პროლეტარებო ყველა ქვეყნისა, შეერთდით!

კომუნისტი

გაზეთი გამოდის 1920 წლის 3 ივნისიდან

საქართველოს კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტის, საქართველოს სსრ უმაღლესი საბჭოს და საქართველოს სსრ მინისტრთა საბჭოს ორგანო

КОМУНИСТИ — ОРГАН ЦК КП ГРУЗИИ, ВЕРХОВНОГО СОВЕТА ГРУЗИНСКОЙ ССР И СОВЕТА МИНИСТРОВ ГРУЗИНСКОЙ ССР

1979 წელი შაბათი 19 მაისი № 116 (17461) ფასი 2 კაპ.

ხუთწლედის ადამიანები

სურათზე: თბილისის სალოკომოტივო დეპოს მოწინავე მუშები (მარცხნიდან): მემანქანის თანაშემწე ალექსანდრე ვოლოდინი, პირველი კლასის მემანქანე ოთარ ბარნაბიშვილი და მეორე კლასის მემანქანე ვაჟა ნანიტაშვილი. ისინი ახალი შრომითი წარმატებებით აღნიშნავენ სსრ კავშირის სახალხო მეურნეობის განვითარების პირველი ხუთწლიანი გეგმის 50-ე წლისთავს.

ბ. კიკვაძის ფოტო (საქინფორმის ფოტოქრონიკა).

ბოსტნეულის კონვეიერი

ქვეყნის სამხრეთიდან მაღაზიები იღებენ საადრეო ბოსტნეულს, და ყოველდღიურად ამ პროდუქციის ნაკადი სულ უფრო იზრდება. არაშავმიწანიადაგიან ზონაში, ვოლგისპირეთში, ციმბირის რაიონებში კი მხოლოდ ახლა იწყება სამუშაოები ბოსტნებში.

ასრულებენ რა პარტიის XXV ყრილობის, სკკპ ცენტრალური კომიტეტის 1978 წლის ივლისის პლენუმის გადაწყვეტილებებს, სოფლის მშრომელებმა ბევრი რამ გააკეთეს ამ დარგის სამრეწველო საფუძველზე გადაყვანისათვის. ინდუსტრიული ცენტრების გარშემო შექმნილია 1.700 სპეციალიზებული მეურნეობა. გაიზარდა კარტოფილისა და ბოსტნეულის ნათესები სარწყავ მიწებზე, სულ უფრო ფართოდ ინერგება წარმოებაში კომპლექსური მექანიზაცია.

ხუთწლედის მეოთხე წელს კოლმეურნეობებმა და საბჭოთა მეურნეობებმა გადაწყვიტეს სახელმწიფოს მიჰყიდონ 17,1 მილიონი ტონა კარტოფილი, 17,6 მილიონი ტონა ბოსტნეული, 5,9 მილიონი ტონა ხილი, 5,8 მილიონი ტონა ყურძენი, 2,3 მილიონი ტონა ბაღრეული — მეტი, ვიდრე ოდესმე. გადიდებული სოციალისტური ვალდებულებანი იკისრეს ყველა რესპუბლიკის მიწათმოქმედებმა. მეურნეობათა გაზრდილი ტექნიკური აღჭურვილობა, პროგრესული ტექნოლოგიისა და მოწინავე გამოცდილების გამოყენება საშუალებას აძლევს მათ, დაგვიანებული გაზაფხულის ხიდვადად, ოპტიმალურ ვადებში დათესონ კულტურები, მტკიცე საფუძველი ჩაუყარონ უხვ მოსავალს.

ეს მით უფრო საჭიროა, რომ მთელ რიგ რაიონებში კარტოფილის, ბოსტნეულის მოსავლიანობა ჯერ კიდევ მცირეა, პროდუქციის შესყიდვის გეგმები იშლება. ხუთწლედის სამი წლის მანძილზე ქვეყანას დიდძალი ასეთი პროდუქცია დააკლეს რიაზანის, ტულის, გორკის, პენზის ოლქების კოლმეურნეობებმა და საბჭოთა მეურნეობებმა. ივანოვოსა და კოსტრომის ოლქების მეურნეობებში კი შეამცირეს კიდეც სახელმწიფოსათვის კარტოფილისა და ბოსტნეულის საშუალო-წლიური მიყიდვა გასული ხუთწლედის დონესთან შედარებით. მოვალეთა შორის არიან მოლდავეთის მებაღეები, საქართველოს მევენახეები. რა არის ჩამორჩენის მიზეზი? ეს არა მარტო რთული ამინდის პირობების, არამედ იმის შედეგია, რომ სათანადოდ არ მოუარეს ნათესებს, იყო მოყვანილი პროდუქციის დანაკარგები.

სწორად იქცევიან ის პარტიული კომიტეტები, საბჭოთა და სასოფლო-სამეურნეო ორგანიზაციები, რომლებიც ახლა ახორციელებენ კონკრეტულ ღონისძიებებს, რათა არა მარტო შეასრულონ მიმდინარე წლის გეგმები, არამედ შეავსონ კიდეც დავალიანება. სოფლის მშრომელები ყოველ ღონეს ხმარობენ კულტურების მოსავლიანობის გადიდებისათვის. კოლმეურნეობებისა და საბჭოთა მეურნეობების პლანტაციებში შეტანილია 150 მილიონი ტონა ორგანული სასუქები. სულ უფრო მეტი შეაქვთ მინერალური სასუქები. გაფართოვდა ხარისხოვანი კარტოფილის ნათესები, შეიქმნა მეკარტოფილეთა მექანიზებული ბრიგადები და რგოლების ფართო ქსელი. სპეციალისტებმა ყოველი მინდვრისათვის შეიმუშავეს ტექნოლოგიური რუკები.

დაგვიანებულ გაზაფხულს შესწორებები შეაქვს წინათ შედგენილ გრაფიკებში. ტემპერატურის ხშირი ცვალებადობის, აცივების პირობებში განსაკუთრებული ზრუნვა სჭირდება მცენარეებს. ამავე დროს თურქმენთის სსრ გეოკ-თეფეს და აშხაბადის რაიონების მეურნეობებში, მაგალითად, დაახლოებით ას ჰექტარ საადრეო კომბოსტოს სარეველები მოედო. ამგვარი ფაქტები მოსავლის დანაკარგებს იწვევს, და უუაირათობის ყოველ შემთხვევას პრინციპული შეფასება უნდა მიეცეს.

უხვად უნდა მოვიწიოთ და არ დავკარგოთ არც ერთი კილოგრამი ნაყოფი, რათა რაც შეიძლება სრულად დავაკმაყოფილოთ მომხმარებელთა მოთხოვნა, ამას ბევრად უწყობს ხელს ბოსტნეულის მიღება უშუალოდ წარმოების ადგილებში და დამამზადებელთა მიერ მისი ტრანსპორტით გაზიდვა. საგულისხმოა ასეთი კავშირის განვითარების გამოცდილება მოსკოვის, სვერდლოვსკის, ჩელიაბინსკისა და როსტოვის ოლქებში. აქ ბოსტნეული და კარტოფილი ბაზების გეერდის ავლით გადაუცილებლად მინდვრიდან უშუალოდ მომხმარებლებთან მიაქვთ. ამავე დროს მთელ რიგ ადგილებში, მაგალითად, ვლადიმირისა და ულიანოვსკის ოლქებში პირდაპირი კავშირი ჯერ კიდევ სუსტად ვითარდება, არის მოსავლის დანაკარგები მისი დაცვა-შენახვის, ტრანსპორტირებისა და გადამუშავების დროს. ასე იმატომ ხდება, რომ ადგილობრივი საბჭოები, სასოფლო-სამეურნეო და დამამზადებელი ორგანიზაციები ნაკლებად ზრუნავენ ბოსტნეულის პროდუქციის რეალიზაციის პროგრესული ფორმების დანერგვისათვის.

ძალზე ცოტა დრო რჩება ახალი მოსავლის მახობრივ აღებამდე. მაგრამ ზოგან აგვიანებენ ალოობისათვის მზადებას. შეშფოთებას იწვევს საქმის მდგომარეობა სამხრეთ ოსეთის საკონსერვო მრეწველობის საწარმოო გაერთიანების საწარმოებში. არდონისა და ქარცინის საკონსერვო ქარხნებში ჭიანურდება ბოსტნეულის გადასამუშავებელი ხაზების დამონტაჟება. ანალოგიური სურათია ოდესის ოლქის სარატოისა და ტატარბუნარის საკონსერვო ქარხნებში, სადაც დღემდე არ მოუწესრიგებიათ საქვაბე მეურნეობა. სსრ კავშირის კვების მრეწველობის სამინისტრომ უნდა მიაღწიოს იმას, რომ ყველა საწარმო ყოველმხრივ შეიარაღებული შეხვდეს მოსავლის გადამუშავების სეზონს.

