზრდება ამდენჯერ, ჩვენ გვექნება ესა და ეს, ბინები უფასო იქნება, ტრანსპორტით მგზავრობა უფასო იქნება და სხვა და სხვა. ერთი სიტყვით, აღწევენ კომუნიზმის ყველა სიკეთეს.

იმეორებენ მხოლოდ ერთს: სიკეთე, სიკეთე, სიკეთე. ადამიანს შეიძლება შთაბეჭდილება შეექმნას, რომ ყოველივე ეს თავისთავად მოვა. ასეთ სიტყვებს რომ ისმენს, ზოგიერთ ადამიანს შეუძლია თქვას: რაღას შთამაგონებ, ჩქარა მოიტა ეს სიკეთე. მაგრამ, ვფიქრობ, რომ ისეთი ადამიანებიც იქნებიან, რომლებიც შეაჩერებენ ორატორს და ეტყვიან: უმჯობესია გვითხრათ, როგორ მივაღწიოთ ამას და ვინ უნდა იზრუნოს იმისათვის, რომ შეიქმნას ეს სიკეთე!

რა თქმა უნდა, ადვილია ლაპარაკი, თუ რა იქნება 20 წლის შემდეგ. რატომ არის ადვილი? იმის თქმა, თუ რა იქნება 20 წლის შემდეგ, იმას ნიშნავს, რომ ვილაპარაკოთ უფრო მაღალ მაჩვენებლებზე, ვიდრე დღეს გვაქვს. იმის

(დასასრული მე-4 გვერდზე).

ამხანაგ ნ. ს. ხრუშჩოვის სიტყვა

(დასასრული)

თქმა კი, თუ რა უნა გავაკეთოთ დღეს, — ეს ნიშნავს ვილაპარაკოთ იმაზე, რომ უნდა ვაკეთებდეთ მეტს, ვიდრე ამჟამად ვაკეთებთ, ვილაპარაკოთ არსებულ ნაკლოვანებათა დაძლევაზე. დღეს მეტს ვაკეთებდეთ — ეს იმას ნიშნავს, რომ ხვალ მეტი გვქონდეს!

ზოგიერთი ორატორი მიჰყვება უმცირესი წინააღმდეგობის ხაზს, ადგება ყველაზე იოლ გზას, გვერდს უვლის იმას, რაც უნდა კეთდებოდეს დღეს და ხვალ. ეს ზიანს აყენებს ჩვენს პროპაგანდას, მაშასადამე, ჩვენი პარტიის საქმეს.

სწორი ინსტრუქცია უნდა მივცეთ მომხსენებლებს, პროპაგანდისტებსა და აგიტატორებს, უზრუნველვყოთ ისინი საჭირო საცნობარო მასალებით, რათა მოხსენებები, ლექციები, გამოსვლები იყოს არა უსაგნო, არამედ შინაარსიანი, საინტერესო, რათა ისინი დაკავშირებული იყოს იმ ამოცანებთან, რომლებიც უნდა გადავჭრათ.

საჭიროა გავაშუქოთ არა მარტო საბოლოო შედეგები, არამედ მეტი ყურადღება დავუთმოთ პროგრამის შესრულების საწყის ეტაპზე იმას, რომ ჩამოვიშოროთ გზიდან ყოველივე, რაც აფერხებს ჩვენს წინსვლას.

არ შეიძლება ასე წარმოვიდგინოთ კომუნიზმის მშენებლობა: მიხვედი ნაპირთან, ჩახტი რაღაც გემში, გადაცურე მეორე ნაპირზე, და აი უკვე კომუნიზმში ხარ. არა, ასე ერთბაშად ვერ გადაცურავ.

კომუნიზმის მშენებლობის საკითხებში არ შეიძლება საწყისი ეტაპიდან გადახტომა საბოლოო, პარტიის პროგრამით დასახულ ეტაპზე. ეს გზა უნდა გავიაროთ მიწაზე, დაძაბული შრომითა და ბრძოლით.

კომუნიზმის აშენებისათვის ოცი წლის ბრძოლის მთელ გზაზე შეუპოვრად უნდა ვიმუშაოთ, ყოველ დღეს და ყოველ საათს უნდა ვიშრომოთ. შრომით და მხოლოდ შრომით შეიძლება შევქმნათ კომუნიზმის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, უზრუნველვყოთ ხალხის მატერიალურ მოთხოვნილებათა და მის სულიერ მოთხოვნათა დაკმაყოფილების ყველა საშუალების შექმნა.

ამხანაგებო! ვ. ი. ლენინი, კომუნისტური პარტია, ხალხს რევოლუციისათვის რომ რაზმავდნენ, იბრძოდნენ მჩაგვრელთაგან მუშათა კლასის განთავისუფლებისათვის, მშრომელთა უკეთესი, თავისუფალი ცხოვრებისათვის. რევოლუციის შემდეგ მტრებმა ყოველი ღონე იხმარეს, რათა დაეხრჩოთ საბჭოთა ხელისუფლება, წაერთმიათ ხალხისათვის მისი მონაპოვრები. მუშათა კლასმა, მშრომელმა მასებმა გადაიტანეს ოთხი წლის სამოქალაქო ომი და უცხოელთა ინტერვენცია. ხალხი იძულებული ხდებოდა უმთავრესად კი არ შეექმნა, არამედ ომში კიდევაც ენგრია ის, რაც ხალხის შრომით იყო შექმნილი, საკუთარი სისხლით მოერწყა მშობლიური მიწა, როცა მრავალი მტრისაგან იცავდა მას. ასეულ ათასობით ადამიანმა სიცოცხლე გასწირა, რათა გააფთრებულ ბრძოლაში დაეცვა მშრომელი ხალხის თავისუფლება, ხალხის ის უფლება, რომ ისე ეშენებინა თავისი ცხოვრება, როგორც ნათქვამია ჩვენს მარქსისტულ-ლენინურ მოძღვრებაში.

ჩვენი ხალხის ცხოვრების ეს უძნელესი ეტაპი ღირსეულად გამოვიარეთ. ის უდიდესი სიძნელეები, რომლებიც ხალხმა გადაიტანა ოქტომბრის რევოლუციის შემდეგ, ვერაფრით ვერ შეედრება ზრდის სიძნელეებს, რომლებსაც ახლა განვიცდით. მუშათა კლასმა, მშრომელმა გლეხობამ, მთელმა საბჭოთა ხალხმა გადალახეს ყველა სიძნელე და დაბრკოლება თავიანთ გზაზე და ისე გარდაქმნეს თავიანთი მეურნეობა, რომ ისტორიულად მოკლე ვადაში შექმნეს ეკონომიურად ჩამორჩენილი რუსეთისაგან ყველაზე მოწინავე სოციალისტური სახელმწიფო, რომელსაც ახლა ეკონომიკის განვითარების მხრივ მეორე ადგილი უჭირავს მსოფლიოში, მეცნიერების და კულტურის საკითხების მხრივ კი — პირველი ადგილი მსოფლიოში. (მქუხარე ტაში).

მოდით, ამხანაგებო, ვიფიქროთ იმაზე, თუ რა მიჯნები უნდა ავიღოთ ამჟამად ჩვენს კომუნისტურ მშენებლობაში, ნუ ვილაპარაკებთ მხოლოდ იმაზე, თუ რა იქნება ოცწლეულის უკანასკნელ წელს. ადვილი სათქმელია, თუ რას მივაღწევთ ოცი წლის შემდეგ. გაცილებით უფრო რთულია იმის ჩვენება, თუ როგორ მივაღწევთ ამას. მაგრამ ჩვენ აუცილებლად უნდა გავაკეთოთ ეს. ჩვენ თვითონვე სწორად უნდა გვესმოდეს, რა უნდა გავაკეთოთ დღეს, და განვახორციელოთ სწორი ხაზი. მაშინ ჩვენი ძალები განუწყვეტლივ გაიზრდება, და საბჭოთა ხალხი სწრაფად მიაღწევს კომუნიზმის გამარჯვებას.

ჩვენში ხშირად იმეორებენ, რომ კომუნიზმის მშენებლობაში დიდი მნიშვნელობა აქვს შრომის ნაყოფიერების გადიდებას. ეს სწორია, ამაზე უნდა ვლაპარაკობდეთ. მაგრამ ხშირად ეს წარმოითქმის როგორც გაცვეთილი ფრაზა, რომელსაც, ასე ვთქვათ, გამოსვლის დასამშვენებლად ხმარობენ. უნდა ითქვას, რომ, სამწუხაროდ, პარტიული და საბჭოთა ორგანოების ჯერ კიდევ ყველა მუშაკი როდი ფიქრობს იმაზე, თუ რისგან მიიღება მაღალი ნაყოფიერება, რა უნდა კეთდებოდეს იმისათვის, რომ განუხრელად გადიდდეს შრომის ნაყოფიერება, შემცირდეს შრომის დანახარჯები ნაკეთობის ერთეულზე, გაუმჯობესდეს პროდუქციის ხარისხი.

ეს საკითხები ყოველთვის უნდა იყოს მთელი ჩვენი ორგანიზაციული და პროპაგანდისტული მუშაობის ცენტრში. ყველა ჩვენგანი თავდადებით უნდა მუშაობდეს, ლენინურად შრომობდეს, მთელ თავის ენერგიას, მთელ თავის ცოდნას ახმარდეს დიად საქმეს. მხოლოდ ასე შევძლებთ კომუნიზმის აშენებას.

ნება მიბოძეთ პარტიის ცენტრალური კომიტეტისა და საბჭოთა მთავრობის სახელით ერთხელ კიდევ გისურვოთ თქვენ, ძვირფასო ამხანაგებო, თქვენი სახით კი ჩვენი ქვეყნის რკინიგზელთა მთელ არმიას — შემდგომი წარმატებანი თქვენს დიდ და ხალხისათვის მეტად საჭირო შრომაში ჩვენი დიადი სამშობლოს საკეთილდღეოდ, კომუნიზმის გამარჯვებისათვის! (მქუხარე ტაში).

დაე უფრო სწრაფად მიდიოდეს ჩვენი საბჭოთა ლოკომოტივი დიადი მიზნისაკენ — კომუნიზმისაკენ. (მქუხარე, ხანგრძლივი ტაში. ყველანი ფეხზე დგებიან. გაისმის შეძახილები „ვაშა!“, „გაუმარჯოს მშობლიურ კომუნისტურ პარტიას!“).

კომუნისტი ჭადრაკი

პრეტენდენტთა ტურნირი

კიურასაო, 11 მაისი. (საკდესი). საბჭოთა გროსმაისტერმა პაულ კერესმა 28-ე სვლაზე დაამარცხა პრეტენდენტთა ტურნირის ერთ-ერთი ლიდერი გროსმაისტერი ბენკო.

ეს მოხდა მე-6 ტურში. ამერიკელმა გროსმაისტერმა, რომელიც შავებით თამაშობდა, აირჩია სიცილიური დაცვის საშიში ვარიანტი, სადაც ადრე ვითარდება ლაზიერის ფლანგი. კერესი სამართლიანად ითვლება დებიუტის ერთ-ერთ მცოდნედ. მე-10 სვლაზე მხედრის ლაშაზი შეწირვით მან მოიპოვა დიდი უპირატესობა. შავების მეფე დაფის ცენტრში დარჩა, და მისმა ფიგურებმა დაკარგეს ურთიერთმოქმედება.

პარტიის დასკვნითი ნაწილი კერესმა ძლიერად განავითარა და 28-ე სვლაზე აიძულა მეტოქე დანებებულიყო. ეს ბენკოს მეორე დამარცხებაა ტურნირში. კერესი კი ჯერჯერობით გახდა ერთპიროვნული ლიდერი, რომელმაც 6 შესაძლებელში 4 ქულა მოაგროვა.

პეტროსიან-ფიშერის პარტიაში გათამაშდა [illegible] ჩვენს დღეებში პოპულარული ზემიშის სისტემა, რომელიც კარგად აქვთ შემუშავებული საბჭოთა მოჭადრაკეებს. გარკვეული დრო მოანდომა ფიშერმა ძნელ დაცვას. მაგრამ მან შეძლო შანსების გათანაბრება. 25-ე სვლაზე პარტნიორები ყაიმზე შეთანხმდნენ. ასეთივე შედეგით დამთავრდა 27-ე სვლაზე გელერისა და ტალის პარტია.