მილიონობით ტონა კარტოფილი, ბოსტნეული და ხილი უნდა მიიღონ ბაღ-ბოსტნებიდან მომხმარებლებმა. ბოსტნეულის კონვეიერის ყველა რგოლი რომ ზუსტად, შეთანხმებულად მოქმედებდეს, დროზე უნდა გავუპირველნოთ ნედლეულის ზონები ყოველ საკონსერვო საწარმოსა და სავაჭრო ორგანიზაციას, ერთად შეიმუშაოთ გადაზიდვის გრაფიკები. გაცხარებული ალოობის დროს მხოლოდ მაღალი ორგანიზებულობა მოგვცემს შესაძლებლობას თავიდან ავიცილოთ პროდუქციის დაგროვება ბაღ-ბოსტნებში, მანქანების მოცდენა. უკვე ახლა დროა ვიზრუნოთ კარტოფილისა და ბოსტნეულის დაცვა-შენახვის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის განმტკიცებისათვის. აღგილობრივმა პარტიულმა, საბჭოთა და სამეურნეო ორგანოებმა მკაცრ კონტროლს უნდა დაუქვემდებარონ ახალი ტევადობების მშენებლობა, მოქმედთა რემონტი და რეკონსტრუქცია ყოველივე იმის შესანახად, რაც საჭიროა ზამთრისათვის.

ბოსტნებისა და პლანტაციების ნაყოფით მოსახლეობის შეუფერხებელი მომარაგებისათვის დიდი პასუხისმგებლობა ეკისრებათ საავჭრო ორგანიზაციებს. ხდება ხოლმე, რომ უწყებრივი შეუთანხმებლობის გამო ფერხდება მოყვანილი მოსავლის შესყიდვა. ცენტროსოიუზმა და მისმა ადგილობრივმა ორგანოებმა უნდა გააფართოონ პირადი საკრამდამო მეურნეობებიდან ზედმეტი ბოსტნეულის, კარტოფილის, ხილის მიმღები პუნქტების ქსელი, უფრო სრულად გამოიყენონ ეს დამატებითი წყარო მშრომელთა მომარაგების გაუმჯობესებისათვის.

სოფლის პარტიულ ორგანიზაციათა საბრძოლო ამოცანა ის არის, რომ ორგანიზატორული და მასობრივ-პოლიტიკური მუშაობა წარმართონ ხუთწლედის მეოთხე წლის სოციალისტურ ვალდებულებათა წარმატებით შესრულებისათვის. ვინაიცის ოლქის იამპოლის რაიონის კომუნისტთა მაგალითისამებრ ისინი სათავეში უნდა ჩაუდგნენ შეჯიბრებას უმაღლესი საბოლოო შედეგების მიღწევისათვის. საჭიროა მივაღწიოთ იმას, რომ კოლმეურნეობების, საბჭოთა მეურნეობებისა და გადასამუშავებელი საწარმოების კოლექტივების თანამგობრობის ხელშეკრულებებმა ფართო გაქანება შეიძინოს.

მომავალი ხაზაფხულო სეზონი დიდმნიშვნელოვანი ეტაპია მოსახლეობის სურსათით მომარაგების შემდგომი გაუმჯობესების შესახებ სკკპ XXV ყრილობის მითითებათა შესრულების გზაზე. დაე სულ უფრო ძლიერდებოდეს შეჯიბრება მინდვრებში, პლანტაციებსა და ბოსტნებში სამუშაოთა მაღალი ხარისხისათვის!

მეგობრულ ვიზიტად

ჩეხოსლოვაკიის კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის პრეზიდიუმისა და ჩეხოსლოვაკიის სოციალისტური რესპუბლიკის მთავრობის მიწვევით უახლოეს დღეებში ჩეხოსლოვაკიის სოციალისტურ რესპუბლიკას მეგობრულ ვიზიტად ეწვევა სკკპ ცენტრალური კომიტეტის პოლიტბიუროს წევრი, სსრ კავშირის მინისტრთა საბჭოს თავმჯდომარე ა. ნ. კოსიგინი.

სსრ კავშირ-იუგოსლავიის მოლაპარაკება

18 მაისს კრემლში დამთავრდა სკკპ ცენტრალური კომიტეტის გენერალური მდივნის, სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის თავმჯდომარის ლ. ი. ბრეჟნევისა და საბჭოთა კავშირში მეგობრულ ვიზიტად ჩამოსული იუგოსლავიის სოციალისტური ფედერაციული რესპუბლიკის პრეზიდენტის, იუგოსლავიის კომუნისტთა კავშირის თავმჯდომარის ი. ბროზ ტიტოს მოლაპარაკება.

მოლაპარაკებაზე განაგრძეს საბჭოთა კავშირ-იუგოსლავიის ურთიერთობის მდგომარეობისა და განვითარების პერსპექტივების განხილვა. ლ. ი. ბრეჟნევმა და ი. ბროზ ტიტომ ხაზი გაუსვეს, რომ საბჭოთა კავშირისა და იუგოსლავიის, ორივე ქვეყნის ხალზების ძირეულ ინტერესებს შეესაბამება პოლიტიკაში, ეკონომიკაში, მეცნიერებაში, კულტურასა და სხვა დარგებში ორივე მხარის ურთიერთობის გამდიდრება.

მოლაპარაკების დროს აღინიშნა, რომ ზოგიერთი საგარეო-პოლიტიკური საკითხის შეფასებაში განსხვავების მიუხედავად, საბჭოთა კავშირ- იუგოსლავიის ურთიერთობაში განსმაზღვრელი მნიშვნელობა აქვს იმ ფუნდამენტურ მდგომარეობას, რომ საერთაშორისო საქმეებში სსრ კავშირიც, იუგოსლავიის სოციალისტური ფედერაციული რესპუბლიკაც იბრძვიან მშვიდობისათვის და ადამიანურობის შენელებისათვის, ყველა ქვეყნისა და ხალხის დამოუკიდებლობისათვის, სოციალური პროგრესისათვის.

ორივე მხარემ განსაკუთრებული ყურადღება დაუთმო თანამედროვეობის ერთ-ერთ უმწვავეს ამოცანას — განიარაღების პრობლემას.

მოლაპარაკების დროს, ხაზგასმით აღინიშნა, რომ საბჭოთა კავშირი და იუგოსლავია მტკიცედ იბრძვიან დაძაბულობის შენელების პროცესის გაღრმავების, მსოფლიოს ყველა რაიონზე მისი გავრცელებისათვის, პოლიტიკური დაძაბულობის შენელებისა და სამხედრო დაძაბულობის შენელების შერწყმისათვის, მშვიდობიანი საშუალებებით, მოლაპარაკების გზით თანასწორუფლებიანობის, სუვერენიტეტის, ხალხთა თავისუფალი, დამოუკიდებელი განვითარების უფლებების პატივისცემის პირობებში კრიზისული სიტუაციების მოწესრიგებისათვის.

ლ. ი. ბრეჟნევისა და ი. ბროზ ტიტოს აზრით, ყველა ქვეყანა აქტიურად უნდა მონაწილეობდეს მშვიდობის განმტკიცებისა და საერთაშორისო პოლიტიკური კლიმატის გაჯანსაღებისათვის ბრძოლაში.

იუგოსლავიის სოციალისტური ფედერაციული რესპუბლიკის პრეზიდენტმა, იუგოსლავიის კომუნისტთა კავშირის თავმჯდომარემ ი. ბროზ ტიტომ ოფიციალურ მეგობრულ ვიზიტად მიიწვია იუგოსლავიის სოციალისტურ ფედერაციულ რესპუბლიკაში სკკპ ცენტრალური კომიტეტის გენერალური მდივანი, სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის თავმჯდომარე ლ. ი. ბრეჟნევი, რომელიც კმაყოფილებით დათანხმდა მიწვევას.

ლ. ი. ბრეჟნევისა და ი. ბროზ ტიტოს მოლაპარაკებამ მეგობრულ, გულახდილ ატმოსფეროში და ურთიერთპატივისცემის სულისკვეთებით ჩაიარა.

რესპუბლიკის რკინიგზელთა მუშაობა — სკკპ XXV ყრილობის მოთხოვნების დონეზე

სკკპ ცენტრალური კომიტეტის პოლიტბიუროს წევრობის კანდიდატის, საქართველოს კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის პირველი მდივნის ამხ. ე. ა. შევარდნაძის მოხსენება ამიერკავკასიის რკინიგზის აქტივის კრებაზე 1979 წლის 14 მაისს

ამხანაგებო!