კორჩნოი-ფილიპის პარტია ხუთი საათის ბრძოლის შემდეგ გადაიდო 41-ე სვლაზე. მატერიალურად თანაბარ მდგომარეობაში კორჩნოი ინარჩუნებს მოგების შანსებს.

დღეს ტურნირზე გრძელდება ბენკო-პეტროსიანისა და კორჩნოი-ფილიპის დაუმთავრებელი პარტიები.

12 მაისს მეშვიდე ტურია.

ლიდერთა შეხვედრა

რუსთაველის სახელობის საკონცერტო დარბაზში, სადაც მიმდინარეობს ქალთა საერთაშორისო საჭადრაკო ტურნირი, გუშინ მესამე ტურში დიდძალმა მაყურებელმა მოიყარა თავი. ყურადღების ცენტრში იყო ნ. გაფრინდაშვილის შეხვედრა ახალგაზრდა მოსკოველ ოსტატ ა. კუშნირთან.

თავიდანვე ცხადი გახდა, რომ ა. კუშნირი ყაიმისაკენ ილტვოდა. გარკვეულ მომენტამდე ქართველი ოსტატი აჰყვა მოსკოველს თამაშის გამარტივებაში. პოზიციაში, სადაც თითქოს საყაიმო ვითარება შეიქმნა, გაფრინდაშვილმა „ტალისებურად“ გამოწვევა ბრძოლა. კუშნირმა ვერ აუღო თამაშს ალღო და დამცველის როლში აღმოჩნდა. ოსტატური მანევრირებით გაფრინდაშვილმა პარტია მოგებულ პოზიციამდე მიიყვანა, მაგრამ იქვე კუშნირის საშუალება მისცა მოეგერიებინა იერიში და პარტია გადაიდო. ეტლების შეწყვეტილ დაბოლოებაში ნ. გაფრინდაშვილი ინარჩუნებს ზედმეტ პაიკსა და მოგების შანსს.

კიდევ სამი პარტია დარჩა დაუმთავრებელი. ა. ჩაიკოვსკაიას უკეთესი დაბოლოება აქვს ე. კაკაბაძესთან. რთულ სიტუაციაშია გადადებული ვ. ასენოვა (ბულგარეთი) — ლ. ხონფის (უნგრეთი) პარტია. ყაიმია მოსალოდნელი კ. იოვანოვიჩ (იუგოსლავია) — ა. ნიკოლაუს (რუმინეთი) შეხვედრაში.

ე. პოლიქრონიადემ (რუმინეთი) მოუგო ვ. შმიტატს (გდრ).

დაზავებით დამთავრდა პ. კონარკოვსკა (პოლონეთი) — მ. ტოგონიძის და ე. ფინტა (უნგრეთი) — ნ. ვოიცეკის (მოსკოვი) შეხვედრები.

დღეს მოეწყობა გადადებული პარტიების დამთავრება.

თ. გიორგაძე,
რესპუბლიკური კატეგორიის მსაჯი.

რედაქტორი
დ. მჭედლიშვილი.

ვ. ი. ლენინის სახელობის საქართველოს პოლიტექნიკური ინსტიტუტის 40 წელი

ტექნიკური კადრების სამჭედლო

პარტიის, მთავრობის განუწყვეტელი მზრუნველობით განუხრელად იზრდება და მტკიცდება ჩვენი ქვეყნის უმაღლესი განათლების სისტემა, მისი მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, მისი მჭიდრო კავშირი ცხოვრებასთან.

ამ მზრუნველობის მკაფიო დადასტურებას წარმოადგენს საქართველოს ვ. ი. ლენინის სახელობის შრომის წითელი დროშის ორდენოსანი პოლიტექნიკური ინსტიტუტი.

საქართველოში უმაღლეს ტექნიკურ განათლებას საფუძველი თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტში ჩაეყარა. აქ 1922 წელს დაარსდა პოლიტექნიკური ფაკულტეტი სამშენებლო, მექანიკური და სამთო განხრებით. 1923-24 სასწავლო წელს ამ ფაკულტეტზე ირიცხებოდა 352 სტუდენტი.

ქართველ ინჟინერთა პირველი გამოშვება თბილისის უნივერსიტეტში მოხდა 1928 წელს. გამოშვებულ იქნა 10 ინჟინერი. ამ პერიოდისათვის მომწიფდა უმაღლესი ტექნიკური განათლების მქონე კადრების მომზადების გაფართოების საკითხი. უნივერსიტეტის პოლიტექნიკურ ფაკულტეტზე ამ დროს უკვე 1187 სტუდენტი ირიცხებოდა.

მთავრობის გადაწყვეტილებით იმავე წელს სახელმწიფო უნივერსიტეტის პოლიტექნიკური ფაკულტეტის ბაზაზე შეიქმნა საქართველოს ვ. ი. ლენინის სახელობის სახელმწიფო პოლიტექნიკური ინსტიტუტი.

ამ დღიდან მოყოლებული, სახალხო მეურნეობის მოთხოვნილების შესაბამისად, რამდენჯერმე მოხდა ინსტიტუტის რეორგანიზაცია, შეიქმნა რამდენიმე დარგობრივი ინსტიტუტი, რომლებიც 1933 წელს გაერთიანდნენ ამიერკავკასიის ინდუსტრიულ ინსტიტუტში, ეს უკანასკნელი 1936 წელს გადაკეთდა საქართველოს ინდუსტრიულ ინსტიტუტად, ხოლო 1947 წელს საქართველოს პოლიტექნიკურ ინსტიტუტად.

საქართველოში უმაღლესი ტექნიკური განათლების სპეციალისტთა მომზადების დარგში მრავალი წლის ნაყოფიერი მუშაობისათვის ინსტიტუტი 1947 წელს დაჯილდოებულ იქნა შრომის წითელი დროშის ორდენით.

1930 წელს საქართველოს ვ. ი. ლენინის სახელობის სახელმწიფო პოლიტექნიკურ ინსტიტუტს გამოეყო და ცალკე ინსტიტუტად ჩამოყალიბდა ამიერკავკასიის ვ. ი. ლენინის სახელობის გზათა ინჟინრების ინსტიტუტი, რომელიც შემდეგში გადაკეთდა თბილისის რკინიგზის ტრანსპორტის ინჟინერთა ინსტიტუტად.