ნება მიბოძეთ საქართველოს კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტის, საქართველოს სსრ უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმისა და რესპუბლიკის მინისტრთა საბჭოს სახელით მხურვალედ მივულოცო ამიერკავკასიის რკინიგზის კოლექტივს შესანიშნავი გამარჯვება და 1979 წლის პირველ კვარტალში სოციალისტური შეჯიბრების შედეგების მიხედვით სსრ კავშირის გზათა სამინისტროს და რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაკთა პროფკავშირის ცენტრალური კომიტეტის გარდამავალი წითელი დროშით დაჯილდოდება, რომელიც დღეს გადმოგცათ გზათა მინისტრმა ამხანაგი ივანე გრიგორის ძე პავლოვსკიმ.

ნება მიბოძეთ, თქვენი სახელით გულითადად მივესალმო ამხანაგ ი. გ. პავლოვსკის, რომელიც ჩვენთან ჩამოვიდა არა მარტო სოციალისტურ შეჯიბრებაში ამიერკავკასიის რკინიგზელთა გამარჯვებასთან დაკავშირებით, არამედ იმისთვისაც, რომ ჩვენთან ერთად განიხილოს და დაგვეხმაროს ამიერკავკასიის რკინიგზის განვითარებისა და მისი მუშაობის შემდგომი გაუმჯობესების აქტუალური საკითხების გადაწყვეტაში.

ასევე ძმურად მინდა მივესალმო სომხეთის სს რესპუბლიკის წარმომადგენლებს, რომლებიც რკინიგზისათვის გარდამავალი წითელი დროშის გადაცემის გამო ზეიმობაზე ჩამოვიდნენ და თავაზიანად დათანხმდნენ თხოვნას დარჩენილიყვნენ და მონაწილეობა მიეღოთ საქართველოს სსრ რკინიგზის ტრანსპორტის ამოცანების განხილვისადმი მიძღვნილი აქტივის მუშაობაში.

ჩვენი აქტივის მუშაობა მიმდინარეობს ერთსა და იმავე დროს საქმიან და საზეიმო ვითარებაში.

საზეიმო ვითარება არათუ არ გამორიცხავს კომუნისტურ საქმიანობას, არამედ, პირიქით, ხელს გვიწყობს უფრო სერიოზულად მოვეკიდოთ გადასაწყვეტ პრობლემებს, მთელი ყურადღება დავუთმოთ რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის მწვავე და პრინციპული საკითხების განხილვას.

ჩვენ მოვალენი ვართ საქმიანად, ნაკლოვანებათა გამგებელი კრიტიკის საფუძველზე გამოვალინოთ ტრანსპორტის მუშაობის აღმავლობის ახალი რეზერვები.

ეს მით უფრო საჭიროა, რომ ტრანსპორტზე ნაკლოვანებებისათვის პასუხს მარტო რკინიგზელები როდი აგებენ. რკინიგზის მუშაობის გაუმჯობესების საქმე ჩვენი საერთო საზრუნავია. ეს არის საერთო-პარტიული, საერთოსახელმწიფო საქმე.

როგორც მახსოვს, საქართველოს კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის ბიუროს მუშაკთა ასეთი საქმიანი შეხვედრა რკინიგზელებთან უკანასკნელი წლების მანძილზე პირველია, და სასურველი იქნება, რომ მან საქმიან ვითარებაში ჩაიაროს.

ჩვენი პარტიის ცენტრალური კომიტეტი და პირადად ამხანაგი ლეონიდ ილიას ძე ბრეჟნევი ყოველდღიურად, ღრმად და ბეჯითად მუშაობენ ტრანსპორტის პრობლემების გადაწყვეტისათვის.

ამხანაგ ლ. ი. ბრეჟნევის მოხსენებებში, გამოსვლებში ტრანსპორტისათვის პარტიულ ზრუნვას განსაკუთრებული ადგილი უკავია.

სრულიად საკავშირო ალკა XVIII ყრილობაზე თავის მკაფიო გამოსვლაში ლეონიდ ილიას ძე ბრეჟნევმა, როცა სახვადა გზებს, თუ რას უნდა მოვაახმაროთ კომუნისტური საზოგადოების ახალგაზრდა მშენებელთა ენერგია, ორ დიდმნიშვნელოვან პრობლემას შორის, რომელთა გადაწყვეტაზე უდიდესწილად არის დამოკიდებული სახალხო მეურნეობის მუშაობის ეფექტიანობა და ხარისხი, მან დაასახელა ტრანსპორტი.

სკკპ ცენტრალური კომიტეტის პოლიტბიუროო, სამდივნო განსაკუთრებულ ყურადღებას უთმობენ ტრანსპორტის, კერძოდ რკინიგზის ტრანსპორტის შემდგომი განვითარების პრობლემებს.

ტრანსპორტის საჭიროებებისათვის ზრუნვისა და ყურადღების ერთ-ერთი გამოვლინება იყო გზათა სამინისტროს კოლეგიის გაფართოებულ სხდომაში სკკპ ცენტრალური კომიტეტის პოლიტბიუროს წევრის, სსრ კავშირის მინისტრთა საბჭოს თავმჯდომარის ამხ. ა. ნ. კოსიგინისა და სკკპ ცენტრალური კომიტეტის პოლიტბიუროს წევრის, სკკპ ცენტრალური კომიტეტის მდივნის ამხ. ა. პ. კირილენკოს მონაწილეობა და გამოსვლა.

დიდი პოლიტიკური მნიშვნელობის ეს ფაქტები თითოეულ ჩვენგანს გვავალდებულებს მტკიცედ მოვკიდოთ ხელი ტრანსპორტის საქმეს, ღრმად ჩავწვდეთ მის საჭიროებებს და მაქსიმალურად დავეხმაროთ დასახული ამოცანების გადაწყვეტაში.

ეჭვი არ არის, რომ ჩვენი აქტივის მუშაობა წარიმართება პარტიული საქმიანობის, ურთიერთმომთხოვნელობისა და ურთიერთნდობის ვითარებაში, კრიტიკისა და თვითკრიტიკის, გაწეული მუშაობის ყოველმხრივი ანალიზისა და სკკპ XXV ყრილობისა და საქართველოს კომპარტიის XXV ყრილობის გადაწყვეტილებათა, საქართველოს პარტორგანიზაციის იდეოლოგიური, პოლიტიკურ-აღმზრდელობითი მუშაობის შემდგომი გაუმჯობესების შესახებ სკკპ ცენტრალური კომიტეტის ცნობილ გადაწყვეტილებათა მიხედვით მომავლის გზების მეცნიერულად დასაბუთებული განსაზღვრის ნიშნით.

ტრადიციისამებრ, საბჭოთა ადამიანები, როცა გარკვეულ ეტაპს გაავლიან და ახალ მიჯნებზე გავლენ ხოლმე, უდიდესი დაინტერესებით აჯამებენ თავიანთი შრომის შედეგებს და სახავენ ახალ ამოცანებს.

ქვეყანასა და რესპუბლიკაში წარმატებით სრულდება მეათე ხუთწლედის დავალებანი.

კარგად იშრომა საბჭოთა ხალხმა დამკვრელურ 1978 წელს. ეროვნული შემოსავალი გაიზარდა 4 პროცენტით. სამრეწველო წარმოება გადიდდა 4,8 პროცენტით და 587 მილიარდ მანეთს მიაღწია. პირველად ქვეყნის ისტორიაში მარცვლეულის მთლიანმა მოსავალმა 235 მილიონ ტონას მიაღწია. მოწეულია მთელი რიგი სხვა სასოფლო-სამეურნეო კულტურების რეკორდული მოსავალიც.

გადაიდგა ახალი დიდი ნაბიჯი საბჭოთა ადამიანის მზარდ სულიერ და მატერიალურ მოთხოვნილებათა დაკმაყოფილების გზაზე. მტკიცედ შეიძლება ითქვას, რომ კიდევ ერთი ბრწყინვალე ფურცელი ჩაიწერა კომუნისტური საზოგადოების ახალგაზრდა მშენებელთა ენერგია, ორ დიდმნიშვნელოვან პრობლემას შორის, რომელთა გადაწყვეტაზე უდიდესწილად არის დამოკიდებული სახალხო მეურნეობის მუშაობის ეფექტიანობა და ხარისხი, მან დაასახელა ტრანსპორტი.

წარსული ზამთრის არაჩვეულებრივად მკაცრი პირობების მიუხედავად, აკეთებ ურიგო შედეგებია მიღწეული მიმდინარე წლის პირველ კვარტალში სახალხო მეურნეობის ყველა სფეროში.

საბჭოთა რესპუბლიკების ძმურ ოჯახში ქვეყნის სოციალური და ეკონომიკური განვითარების 1978 წლის გეგმის შესრულებაში ღირსეული წვლილი შეიტანა საქართველოს სს რესპუბლიკამ. რესპუბლიკამ მიაღწია შრომის ნაყოფიერების უმაღლეს მატებას და 101,9 პროცენტით შეასრულა სამრეწველო პროდუქციის რეალიზაციის გეგმა. სამრეწველო წარმოების მოცულობა 1977 წელთან შედარებით 7,4 პროცენტით გადიდდა. ამით რესპუბლიკის მრეწველობის მშრომელებმა შეასრულეს თავიანთი უმნიშვნელოვანესი სოციალისტური ვალდებულება სამრეწველო წარმოების ტემპის უპირატესი ზრდის შესახებ.

სახელოვნად იშრომა ჩვენმა კოლმეურნე გლეხობამ. დამზადებულია 430 ათასი ტონა ჩაის ფოთოლი და 575 ათასი ტონა ყურძენი. ამ უმნიშვნელოვანესი კულტურების ასეთი უხვი მოსავალი რესპუბლიკას წინა წლებში არასოდეს არ მოუწევია.

გადაჭარბებით შესრულდა მარცვლეულის, ციტრუსის, ხორცის, რძის, მატყლისა და სოფლის მეურნეობის სხვა პროდუქციის დამზადების გეგმები.

მწყობრში ჩადგა ენერგეტიკული გიგანტი — ენგურჰესი და მთელი რიგი სხვა ნაგებობანი.

მეათე ხუთწლედის პირველ სამ წელიწადში, მეცხრე ხუთწლედის შესაბამის პერიოდთან შედარებით, სამრეწველო პროდუქციის გამოშვება რესპუბლიკაში 51,2 პროცენტით გაიზარდა, სოფლის მეურნეობის პროდუქციის მოცულობა 71 პროცენტით გადიდდა, კაპიტალურ დაბანდებათა ათვისება — 27,6 პროცენტით, ეროვნული შემოსავალი — 45,8 პროცენტით.

როგორც მოგეხსენებათ, რესპუბლიკას ზედიზედ მეექვსედ გადაეცა სკკპ ცენტრალური კომიტეტის, სსრ კავშირის მინისტრთა საბჭოს, საკავშირო პროფსაბჭოს და სრულიად საკავშირო ალკკ ცენტრალური კომიტეტის გარდამავალი წითელი დროშა სრულიად საკავშირო სოციალისტურ შეჯიბრებაში საუკეთესო მიღწევებისათვის.

ასე გამოიყურება ყველაზე კონცენტრირებული სახით სკკპ XXV ყრილობის ისტორიულ ვალდებულებათა შესრულებისათვის საქართველოს კომუნისტებისა და რესპუბლიკის ყველა მშრომელის შთაგონებული და თავდადებული ბრძოლის მთავარი შედეგები.

ჯეროვნად ვაფასებთ რა მრეწველობის, სოფლის მეურნეობისა და მშენებლობის მუშაკთა წარმატებებს, ამავე დროს თვალს არ ვარიდებთ ნაკლოვანებებს, ზოგჯერ ძალიან სერიოზულ ნაკლოვანებებსაც სახალხო მეურნეობის ამ დარგების მუშაობაში, პირუთვნელად ვაკრიტიკებთ მათ და მოვითხოვთ, რომ უკეთ იყოს დაკანონებული შინაგანი რეზერვების გამოვლენისა და გამოყენებისათვის, მეურნეობის ყაირათიანი გაძღოლისათვის მუშაობა.

ამავე დროს ჩვენ ვამტკიცებთ: ხუთწლედის პირველი სამი წლის შედეგები რწმენას გვმატებს, რომ სწორ გზას ვადგავართ და ეჭვი არ არის, რომ ჩვენ წინაშე მდგომი ამოცანები წარმატებით გადაწყდება ხალხს შეუპოვარი გარჯის წყალობით.

რესპუბლიკის გაზრდილი ეკონომიკური პოტენციალი იმის საიმედო ბაზა გახდა, რომ შესაბამისად გაგვეუმჯობესებინა მშრომელთა მატერიალური კეთილდღეობა, გაგვედიდებინა შრომითი შემოსავალი, საჭონლბრუნვა, დაგვეჩქარებინა საცხოვრებელი სახლების, სკოლების, საადგილმყოფოების საექსპლოატაციოდ გადაცემა, კიდევ უფრო განგვეკითარებინა მეცნიერება და კულტურა.

არის გარკვეული კანონზომიერება და თანამიმდევრობა იმაში, რომ საქართველოს კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის პლენუმებზე მოწვეულობის, სოფლის მეურნეობის განვითარების ამოცანების, კაპიტალური მშენებლობის ორგანიზაციის საკითხების განხილვის შემდეგ ჩვენ გადავწყვიტეთ თქვენთან ერთად ღრმად გავრკვეულიყავით და ყოველმხრივ განგვეხილა ტრანსპორტის პრობლემები.

სახალხო მეურნეობის უკლებლივ ყველა დარგს ნორმალურად მუშაობა და დაძაბული გეგმების შესრულება შეუძლია მხოლოდ იმ პირობით, თუ შეუფერხებლად მოემსახურება ტრანსპორტი. და ტვირთზიდვაზე რესპუბლიკის მოთხოვნილებათა დაკმაყოფილებაში, რა თქმა უნდა, მთავარ როლს ასრულებს ამიერკავკასიის რკინიგზა — ჩვენი მხარის ძირითადი ეკონომიკური არტერია. ტვირთზიდვის უდიდესი მოცულობის სამუშაოებს ასრულებს რკინიგზა, რომელიც გადაჭიმულია აღმოსავლეთიდან დასავლეთისაკენ და შემდეგ ჩრდილოეთისაკენ აზერბაიჯანის სს რესპუბლიკის საზღვრებიდან რუსეთის სფსრ კრასნოდარის მხარემდე, მოუცავს რესპუბლიკის ძირითადი სამრეწველო ცენტრები და ბევრი საოფლო-სამეურნეო რაიონი.

18 მილიარდი ტონაკილომეტრი — ასეთია 1978 წლის ტვირთბრუნვა. შესადარებლად დავინტერესდით, ტვირთბრუნვის რა ღონეა მთელი რიგი იმ კაპიტალისტური ქვეყნების რკინიგზებზე, რომლებიც ტერიტორიით, მოსახლეობის რიცხვით დაახლოებით საქართველოს თანაბარი არიან, ან გვესაზღვრებიან. გამოირკვა, რომ ბელგიის რკინიგზებზე წლიური ტვირთბრუნვა შეადგენს 6,7 მილიარდ ტონაკილომეტრს. ჰოლანდიისა—2,7 მილიარდ ტონაკილომეტრს და თურქეთისა — 7,9 მილიარდ ტონაკილომეტრს. მაშასადამე, მარტო ამიერკავკასიის რკინიგზა ასრულებს მეტი მოცულობის ტვირთზიდვის სამუშაოებს, ვიდრე ჩამოთვლილი კაპიტალისტური ქვეყნები ერთად.

სსრ კავშირის გზათა სამინისტროს ინფორმაციის სამეცნიერო-კვლევითი ინსტიტუტის მონაცემებით, მეათე ხუთწლედის სამ წელიწადში საბჭოთა კავშირის რკინიგზებზე ტვირთბრუნვა გაიზარდა 104,3 პროცენტი, ხოლო ამიერკავკასიის რკინიგზაზე — 112,5 პროცენტით. ამ დიდმნიშვნელოვანი მაჩვენებლით ამიერკავკასიის რკინიგზა საბჭოთა კავშირში პირველ ადგილზე გამოვიდა.

ტვირთის გაგზავნის (დატვირთვა ტონობით) ზრდამ საბჭოთა კავშირის რკინიგზის ქსელში შეადგინა 104,3 პროცენტი, ხოლო ამიერკავკასიის რკინიგზაზე — 112,8 პროცენტი. ამიერკავკასიის რკინიგზას მესამე ადგილი უკავია ბელორუსიისა და ყაზახეთის რკინიგზების შემდეგ.

სამი წლის განმავლობაში საბჭოთა კავშირის რკინიგზების ქსელში ვაგონების ბრუნვა შენელდა 8,9 პროცენტით, ხოლო ამიერკავკასიის რკინიგზაზე — 10,5 პროცენტით. ამ უნიკალური მაჩვენებლით რკინიგზა მე-16 ადგილზეა, რაც, რა თქმა უნდა, შეუწყნარებელია.