უმაღლესი ტექნიკური განათლების მქონე სპეციალისტთა უკეთ მომზადების მიზნით ზემდგომი ორგანოების გადაწყვეტილებით 1959 წ. საქართველოს ს. მ. კიროვის სახელობის პოლიტექნიკური ინსტიტუტისა და თბილისის ვ. ი. ლენინის სახელობის რკინიგზის ტრანსპორტის ინჟინერთა ინსტიტუტის გაერთიანებით შეიქმნა ერთი ინსტიტუტი — საქართველოს ვ. ი. ლენინის სახელობის შრომის წითელი დროშის ორდენოსანი პოლიტექნიკური ინსტიტუტი.

ინსტიტუტის განვითარება დაკავშირებულია რესპუბლიკაში სახალხო მეურნეობის ისეთი დარგების მძლავრ აღმავლობასთან, როგორიცაა სამრეწველო და სამოქალაქო მშენებლობა, ტრანსპორტი, ენერგეტიკა, სამთამადნო, მეტალურგიული, ქიმიური, მსუბუქი მრეწველობა და სხვ.

შესაბამისად იზრდებოდა ინსტიტუტის კურსდამთავრებულთა გამოშვებაც.

ინსტიტუტში 15 ფაკულტეტია. აქედან 9 — დღის სტაციონარული სწავლებისა, 4 — საღამოს სწავლებისა თბილისში, ქუთაისში, გორსა და რუსთავში და 1 — დაუსწრებელი სწავლების ზოგადტექნიკური ფაკულტეტი — სასწავლო საკონსულტაციო პუნქტებით თბილისში, ქუთაისში, სოხუმში, რუსთავში, ფოთში, ჭიათურაში, ზესტაფონში, თბილისის ელმავალსამშენებლო ქარხანაში და საყრდენი პუნქტებით ტყვარჩელსა და ტყიბულში. ინსტიტუტის ფაკულტეტებს შორის ყველაზე ახალია მოსამზადებელი ფაკულტეტი აფრიკისა და აზიის ქვეყნების ახალგაზრდობისათვის.

ინსტიტუტში სწავლება წარმოებს ქართულ და რუსულ სექტორებზე.

ამჟამად ინსტიტუტში სწავლობს 15.000-ზე მეტი სტუდენტი.

სტუდენტთა მომზადებას ემსახურება 49 პროფესორი, 237 დოცენტი, 81 უფროსი მასწავლებელი, 276 მასწავლებელი და ასისტენტი.

ამათ გარდა სასწავლო პროცესში ჩაბმულია წარმოებიდან მოწვეული 600-მდე მაღალკვალიფიციური სპეციალისტი.

სტუდენტების განკარგულებაშია თანამედროვე დანადგარებით და აპარატურით აღჭურვილი 120 ლაბორატორია, 60 კაბინეტი, ფუნდამენტალური ბიბლიოთეკა, რომელიც 800.000 ტომს შეიცავს, 3 მუზეუმი, სასწავლო სახელოსნოები, სასპორტო დარბაზები და მოედნები. საკმაოდ მაღალი ტემპებით იქმნება სასწავლო ბაზები დაუსწრებელი და საღამოს სწავლების ფაკულტეტებისა და სასწავლო-საკონსულტაციო პუნქტებში.

ინსტიტუტს აქვს საკუთარი გამომცემლობა და სტამბა, რომელიც უშვებს ძირითად და დამხმარე სახელმძღვანელოებს, მონოგრაფიებსა და ინსტიტუტის სამეცნიერო შრომების კრებულებს წელიწადში 800 სააღრიცხვო-საგამომცემლო თაბახის რაოდენობით.

სსრკ უმაღლესი საბჭოს მიერ მიღებულმა კანონმა „ცხოვრებასთან სკოლის კავშირის განმტკიცებისა და საბჭოთა კავშირში სახალხო განათლების სისტემის შემდგომი გაუმჯობესების შესახებ“ თავისი ასახვა ჰპოვა იმ სასწავლო გეგმებში, რომელთა მიხედვითაც წარმოებს ამჟამად ინჟინერთა მომზადება ინსტიტუტში.

ინსტიტუტში სტუდენტის სწავლის დამაგვირგვინებელ საფეხურს წარმოადგენს სადიპლომო პროექტი, რომლის დაცვა ხდება სახელმწიფო საგამოცდო კომისიის წინაშე.

ბოლო წლამდე იზრდება რეალურ პროექტებზე მომუშავე დიპლომანტთა რიცხვი. ამჟამად სრულდება 100-ზე მეტი რეალური პროექტი სახალხო მეურნეობისა და ტექნიკის სხვადასხვა აქტუალურ საკითხებზე.

ხშირია სადიპლომო გეგმართა დაცვა საპროექტო ორგანიზაციებში, აგრეთვე თბილისისა და სხვა ქალაქების მოწინავე საწარმოებში.

ინსტიტუტის თანამშრომლები დიდ მუშაობას ეწევიან კვალიფიკაციის ამაღლების საქმეში. ამ მუშაობის მასშტაბი თუნდაც იქიდან ჩანს, რომ უკანასკნელი 20 წლის მანძილზე ინსტიტუტისა და ფაკულტეტების საბჭოებზე მათ მიერ დაცულია 12 სადოქტორო და 229 საკანდიდატო დისერტაცია. სხვა უმაღლეს სასწავლებლებში და სამეცნიერო-საკვლევ დაწესებულებებში ინსტიტუტის თანამშრომლების მიერ დაცულია 37 სადოქტორო და მრავალი საკანდიდატო დისერტაცია.

მნიშვნელოვნად გაიზარდა სამეურნეო-სახელშეკრულებო სამუშაოთა რიცხვი, რომლებიც სრულდება როგორც რესპუბლიკის, ისე საკავშირო სამინისტროებისა და უწყებათა საწარმოო ორგანიზაციების დაკვეთით.

1962 წელს დადებულია 80-მდე ხელშეკრულება, რომელთა საერთო ღირებულება 500.000 მანეთს აღემატება. ამ თემების დამუშავებაში მონაწილეობას იღებს ინსტიტუტის 400-ზე მეტი პროფესორი და მასწავლებელი.