ამიერკავკასიის რკინიგზაზე ტვირთზიდვის მაღალი დონე უნდა შევუხამოთ მგზავრთა ინტენსიურ გადაყვანას. მხედველობაში ვიღებთ რა ამ არცთუ უმნიშვნელო გარემოებას, აგრეთვე ისეთ ფაქტორებს, როგორიც არის რკინიგზის ნათლად გამოხატული მთიანი პროფილი და მეორე ლინდგაგებით არასაკმარისი უზრუნველყოფა, ტრანსპორტის დარგის სპეციალისტებიც რომ არ ვიყოთ, ადვილად წარმოვიდგენთ, თუ რა დაძაბულ პირობებში მიმდინარეობს სექსპლოატაცია მუშაობა.

ამიერკავკასიის რკინიგზას ვერ მივიჩნევთ ჩვეულებრივ სატრანსპორტო მაგისტრალად. საქართველოს სს რესპუბლიკისათვის მას გაცილებით დიდი მნიშვნელობა აქვს. ამ ოქტომბრის რევოლუციის ორდენი, რომელიც ამაყად ციმციმებს მაგისტრალის დროშაზე, მარტო საწარმოო სფეროში მისი წარმატებების აღიარება როდია.

ამიერკავკასიის რკინიგზა, რომლის პირველი — ფოთ-თბილისის უბანი საექსპლოატაციოდ გადაეცა 1872 წლის ოქტომბერში, ე. ი. ას წელზე მეტი ხნის წინათ, გაყვანილია რთული რელიეფის პირობებში, შენდებოდა ისეთი უნიკალური საინჟინრო ნაგებობანი, როგორიც არის სურამისა და ჯაჯურის გვირაბები, მოლითისა და ზამანლის ვიადუკები და სხვ. იგი თავისი დროისათვის სამამულო ინჟინრული აზრის დიდი შემოქმედებითი გამარჯვება იყო.

ამიერკავკასიის რკინიგზას დიდი ეკონომიკური და კულტუ-

(გაგრძელება მე-2 გვ.)

ფერმებს — საკუთარი საკვები!

ხობისა და გურჯაანის რაიონების სოფლის მშრომელთა მიმართვა რესპუბლიკის ყველა საკვებდამამზადებელს

19-20 მაისს საკვების წარმოების, დამზადებისა და გადამუშავების სეზონისათვის მზადყოფნის დათვალიერებაა

ხალხის კეთილდღეობის არსებითი გაუმჯობესება მეათე ხუთწლედის მთავარი ამოცანაა. ამ ამოცანის გადაწყვეტაში განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება მეცხოველეობის აღმავლობას. უკანასკნელ წლებში ჩვენს რესპუბლიკაში ბევრი რამ გაკეთდა ხორცის, რძის, კვერცხის წარმოების გადიდებისათვის. ამასთან საქმის მდგომარეობის ანალიზი გვიჩვენებს, რომ დარგის შემდგომი განვითარებისათვის საჭიროა კიდევ უფრო განვამტკიცოთ საკვები ბაზა. მტკიცე საკვები ბაზის შექმნა დაუსახეს სოფლის მშრომელებს სკკპ ცენტრალური კომიტეტის 1978 წლის ივლისისა და ნოემბრის პლენუმებმა და საქართველოს კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის XVIII პლენუმმა. პარტიის გადაწყვეტილებათა განხორციელებასთან ერთად ჩვენ ვაფასებთ საკვები კულტურების ნათესებს, ყველანაირად ვადიდებთ სამარცვლე ფურაჟის წარმოებას.

ჩვენი რაიონები სხვადასხვა კლიმატურ ზონაში მდებარეობს. ჩვენში ბალახისა და ძირხვენების მოყვანის თავისებური პირობებია, მაგრამ გვაქვს ერთი საერთო რამ — ეს არის რეალური შესაძლებლობა ინტენსიურად გამოვიყენოთ საკვებწარმოების რეზერვები, უზრუნველვყოთ საზოგადოებრივ და პირად მეურნეობათა პირუტყვი საკუთარი წარმოების საკვებით, გადავაქციოთ მეცხოველეობა მაღალპროდუქტ

რესპუბლიკის რკინიგზელთა მუშაობა — სკკპ XXV ყრილობის მოთხოვნების დონეზე

(გაგრძელება)

რული მნიშვნელობა აქვს. მისმა მშენებლობამ მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა აზერბაიჯანის, სომხეთისა და საქართველოს ხალხთა ცხოვრებაში. რკინიგზის მთავარ სახელოსნოებში შეიქმნა პირველი მარქსისტული წრეები, სადაც ლენინური წრეობა გაიარეს პროფესიონალ რევოლუციონერთა კადრებმა, ზოგიერთი მათგანი მოგვიანებით სათავეში ჩაუდგა მეფის თვითმპყრობელობის წინააღმდეგ ბრძოლას.

ამიერკავკასიის რკინიგზა იყო ამიერკავკასიაში მუშათა რევოლუციური მოძრაობის აკვანი. აქ 1891-1892 წლებში მუშაობდა და რევოლუციურ მოღვაწეობას ეწეოდა ა. მ. გორკი. 1898 წლიდან მარქსისტული მოძღვრების პროპაგანდაა წარმოებდა ი. ბ. სტალინის ხელმძღვანელობით. 1900 წელს რკინიგზელთა გაფიცვას ხელმძღვანელობდა მ. ი. კალინინი.

რკინიგზელები გაბედულ, შეურიგებელ ბრძოლას ეწეოდნენ მენშევიკების, მუსავათელების, დაშნაკების წინააღმდეგაც, რომლებმაც ხელთ იგდეს ძალაუფლება ამიერკავკასიის რესპუბლიკებში.

საბჭოთა ხელისუფლებამ მათგან მემკვიდრეობით მიიღო დანგრეული მეურნეობა, რომელიც დაუყოვნებლივ უნდა აღდგენილიყო. ამას უდიდესი ენერგია სჭირდებოდა, უნდა აღედგინთ და განვითარებინათ სახალხო მეურნეობა და უპირველეს ყოვლისა რკინიგზის ტრანსპორტი.

1922 წელს საქართველოში გზათა სახალხო კომისარი ფ. ე. ძერჟინსკი ჩამოვიდა და უშუალო მონაწილეობა მიიღო ამიერკავკასიის რკინიგზის აღდგენის მწვავე პრობლემების გადაჭრაში.

რკინიგზის რეკონსტრუქციის მთავარი რგოლი იყო ელექტრიფიკაცია. უკვე 1921 წელს შეუდგენენ წყლის რესურსების ძიებას ჰიდროელექტროსადგურის მშენებლობისათვის. პრაქტიკულად ორი ელექტროსადგური — ზაჰესი და რიონჰესი, რომლებმაც ენერგია მისცეს მატარებლების წევისათვის, შეერთდა 110 კილოვატი სიმძლავრის 200 კილომეტრი სიგრძის ელექტროგადამცემი ხაზით, რომელიც ერთ-ერთი პირველი იყო საბჭოთა კავშირში.

ყველაფერი, რაც დაკავშირებული იყო სურამის უღელტეხილის უბნის ელექტრიფიკაციასთან, დაპრიალებებთ დაწყებული და სამშენებლო-სამონტაჟო სამუშაოებით დამთავრებული, საკუთარი ძალებით შესრულდა. მაშინ არ ჰქონდათ გამოცდილება, არ იყო მზა გადაწყვეტილებანი. მაგრამ უმაგალითო საბჭოთა პატრიოტიზმმა და მისწრაფებამ თავისი წვლილი შეეტანათ გოელროს გეგმის შესრულებაში, უზარმაზარეყო ამოცანის ბრწყინვალედ გადაწყვეტა. 5 წელიწადში — 1927-დან 1932 წლამდე საბჭოთა კავშირში პირველი მაგისტრალური უბანი ელექტრიფიცირებული იყო და ელმავლებმა პირველმა მატარებელმა უღელტეხილის უბანზე გაიარა 1932 წლის 16 აგვისტოს.

სურამის უღელტეხილის შემდეგ მზარდი ტემპით გრძელდებოდა რკინიგზის სხვა უბნების ელექტრიფიკაცია და 1941 წლისათვის ელექტროწევაზე გადაყვანილ იქნა დაახლოებით 300 კილომეტრი.

ომამდელი ხუთწლედების მანძილზე მიღწეულმა რკინიგზის ტრანსპორტის აღმავლობამ, რკინიგზელთა გაზრდილმა დისციპლინამ და კვალიფიკაციამ უზრუნველყო დიდი სამამული ომის მკაცრ პირობებში მაგისტრალის შეუფერხებელი მუშაობა. ომის დაწყებისთანავე ამიერკავკასიის რკინიგზა ემსახურებოდა ირანის ჯარფა-თავრიზის რკინიგზის ხაზს, ხოლო მოგვიანებით მისი კოლექტივი აქტიურად მონაწილეობდა მტრის მოგერიებაში, რომელიც ამიერკავკასიაში მოიწევდა, გერმანელ ფაშისტთა ჯარების გასაღგურებაში ჩრდილოეთ კავკასიაში და კავკასიის ტერიტორიის განთავისუფლებაში.

ომის პერიოდში რკინიგზის კოლექტივმა 19-ჯერ გამარჯვა სრულიად საკავშირო სოციალისტურ შეჯიბრებაში და 12-ჯერ დაჯილდოდა თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის გარდამავალი წითელი დროშით. ოპერატიულ ვითარებაში, დროებითი სქემით განხორციელდა შავი ზღვის ხაზის ჩრდილოეთისა და სამხრეთი უბნების შეერთება ჯარების გადასაყვანად. ამ ხაზმა მარტო ომის დროს როდი შეასრულა მნიშვნელოვანი როლი, მან მერიუ, უფრო მოკლე გასასვლელი შექმნა ამიერკავკასიიდან, რითაც მკვეთრად გაუმჯობესა სახალხო სამეურნეო კავშირურთიერთობა, მგზავრების გადაყვანა და ტვირთზიდვა.

ომისშემდგომი პერიოდის მთელი რიგი ახალმშენებლობებიდან დიდი სახალხო-სამეურნეო მნიშვნელობა აქვს ერევან-რაზდანსევანის ხაზს, რომელიც ახლა სევანის ტბის აღმოსავლეთ ნაპირზე გრძელდება.

ომისშემდგომი ხუთწლედების მანძილზე შესამჩნევად იცვალა სახე მაგისტრალმა, რომლის ფოლადის ლიანდაგებმა განამტკიცა ამიერკავკასიის ხალხთა ისტორიული მეგობრობა და ძმობა.

მას შემდეგ, რაც აზერბაიჯანის რკინიგზა დამოუკიდებლად გამოიყო, საქართველოს, სომხეთისა და აზერბაიჯანის რკინიგზელთა მეგობრობა და თანამშრომლობა არათუ არ შენელებულა, არამედ კვლავ ვითარდებოდა და მტკიცდებოდა. რკინიგზების აღჭურვის ტექნიკური ღონისძიებანი ერთიანი გეგმით ხორციელდება. მათი კოლექტივები ერთმანეთს უზიარებენ ფასდაუდებელ გამოცდილებას.

მტკიცე მეგობრობა აკავშირებს ამიერკავკასიისა და ჩრდილოეთ კავკასიის რკინიგზის მგზავრალგბის რკინიგზელებს. ეს მკაფიოდ ვლინდება შავი ზღვის შესაპირაპირებელ ხაზზე ყოველდღიური ერთსულოვანი მუშაობით და, უწინარეს ყოვლისა, ორი დიდი მრავალეროვანი კოლექტივის ტრადიციული სოციალისტური შეჯიბრებით.

იმ პერიოდში, როცა ჩრდილოეთკავკასიელები ადღერ-ტუაფსეგელორეჩენსკაიას მონაკვეთების ელექტრიფიკაციის სამუშაოებს ასრულებდნენ, ამიერკავკასიელები მათ ყოველმხრივ პრაქტიკულ დახმარებას უწევდნენ, უზიარებდნენ საკონტაქტო ქსელისა და წევის ქვესადგურების დამონტაჟების მდიდარ გამოცდილებას. თავის მხრივ, ჩრდილოეთ კავკასიის რკინიგზის სპეციალისტები დაეხმარნენ ამიერკავკასიის ლიანდაგის მუშაკებს სამტრედიის განყოფილების უბნების სადისპეტჩერო ცენტრალიზაციით აღჭურვაში. სამტრედიელი დისპეტჩერები პრაქტიკას გადიოდნენ ტუაფსეგს განყოფილებაში. მრავალი წელია ერთმანეთს ეჯიბრებიან ტუაფსესა და სოხუმის სალოკომოტივო დეპოების, სოხუმისა და სოჭის ვაგზლების კოლექტივები.

მეგობრობა და ურთიერთდახმარება მნიშვნელოვან როლს ასრულებს იმ ამოცანების გადაწყვეტაში, რომლებიც ამიერკავკასიის რკინიგზელთა წინაშეა დასახული სკკპ XXV ყრილობის გადაწყვეტილებებში.

საქართველოში ძნელია იპოვო ისეთი ოჯახი, რომელიც ასე თუ ისე არ იყოს დაკავშირებული რკინიგზასთან. თითქმის ყოველ ჩვენს სამინისტროში შეხვდებით ხელმძღვანელ სამუშაოზე — თვით მინისტრის ჩათვლით ყოფილ რკინიგზელებს. ხალხში რკინიგზელს დიდი ავტორიტეტი აქვს მოხვეჭილი და სპპკიიდან ითვლება მისი შრომა. ახლანდელი თაობის ღირსების საქმეა კი არ დაკარგოს, არამედ უფრო განადიდოს ეს სახელი.

როცა მრეწველობის, სოფლის მეურნეობისა და მშენებლობის მუშაკთა მიღწევებზე ვლაპარაკობთ, კარგად გვესმის, რომ ეს წარმატებანი წარმოუდგენელი იქნებოდა, რკინიგზელები რომ არ დაგვხმარებოდნენ კოლოსალური მოცულობის ნედლეულის, მასალების, საწყავის გადაზიდვასა და მზა პროდუქციის დროული გადატანაში.

სახალხო-სამეურნეო ტვირთის დატვირთვის ხუთწლედის სამი წლის გეგმა შესრულებულია ვადამდე, 1978 წლის 27 დეკემბრისათვის და გეგმის გადამეტებით დატვირთულია 577,3 ათასი ტონა. მეცხრე ხუთწლედის პირველ სამ წელიწადთან შედარებით მატებამ 30,6 პროცენტი შეადგინა.

მაგრამ, უნდა აღვნიშნოთ, რომ რკინიგზა სრულად ვერ აკმაყოფილებს სახალხო მეურნეობის ადგილეული დარგების მოთხოვნებს. მაგალითად, 1978 წელს სამტრედიის განყოფილებამ გადაიხადა ჯარიმა — 294 ათასი მანეთი იმის გამო, რომ ვაგონები და კონტეინერები დროულად ვერ მიაწოდა გეგმით გათვალისწინებული ტვირთზიდვისათვის, ხოლო თბილისის განყოფილებამ — 154 ათასი მანეთი.

ხშირად კრიზისული სიტუაცია იქმნება სოფლის მეურნეობის პროდუქტების — ბოსტნეულის, კარტოფილის, ციტრუსების გადაზიდვაში, რომელთა დატვირთვა-გაგზავნის შეყოვნება შეუწყნარებელია. შარშან სადღეო კარტოფილის თითქმის მთელი პარტია დახურული ვაგონებით გადაჰქონდათ, რასაც არ შეეძლო გავლენა არ მოეხდინა პროდუქციის ხარისხზე.

ამას წინათ პრესის ცენტრალურმა ორგანოებმა, კერძოდ, „ლიტერატურნაია გაზეთამ“, მიზნად დაისახეს დაედგინათ, სად ხდება ხილის ხარისხის გაუარესება და გაფფუჭება, განახორციელეს ექსპერიმენტი, რომელმაც გამოავლინა სერიოზული დეფექტები მალფუჭებადი პროდუქტების მოძრაობისადმი კონტროლის სისტემაში: ვაგონები რამდენიმე დღეღამეს დგანან სადგურებში და ელოდებიან გაგზავნას, ზოგჯერ კი მათ დანიშნულების ადგილას გაგზავნან შემოვლითი გზით ნაცვლად უმოკლესი გზისა, ამიტომ პროდუქციის მიწოდების ვადა უზუბუდა ირღვევა. ჩვენს ქვეყანაში არსებობს ტვირთზიდვის დაგეგმვის ზუსტად შემუშავებული სახელმწიფო სისტემა, რომელიც დაკავშირებულია სახალხო მეურნეობის მოთხოვნებსა და ტრანსპორტის შესაძლებლობებთან, გადასაზიდი საშუალებებით, შრომითი და ენერგეტიკული რესურსებით მის უზარმეზეგოდ ყოფასთან და ა. შ. მაგრამ ამ შემთხვევაში ჩვენ გვაინტერესებს საკითხი: ხომ არ არის ტრანსპორტზე ფარული რეზერვები, რომ ლოკომოტივებისა და ვაგონების უკეთ გამოყენების გზით გავადიდოთ ტვირთის გადაზიდვა მოცულობა, ავამაღლოთ მუშაობის ეფექტიანობა და ხარისხი, უფრო სრულად დავაკმაყოფილოთ სახალხო მეურნეობის ყველა დარგის მოთხოვნილება? როგორც უკვე აღინიშნა, ეს აქტიური დღის წესრიგის ძირითადი საკითხი და დღეკანდელი საუბრის მთავარი საგანია.