საბიუჯეტო-სამეცნიერო-საკვლევი სამუშაოების გეგმა მიმდინარე წელს 300-ზე მეტ თემას შეიცავს.

ინსტიტუტის სამეცნიერო მიღწევების აღიარებად უნდა ჩაითვალოს 3 ახალი საპრობლემო ლაბორატორიის დაარსება 1961 წელს. ამჟამად ინსტიტუტში უკვე მუშაობს 6 საპრობლემო ლაბორატორია: ჰიდროგეოლოგიისა და საინჟინრო გეოლოგიისა, ჩაის მრეწველობისა, ავტომატიკისა და გამოთვლითი ტექნიკისა, რადიოტექნიკისა, მადნის ნედლეულის მომზადებისა და გადამუშავებისა, რადიოქიმიისა.

ამ ლაბორატორიებში პრობლემური ხასიათის სამეცნიერო-კვლევით მუშაობაში ჩაბმულია 120-მდე მეცნიერი მუშაკი.

ყოველწლიურად ფართოვდება ინსტიტუტის კათედრების კავშირი წარმოებასთან. ინსტიტუტის 30-ზე მეტმა კათედრამ დადო თანამეგობრობის ხელშეკრულება ქალაქისა და რესპუბლიკის სხვადასხვა საწარმოსთან. გარდა კონსულტაციებისა, ლექციებისა და მოხსენებებისა, თანამეგობრობის ხელშეკრულებანი ითვალისწინებენ კონკრეტული ტექნიკური საკითხების გადაწყვეტას წარმოების ტექნოლოგიის გაუმჯობესებისა და საწარმოო პროცესების ავტომატიზაციის და მექანიზაციის მიზნით.

ინსტიტუტის მეცნიერი მუშაკები მონაწილეობას იღებენ სამეცნიერო კონფერენციებში როგორც ჩვენს ქვეყანაში, ისე მის ფარგლებს გარეთაც.

აქტიურად მუშაობს სტუდენტთა სამეცნიერო საზოგადოება, რომელიც ამჟამად 1.300 წევრს აერთიანებს. ყოველწლიურად ორჯერ იმართება სტუდენტთა სამეცნიერო-ტექნიკური კონფერენცია. უკანასკნელ რესპუბლიკურ კონკურსზე პრემია მიიღო ჩვენი ინსტიტუტის სტუდენტთა მიერ შესრულებულმა 12-მა სამუშაომ.

წარმატებით მუშაობს სტუდენტების კინომოყვარულთა სექცია. ფილმმა „ახალგაზრდობა სტარტზე“ რესპუბლიკურ კონკურსში პირველი ადგილი მოიპოვა.

საბჭოთა კავშირის კომუნისტური პარტიის XXII ყრილობის გადაწყვეტილებები მნიშვნელოვან ამოცანებს გვაკისრებს სტუდენტთა შორის აღმზრდელობითი მუშაობის გარდაქმნის დარგში.

ინსტიტუტის რექტორატმა და პარტიულმა კომიტეტმა საზოგადოებრივ მეცნიერებათა კათედრებთან ერთად, ჯერ კიდევ პარტიის XXII ყრილობამდე, სკკპ პროგრამისა და წესდების საერთო-სახალხო განხილვის პერიოდში, განახორციელეს მთელი რიგი ღონისძიებანი ამ ისტორიული დოკუმენტების ღრმად შესწავლის უზრუნველყოფის მიზნით.

საღამოს სწავლების ფაკულტეტმა და პარტიულმა ორგანიზაციამ მოაწყეს ფაკულტეტის სტუდენტთა შეხვედრა XXII ყრილობის დელეგატებთან — ლ. დავითაძესთან და ი. ზერეკიძესთან. ყრილობის დელეგატების გამოსვლები აუდიტორიამ დიდი ინტერესითა და ყურადღებით მოისმინა.

ინსტიტუტის ახალგაზრდობის აღზრდა კომუნისტური სულისკვეთებით მჭიდროდ არის დაკავშირებული შრომითს აღზრდასთან. შრომითი აღზრდის ახალმა ფორმებმა უკვე ნათლად დაგვანახვა თავისი დიდი უპირატესობანი. ეს ფორმები აჩვევს სტუდენტ ახალგაზრდობას დისციპლინას და უვითარებს სიყვარულს დამოუკიდებელი შემოქმედებითი შრომისადმი. ფაბრიკებსა და ქარხნებში მუშაობისას ხდება ახალგაზრდობის ხასიათის წრთობა. სწორედ აქ უხდებათ ახალგაზრდებს ბევრი სიძნელის გადალახვა და სხვადასხვა ამოცანის პრაქტიკული გადაწყვეტის მონახვა. გამოცდილებამ გვიჩვენა, რომ სწავლების შეხამება შრომასთან ეხმარება ახალგაზრდობას უფრო ღრმად აითვისოს სასწავლო მასალა. უკვე მეორე კურსის სტუდენტები სისტემატურად ესწრებიან ლექციებს, ლაბორატორიულ მეცადინეობას, სემინარებს. მათი უძრავლესობა დროულად ასრულებს ყველა დავალებას. წარმოებაში მომუშავე სტუდენტების მიერ დისციპლინის დარღვევის შემთხვევები იშვიათია.

აღსანიშნავია, რომ უკანასკნელ პერიოდში ინსტიტუტის რექტორატის, დეკანატების, პარტიული და კომკავშირული ორგანიზაციების მიერ განხორციელებულმა ღონისძიებებმა მნიშვნელოვნად გააუმჯობესა აღმზრდელობითი მუშაობა, გაიზარდა აკადემიური წარმატება, განმტკიცდა დისციპლინა, ინსტიტუტის მრავალი სტუდენტი გვიჩვენებს სწავლისა და შრომის მაგალითებს. მნიშვნელოვნად შემცირდა არასაპატიო მიზეზით ლექცია-სემინარების გაცდენის შემთხვევები. შემცირდა აგრეთვე სტუდენტების მიერ საზოგადოებრივი წესრიგის დარღვევის შემთხვევები. მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა აღმზრდელობითი მუშაობა საერთო საცხოვრებლებში. განსაკუთრებით ნაყოფიერად მუშაობენ საერთო საცხოვრებზე მიმაგრებული მასწავლებლები. მრავალმხრივ მუშაობას ეწევა საერთო საცხოვრებლების კორპუსებში ინსტიტუტის კომკავშირის კომიტეტი.