უკანასკნელი სამი წლის მანძილზე რკინიგზის საექსპლოატაციო მუშაობაში იგრძნობა ერთი მეტად უარყოფითი ტენდენცია — ვაგონების ბრუნვის გაზუსტირული შენელება. თუ 1975 წელს იგი შეადგენდა 2,58 დღე-ღამეს, 1976 წელს შენელდა 2,63 დღე-ღამემდე, 1977 წელს 2,64 დღე-ღამემდე და 1978 წელს მიაღწია 2,83 დღე-ღამეს. გეგმით გათვალისწინებული 2,58 დღე-ღამის ნაცვლად.

რას ნიშნავს ბრუნვის ეს შენელება რკინიგზის ტრანსპორტისა და მთლიანად სახალხო მეურნეობისათვის?

დღე-ღამეში ვაგონის ბრუნვის შენელების ყოველი მეათედი წილი ამიერკავკასიის რკინიგზის პირობებში გვიკარგავს შესაძლებლობას წელიწადში გადაზიდოთ 3 მილიონი ტონა ტვირთი. ვაგონების ბრუნვის 10 პროცენტით შენელებამ შარშან სახალხო მეურნეობას დაუკარგა შესაძლებლობა დამატებით გადაეზიდა 7,8 მილიონი ტონა ტვირთი.

ვერ შევურიგდებით, როგორც უკვე ზემოთ აღინიშნა, რომ ამ მაჩვენებლის მიხედვით ქვეყანაში მე-16 ადგილზე ვიყოთ.

ვაგონების ბრუნვის დაჩქარება დატვირთვის მოცულობის გადიდებისა და ტვირთზიდვაზე სახალხო მეურნეობის მოთხოვნილებების დაკმაყოფილების მთავარი რეზერვებია.

სავსებით შესაძლებელია, რომ ტვირთზიდვაზე ასეთი დამატებითი მოთხოვნილება რესპუბლიკაში არც იყო, მაგრამ მთელი სახალხო მეურნეობის მასშტაბით ასეთი მოთხოვნილება უთუოდ არსებობდა.

1975-დან 1978 წლამდე ვაგონების დატვირთვის მაჩვენებლები 10 პროცენტით გაიზარდა, ხოლო რკინიგზაზე ვაგონების სამუშაო პარკი ამავე ხნის მანძილზე 17 პროცენტით გადიდდა, მაშასადამე, თუმცა რკინიგზამ შეასრულა ტვირთზიდვის გეგმა, მაგრამ ეს მეტად ძვირი დაუჯდა. იგი იყენებდა ვაგონებს, რომლებიც მას არ ეკუთვნოდა და რკინიგზის ქსელის სხვა უბნებს არომეევდა დასატვირთ რესურსებს. გეგმის ასეთი შესრულება, რა თქმა უნდა, ხელს არ გვაძლევს.

ცალკეულ პერიოდებში სამუშაო პარკის სიჭარბე რამდენიმე ათას ვაგონს აღწევდა. ამ მიზეზის გამო ძირითადი კვანძები და სადგურები იქცეოდნენ ვაგონების უუფლებოდ დაყოვნების ადგილად, კარგავდნენ მანევრულობას მუშაობაში, რაც კიდევ უფრო აღრმავებდა სიფლეებს რკინიგზის საექსპლოატაციო საქმიანობაში.

ანალიზი გვიჩვენებს, რომ ერთი ბრუნვის პროცესში დროის 89,5 პროცენტი ვაგონი სადგურის ლიანდაგებზე დგას და მხოლოდ დროის 10,5 პროცენტი მოძრაობს მატარებლების შემადგენლობებში.

ისმება კითხვა: რამდენად გამართლებულია ვაგონების ასეთი ხანგრძლივი მოცდენა? გვესმის, რომ სადგურებში ვაგონის დატვირთვა-გადმოტვირთვისათვის საჭიროა გარკვეული დრო. ამ მიზნით ხორციელდება ტექნოლოგიური პროცესების სრულყოფა და განისაზღვრება მოცდენის ტექნიკურად დასაბუთებული ნორმები.

ნორმის მიხედვით ვაგონის ერთ სატვირთო ოპერაციას სჭირდება არა უმეტეს 21,7 საათისა, ფაქტიურად კი შარშან მოცდენამ 23,71 საათი შეადგინა, ე. ი. ნორმაზე 9,4 პროცენტით მეტი. გავლილ სამ წელიწადში ვაგონების მოცდენა დატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციების დროს გაიზარდა 1,5 საათით ანუ 7 პროცენტით.

სამანევრო მუშაობისა და დატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციების ტექნოლოგიას რომ სრულყოფთ, კი არ უნდა გავადიდოთ, არამედ წლითიწლითი შევამციროთ ვაგონების მოცდენა.

ჩვენ ვიცით, რომ ვაგონების დაყოვნება მნიშვნელოვანწილად ხდება რაუსპუბლიკის ზოგიერთი სამინისტროს მიზეზით, რომლებმაც ვერ შეძლეს ზუსტად მოეწყოთ დატვირთვის ოპერაციები საქვეუწყებო საწარმოების მისასვლელ ლიანდაგებზე. მათ შესახებ საგანგებო საუბარი გვიქნება.

მაგრამ თვით რკინიგზის სადგურები ამ საკითხში უარყოფითს მაგალითს იძლევიან.

თბილისის კვანძის სადგურების შემოწმების პროცესში დადგინდა, რომ ყველაზე დიდი — თბილისის საკვანძო სადგურები და თბილისის საკვანძო სადგურები სიძნელეებს განიცდიან იმის გამო, რომ შეზღუდულია მათი სასაწყობო ტევადობა, საკმარისად არ იყენებენ მექანიზაციას, აკლიათ მტვირთავი მუშები.

აი რატომ არის, რომ ერთი საატვირთო ოპერაციის დროს ვაგონების მოცდენა, რომელიც თბილისის სატვირთო სადგურში 1975 წელს 25,2 საათს შეადგენდა, ყოველწლიურად იზრდებოდა და 1978 წელს 35 საათს მიაღწია და ნორმას 32 პროცენტით გადაჭარბა.

ხელმიშვებულია მუშაობა სატვირთო ოპერაციების დროს ვაგონების მოცდენის ნორმების დაცვაში ეგრეთ წოდებულ შუალედურ სადგურებში, ესე იგი კასპის, აბაშის, სვირის ტიპის სადგურებში.

ამ სადგურებს, რომლებიც უპირატესად სასოფლო-სამეურნეო რაიონებს ემსახურებიან, სოლიდური ტვირთბრუნვა აქვთ და დიდმნიშვნელოვან საქმეს აკეთებენ. რესპუბლიკის ტერიტორიაზე 104 ასეთი სადგურია. 1975 წელს 57 მათგანმა შეასრულა სატვირთო ოპერაციების დროს ვაგონების მოცდენის ნორმა, 1976 წელს—39, 1977 წელს — 36, ხოლო 1978 წელს — მხოლოდ 19 სადგურმა.

რკინიგზა, რომელმაც თანდათანობით დათმო თავისი პოზიციები, იქმედი მეიდა, რომ ამ-ყმაფად სადგურების 82 პროცენტი ვერ ასრულებს ვაგონების მოცდენის საგეგმო ნორმას.

მინდა შევეხო ვაგონების მოცდენის ისეთ ნაირსახეობას, რომელთანაც ტრანსპორტის კლიენტურას არავითარი დამოკიდებულება არა აქვს. საქმე ეხება სატრანზიტო ვაგონების მოცდენას სახარისხებელ და საყობნო სადგურებში, სადაც წარმოებს მნიშვნელოვანი ვაგონნაკადების გადამუშავება და სხვადასხვა მიმართულების მატარებლების შედგენა. 1975 წელს ვაგონების საშუალო მოცდენამ ამ სადგურებში 5,87 საათი შეადგინა, ხოლო 1978 წელს 6,38 საათს მიაღწია.

როგორც ზედავთ, აქაც გვაქვს ვაგონების მოცდენის ზრდის ტენდენცია.