კანონი ცხოვრებასთან სკოლის კავშირის განმტკიცებისა და საბჭოთა კავშირში სახალხო განათლების სისტემის შემდგომი განვითარების შესახებ დიდ ამოცანებს აკისრებს უმაღლეს სასწავლებლებს. ამ კანონის საფუძველზე ჩვენ ყოველწლიურად ვზრდით ინსტიტუტში მიღებას, განსაკუთრებით კი დაუსწრებელი და საღამოს სწავლების ფაკულტეტებზე, ვაუმჯობესებთ მაღალკვალიფიციური სპეციალისტების მომზადებას, რომლებიც აღზრდილი იქნებიან მარქსისტულ-ლენინური მოძღვრების საფუძველზე, სრულყოფილად იქნებიან დაუფლებული საბჭოთა და საზღვარგარეთის მეცნიერების და ტექნიკის უახლეს მიღწევებს, კარგად ეცოდინებათ საქმის პრაქტიკული მხარე და შეეძლებათ არა მარტო გამოიყენონ თანამედროვე ტექნიკა, არამედ შექმნან მომავლის ტექნიკაც.

ი. ზუაჩიძე,
საქართველოს ვ. ი. ლენინის სახელობის პოლიტექნიკური ინსტიტუტის რექტორი, პროფესორი.

საერთაშორისო ცხოვრება

ი. გაგარინი ვენაში

ვენა, 10 მაისი. (საკდესი). ავსტრია-საბჭოთა კავშირის საზოგადოების მოწვევით დღეს ვენაში ჩამოვიდა კოსმონავტი მფრინავი საბჭოთა კავშირის გმირი მაიორი ი. ა. გაგარინი მეუღლითურთ.

შვეხატის აეროდრომზე საბჭოთა კოსმონავტს შეხვდნენ ავსტრია-საბჭოთა კავშირის საზოგადოების გამგეობის წევრები საზოგადოების თავმჯდომარის პროფესორ ჰუგო გლაზერის მეთაურობით, ავსტრიის კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის წევრები, საზოგადოებრიობის, დიპლომატიური კორპუსის წარმომადგენლები, ავსტრიისა და უცხოელი ჟურნალისტები.

აეროდრომზე იყვნენ სსრ კავშირის ელჩი ავსტრიაში ვ. ი. ავილოვი, ავსტრიაში საბჭოთა საელჩოს და საბჭოთა ორგანიზაციების თანამშრომლები, მათი ოჯახის წევრები.

საბჭოთა კოსმონავტს გულითადი შეხვედრა მოუწყეს ავსტრიის დედაქალაქის მცხოვრებლებმა, რომლებიც აეროდრომზე მოვიდნენ.

ვენა, 10 მაისი. საკდესის კორ. ვ. უმნოვი და ი. ბაჟანოვი იუწყებიან:

დღეს მაიორი ი. ა. გაგარინი და მისი მეუღლე მიიღო ავსტრიის რესპუბლიკის პრეზიდენტმა ა. შერფმა, რომელმაც საბჭოთა კოსმონავტს უსურვა სასიამოვნო ყოფნა ავსტრიაში და საჩუქრად მიუძღვნა საკუთარი პორტრეტი ავტოგრაფით.

შემდეგ ი. ა. გაგარინი და მისი მეუღლე მიიღეს კანცლერმა ა. გორბახმა და ვიცე-კანცლერმა ბ. პიტერმანმა.

საბჭოთა კოსმონავტსა და ავტრიის მთავრობის ხელმძღვანელებს შორის გაიმართა გულთბილი საუბარი, რომელშიც მონაწილეობა მიიღეს ავსტრია-საბჭოთა კავშირის საზოგადოების თავმჯდომარემ პროფესორმა გ. გლიაზერმა და სსრ კავშირის ელჩმა ავსტრიაში ვ. ი. ავილოვმა.

კანცლერი ა. გორბახი გულითადად მიესალმა საბჭოთა კოსმონავტს. მე მოხარული ვარ, თქვა მან, მოგესალმოთ ვენაში. ჩვენ, ავსტრიელები, დიდად ვაფასებთ საბჭოთა კოსმონავტიკის წარმატებით განვითარებას, რომელიც მშვიდობის საქმეს ემსახურება. მან უსურვა საბჭოთა კოსმონავტს ავსტრიაში ბედნიერად ყოფნა და გადასცა მას მედალი, რომელზეც რუსულად ამოჭრილია: „მსოფლიოს პირველ კოსმონავტს ი. გაგარინს, რომელსაც წარმატება ჰქონდა, ავსტრიის მთავრობისაგან. 1962 წლის 10 მაისი“. ი. ა. გაგარინი ვიზიტად იყო აგრეთვე ქალაქ ვენის ბურგომისტრ ფ. იონასთან.

შუადღეზე ვენის „კონკორდიის“ კლუბში გაიმართა ი. ა. გაგარინის დიდი პრეს-კონფერენცია.

დღესვე ი. ა. გაგარინმა გვირგვინით შეამკო საბჭოთა მეომრების ძეგლი ვენაში.

ხვალ დილით საბჭოთა კოსმონავტი დაიწყებს მოგზაურობას ავსტრიაში.

ტელეგრაფი გვატყობინებს

□ დანიის უდიდესმა გემთსაშენმა „ბურმეისტერ ოგ ვაინმა“ წყალში ჩაუშვა გემი რეფრიჟერატორი „სკრიპლევი“. ეს პირველი გემია საბჭოთა კავშირის მიერ შეკვეთილი ამ სერიის ოთხი გემიდან.

□ სამხრეთ კორეაში ჩადის ამერიკის ეკონომიური დელეგაცია 22 კაცის შემადგენლობით, რომლებიც 18 მონოპოლიას წარმოადგენენ. ამ მგზავრობის მიზანი ის არის, რომ „გამოიკვლიონ“ სამხრეთ კორეის ეკონომიური მდგომარეობა და ხელთ იგდონ მისი ეკონომიკა, წერს გაზეთი „მინჯუ ჩოსონი“.

□ 5 და 7 მაისს მონღოლეთში იყო ძლიერი ქარბუქი. თოვლის სიღრმე 20-70 სანტიმეტრს აღწევდა, ხოლო ზოგიერთ ადგილზე ერთ მეტრს. არის ადამიანთა მსხვერპლი. (საკდესი).

სამი მარცხი ერთ დღეს

ნიუ-იორკი, 10 მაისი. (საკდესი). როგორც ამერიკის საინფორმაციო სააგენტოები იუწყებიან, გუშინ ამერიკის შეერთებულმა შტატებმა სამი დამარცხება განიცადეს რაკეტების გაშვების დროს. სამხედრო-საზღვაო ფლოტმა სცადა წყალქვეშა ნავიდან გაეშვა რაკეტა „პოლარისი“, მაგრამ რაკეტა აფეთქდა გაფრენის დროს. იუნაიტედ პრეს ინტერნეიშენლის სააგენტოს კორესპონდენტი აღნიშნავს, რომ ეს იყო რაკეტა „პოლარისის“ ახალი მოდელი, უფრო სრულყოფილი, ვიდრე ის, რომელიც შეერთებულმა შტატებმა გამოიყენეს 6 მაისს ექსპერიმენტული ატომური აფეთქებისათვის შორს წყნარ ოკეანეში.

ამერიკის შეერთებული შტატების არმიამ გაუშვა რაკეტები „პერშინგი“ და „ნიკა-ზევსი“. რაკეტა „პერშინგი“ ასცდა კურსს და აფეთქდა ჰაერში. რაკეტა „ნიკა-ზევსი“, თუმცა არ აფეთქებულა, აგრეთვე ასცდა გათვალისწინებულ კურსს იმის შედეგად, რომ მის მესამე საფეხურში ანთება არ მოხდა გრაფიკით გათვალისწინებულ მომენტში.

რასკი დახმარებას თხოულობს

ნიუ-იორკი, 10 მაისი. (საკდესი). გაზეთ „ნიუ-იორკ ჰერალდ ტრიბუნის“ კორესპონდენტი სიდნეიდან (ავსტრალია) იუწყება, რომ რასკთან უმაღლეს დონეზე საიდუმლო მოლაპარაკების შემდეგ ავსტრალიის მთავრობამ გადაწყვიტა გაგზავნოს ჯარი სამხრეთ ვიეტნამში. ამრიგად, ნათქვამია ცნობაში, რამდენიმე კვირის შემდეგ ამერიკის ჯარებს სამხრეთ ვიეტნამში შეუერთდებიან ავსტრალიის რჩეული ნაწილები, რომლებსაც შესწავლილი აქვთ ჯუნგლში ომის წარმოება, აგრეთვე გაიგზავნება ავსტრალიის სამარი საჭურველი.

კორესპონდენტი ავსტრალიის მთავრობის ამ გადაწყვეტილებას უწოდებს სახელმწიფო მდივნის რასკის „დიდ გამარჯვებას“, რომელიც კანბერაში იყო ანზიუსის სამხედრო ბლოკის საბჭოს სესიაზე. ცნობაში აღნიშნულია, რომ რასკმა მოუწოდა ავსტრალიას — დახმარება გაუწიოს შეერთებულ შტატებს სამხრეთ ვიეტნამში წარმოებულ ომში.

თეატრები

12 მაისი

ზ. ფალიაშვილის სახელობის ოპერისა და ბალეტის — პიკის ქალი (მე-11 აბონ. მე-8 სპექტაკლი. ზ. ანჯაფარიძის მონაწილეობით), **რუსთაველის სახელობის** — ტერეზას დაბადების დღე, **მარჯანიშვილის სახელობის** — გადაჯაჭვულნი, **გრიბოედოვის სახელობის** — ბედნიერი სულელი, **ვ. აბაშიძის სახელობის მუსიკალური კომედიის** — მხოლოდ შენ ერთს... (რკინიგზელთა სახლში), **სანკულტურის** — თორტიზელები, **ფილარმონიის საზაფხულო** — საქართველოს ხალხური ცეკვის სახელმწიფო დამსახურებული ანსამბლი.

ტელევიზია

12 მაისი

18.00 — ყველაზე პატარებისათვის — „ცეროდენას ეკრანი“, 18.20 — მოსწავლეთათვის — „პიონერული ახალი ამბები“, 18.40 — კინონარკვევი, 19.20 — საქართველოს ლენინის სახელობის პოლიტექნიკური ინსტიტუტის 40 წლისთავისადმი მიძღვნილი გადაცემა. შესვენების დროს ახალი ამბები. ტრანსლაციის შემდეგ — მხატვრული ფილმი „კეთილი ადამიანები“.

36,7 მილიონი მანეთის 2,7 მილიონი მოგება

სსრ კავშირის სახალხო მეურნეობის განვითარების სახელმწიფო სესხი

(1957 წლის გამოშვება)

ოფიციალური ცხრილი მოგებათა მე-5 ტირაჟისა, რომელიც გაიმართა 1962 წლის 6 მაისს ქალაქ მოსკოვში

მოგება ხვდა სესხის ყველა თანრიგის სერიებისა და ობლიგაციების შემდეგ ნომრებს.

სერიის №	ობლიგაციის №	მოგება მანეთობით
220119	1—50	20
220123	44*)	100
220140	24*)	100
220214	1—50	20
220303	1—50	20
220384	1—50	20
220605	1—50	20
220630	1—50	20
220659	1—50	20
220672	1—50	20
220681	1—50	20
220769	1—50	20
221117	1—50	20
221157	1—50	20
221176	44*)	100
221197	1—50	20
221199	1—50	20
221261	1—50	20
221448	1—50	20
221528	1—50	20
221574	1—50	20
221625	1—50	20
221759	1—50	20
221849	1—50	20
222182	1—50	50
222276	1—50	20
222281	1—50	20
222454	1—50	20
222468	1—50	50
222613	1—50	20
222650	1—50	20
222693	1—50	20
222696	1—50	20
222716	1—50	20
222771	1—50	20
222852	1—50	20
222946	1—50	20
222962	1—50	20
223046	1—50	20
223144	1—50	20

სერიის №	ობლიგაციის №	მოგება მანეთობით
223160	1—50	20
223179	1—50	20
223204	1—50	20
223356	1—50	20
223475	1—50	20
223722	1—50	20
223802	1—50	20
223936	1—50	20
224089	1—50	20
224291	10*)	100
224346	1—50	20
224556	1—50	20
224709	1—50	20
224741	1—50	20
224749	1—50	20
224800	1—50	20
225013	1—50	20
225022	1—50	20
225039	1—50	20
225148	1—50	20
225183	1—50	20
225206	1—50	20
225226	1—50	20
225288	1—50	20
225370	1—50	20
225531	1—50	20
225601	1—50	20
225617	1—50	20
225629	1—50	20
225638	39*)	100
225639	1—50	20
225687	1—50	20
225797	1—50	20
225893	1—50	20
225987	1—50	20
225988	1—50	20
226108	1—50	20
226357	1—50	20
226379	1—50	50
226437	33*)	100

სერიის №	ობლიგაციის №	მოგება მანეთობით
226617	1—50	20
226838	1—50	20
226871	1—50	20
226960	1—50	20
227008	47*)	500
227012	1—50	20
227048	1—50	20
227148	1—50	20
227187	1—50	20
227274	1—50	20
227484	1—50	20
227495	28*)	100
227545	1—50	20
227585	1—50	20
227704	1—50	20
227717	1—50	20
227731	1—50	20
227759	12*)	100
228008	1—50	20
228038	1—50	20
228052	1—50	20
228076	40*)	100
228122	1—50	20
228139	1—50	20
228366	34*)	100
228507	1—50	20
228614	1—50	20
228683	1—50	20
228694	1—50	20
228865	1—50	20
228873	1—50	20
228911	1—50	20
228943	1—50	20
228954	1—50	20
229126	1—50	20
229152	1—50	20
229157	1—50	20
229406	1—50	20
229427	1—50	20
229441	1—50	20
229570	1—50	20

სერიის №	ობლიგაციის №	მოგება მანეთობით
229583	1—50	20
229617	25*)	100
229665	1—50	20
229698	1—50	20
229945	1—50	20
230142	1—50	50
230390	1—50	20
230578	1—50	20
230676	06*)	100
230684	1—50	20
230687	47*)	100
230763	1—50	20
230864	1—50	20
231203	1—50	20
231207	1—50	20
231392	1—50	20
231574	1—50	20
231969	36*)	500
232008	1—50	20
232034	1—50	20
232065	1—50	20
232078	1—50	20
232125	1—50	20
232248	1—50	20
232324	1—50	20
232357	1—50	20
232382	1—50	20
232438	1—50	20
232477	1—50	20
232593	1—50	20
232779	1—50	20
232814	1—50	20
233162	1—50	20
233212	1—50	20
233300	1—50	20
233324	19*)	100
233570	1—50	20
233580	1—50	20
233593	1—50	20
233676	1—50	20
233737	03*)	100

სერიის №	ობლიგაციის №	მოგება მანეთობით
233832	1—50	20
233987	1—50	20
234028	10*)	100
234048	1—50	20
234193	1—50	20
234254	1—50	20
234259	1—50	20
234302	1—50	20
234553	1—50	20
234576	1—50	20
234633	1—50	20
234669	1—50	20
234713	1—50	20
234779	1—50	20
234987	1—50	20
235168	1—50	20
235384	1—50	20
235397	1—50	20
235409	1—50	20
235428	1—50	20
235454	1—50	20
235485	1—50	20
235597	1—50	20
235643	1—50	20
235694	1—50	20
235702	49*)	100

სერიის №	ობლიგაციის №	მოგება მანეთობით
235712	1—50	20
235975	1—50	20
236121	1—50	20
236170	1—50	20
236247	1—50	20
236431	1—50	20
236433	1—50	20
236620	50*)	100
236777	1—50	20
236842	1—50	20
236853	1—50	20
237004	1—50	20
237020	1—50	20
237073	1—50	20
237149	1—50	20
237197	1—50	20
237263	1—50	20
237280	1—50	20
237400	1—50	20
237457	1—50	20
237641	1—50	20
237642	1—50	20
237673	1—50	20
238035	1—50	20
238118	1—50	50
238396	1—50	20

სერიის №	ობლიგაციის №	მოგება მანეთობით
238515	1—50	20
238548	1—50	20
238612	1—50	20
238730	1—50	20
238850	1—50	20
238931	29*)	100
238932	1—50	20
238965	1—50	20
239001	1—50	20
239022	1—50	50
239080	1—50	20
239098	1—50	20
239115	1—50	20
239142	1—50	20
239223	1—50	20
239287	1—50	20
239330	1—50	20
239373	1—50	20
239393	1—50	20
239430	1—50	20
239720	1—50	20
239878	1—50	20
239896	1—50	20
239918	26*)	100
239942	1—50	20
239943	1—50	20

*) ამ სერიის ობლიგაციების დანარჩენ 49 ნომერს მოგებად ხვდა 20 მანეთი თვითეულს.

ცხრილში ნაჩვენებია ათმანეთიანი ობლიგაციების მოგებანი. მოგების თანხაში შედის მოგებული ობლიგაციის ნომინალური ღირებულება.

ეს ცხრილი წარმოადგენს ოფიციალურ დოკუმენტს, რომლის მიხედვით შემნახველი სალაროები გასცემენ მოგებას დადგენილი წესით, გაზეთის მომდევნო ნომრის მიღების შემდეგ.

მოგებათა ტირაჟის ჩამტარებელი კომისიის თავმჯდომარე — ქალაქ მოსკოვის ტიმირიაზევის რაიონის მშრომელთა დეპუტატების საბჭოს აღმასრულებელი კომიტეტის თავმჯდომარე — ი. მ. ჩერტკოვი.

კომისიის პასუხისმგებელი მდივანი — ლ. ა. ვასილიევა.

უე 04049 საქართველოს კპ ცენტრალური კომიტეტის გამომცემლობის პოლიგრაფიული კომბინატი „კომუნისტი“, ლენინის ქ. № 14.