აქ ამინდს ქმნის თბილისის სახარისხებელი სადგური, სადაც შარშან საექსპლოატაციოდ გადაეცა 1,3 მილიონი მანეთი ღირებულების მექანიზებული გორაკი, რის მეოხებით ვაგონის გადამუშავების უნარი თეორიულად დღე-ღამეში ასობით ვაგონამდე გაიზარდა.

მაგრამ ვერც ერთხელ, ყველაზე ზელსაყრელ დღესაც კი, გორაკმა ვერ მიაღწია თავის საპროექტო სიმძლავრეს. ამავე დროს თბილისის სახარისხებელმა სადგურმა მიღებაზე უარის თქმის გამო მისასვლელ გზებზე დაყოვნა 4.382 მატარებელი 9.705 საათით, რის შედეგადაც სახელმწიფოსათვის მიყენებულმა ზარალმა 2 მილიონ მანეთს გადააჭარბა.

1977 წელს თბილისის სახარისხებელმა სადგურმა, რომელიც მუშაობდა ძველ ნახევარგორაკზე, სადაც ხელის შრომა იყო, შეასრულა ვაგონის საშუალო მოცდენის ნორმა — 7,9 საათი, 1978 წელს კი გაუმჯობესებელი ტექნიკური ბაზის პირობებში, მოცდენა 8,7 საათამდე გაიზარდა.

რით არის გამოწვეული ასეთი მდგომარეობა?

რა თქმა უნდა, ბევრი რამ არის დამოკიდებული სადგურის ხელმძღვანელებზე. საკმაოდ ღრმად არ არის ათვისებული ახალი ტექნიკა, რის გამო ზოგჯერ მწყობრიდან გამოდის ტელემბრანის სისტემა და ცდება გორაკი. დაკომპლექტებულია წამყვან პროფესიათა შტატი და ა. შ. მაგრამ იმ მთავარი მიზეზების აღმოფხვრა, რომელთა გამო სადგური მეფიქრებებით მუშაობს, დამოკიდებულია თბილისის განყოფილებისა და მისდამი დაქვემდებარებული სადისპეტჩერო აპარატის ხელმძღვანელობაზე.

ტექნოლოგიური პროცესის თანაბამად მომზადებული შეპადგენლობა გასაგზავნ ვაგონებს შემოწმებისა და ლოკომოტივის მისვლის მოლოდინში შეიძლება 54 წუთს იდგეს. პრაქტიკულად კი გამზადებული მატარებლები ორჯერ მეტ ხანს ყოვნდება — საშუალოდ 2 საათს. ეს აფერხებს ოთხი მხრიდან განოწყვიტლივ მომავალი მატარებლების მიღებას.

და აი სეკ, სადგურის მუშაობის ტექნოლოგიის ერთი დარღვევა იწვევს მთელ რიგ სხვა დარღვევებს, რომლებიც საბოლოო ანგარიშით ფოქიზს მატარებლების მოძრაობას.

ელმავლები საკმარისია, მაგრამ მათ აშკარად არ იყენებენ დამაკმაყოფილებად. ელმავლების სამუშაო დროის დაახლოებით 9-10 პროცენტი ფუჭად იხარჯება სადგურებში არამწარმოებლურ გაჩერებებზე.

უკეთ უნდა გამოვიყენოთ ლოკომოტივები იქ, სადაც ისინი საჭიროა.

თბილისის სახარისხებელ სადგურში აშენებულია 1,5 მილიონ მანეთად ღირებული სპეციალური საექსპლოატაციო დეპო, მაგრამ ლოკომოტივებით მატარებლების მოძრაობის უზრუნველყოფის მდგომარეობა კი არ გაუმჯობესდა, არამედ გაუარესდა.

მატარებლის მიღებლობა მოძრაობის ერაფიკის ჩვეულებრივი დარღვევა ან წარმოებაში რიგითი ტექნოლოგიური შეფერხება როდია. ამ ფაქტს ძალიან ცუდი შედეგები შეიძლება მოჰყვეს.

მიღებელ მატარებლებს რუსთავში აყენებენ. ეს სადგური თანდათანობით კარგავს მანევრულობას და თავს ვერ ართმევს თავის ძირითად ამოცანას — მომსახურეოს მსხვილი სამრეწველო ცენტრის საწარმოებს. მდგომარეობიდან გამოსვლის ძებნაში თბილისის განყოფილება იძულებული ხდება შეადგინოს მატარებლების მიღება მეზობელი კიროვაბადის განყოფილებიდან. აზერბაიჯანის რკინიგზა ამაზე იმით რეაგირებს, რომ აყოვნებს ჩრდილოეთ კავკასიის რკინიგზიდან მატარებლების მიღებას.

დარღვევათა ჯაჭვი იზომება, მოიცავს ახალ რკინიგზებს. ამ ვითარებაში ჩრდილოეთ კავკასიის რკინიგზა, ხოლო შემდეგ სხვა რკინიგზებიც მიმართავენ „რეგულირების“ დაუშვებელ ხერხებს, ზღუდავენ ტვირთის გამგზავნას სამხრეთისაკენ, ესე იგი აზერბაიჯანში, საქართველოსა და სომხეთში.

ამის შედეგად სახალხო მეურნეობა კარგავს ლითონის, ნეტყის, ცვილნტისა და სხვა მეტად საჭირო მასალების ფონდებს.

ყველა ეს სიძნელე განსაკუთრებით მწვავდება პეროიოდში, როცა ამა თუ იმ მოსაზრებით სამხრეთის ნაკადს, ესე იგი ჯოლფასა და ერევანში გასაგზავნ ტვირთს გზავნიან არა დადგენილი იმოშლის უბნით, არამედ დაგრძელებული გზით — კიროვაბადალტაფა-თბილისის გავლით.

ამ საკითხში საფუძვლიანად უნდა გავერკვეთ. თუ არის თბილის-ლენინაკან-მასისის გავლით სამხრეთის ნაკადის გატარების რეალური შესაძლებლობანი, უნდა განაზორციელოთ მათი პრაქტიკული გამოყენების ღონისძიებანი. მაგრამ თუ ასეთი შესაძლებლობანი არ არის, უაზროდ მიგვანია 220 კილომეტრით გავზრდოთ ტვირთის გადატანის გზა მხოლოდ იმიტომ, რომ მატარებლები დავაყენოთ და ჩავხერგოთ უკიდურესად შეზღუდული გამტარუნარიანობის მქონე უბნები.

როგორც ჩანს, ამ პრობლემის ყველაზე რადიკალური გადაწყვეტის გზა იქნებოდა კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობა, რაც ცალთვალსწინებულია სკკპ ცენტრალური კომიტეტისა და სსრ კავშირის მინისტრთა საბჭოს დადგენილებით. ამ რკინიგზის მშენებლობაზე რკინიგზელთა რამდენიმე თაობა ოცნებობდა. მაგრამ თუ 50-100 წლის წინათ ამ რკინიგზაზე მოთხოვნილება არც ისე დიდი იყო, ახლა სამი მოკავშირე რესპუბლიკის სახალხო მეურნეობას ეკი ჰაერივით სჭირდება. მან უნდა უზრუნველყოს საბჭოთა კავშირის სახალხო მეურნეობასთან ამიერკავკასიის ეკონომიკური კავშირურთიერთობის რაციონალიზაცია და გაღრმავება. საუღელტეხილო რკინიგზა დაახლოებით 900 კილომეტრით შეამოკლებდა ტვირთის გადატანის მანძილს და შესაძლებლობას მოგვცემდა ასობით მილიონი მანეთით შეგვიმცირებინა ქვეყნის სატრანსპორტო ხარჯები.

ჩვენ აუცილებლად მიგვაჩნია ამხანაგ ი. გ. პავლოვსკისთან ერთად განვიხილოთ ამ უნიკალური გზის მშენებლობის ყველა ასპექტი.

ამ რკინიგზის მშენებლობით ერთნაირი დაინტერესება და სიმტკიცე უნდა გამოიჩინონ ამიერკავკასიის რესპუბლიკებმაც, საკავშირო სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტმაც და, რა თქმა უნდა, გზათა სამინისტრომაც.

ივანე გრიგოლის ძეე, თქვენს ჩამოსვლასთან დაკავშირებით აქ ზოგიერთი ამხანაგი ხუმრობით ამბობდა, კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზა რომ ყოფილიყო, ალბათ თქვენ არ უფალატებდით მშობლიურ რკინიგზის ტრანსპორტს და თბილისში თვითმფრინავით არ ჩამოფრინდებოდით. თანამედროვე სიჩქარის პირობებში მოსკოვში ჩასვლას ხომ ერთი დღე-ღამე დასჭირდებოდა.

ჩვენ ასევე უნდა განვიხილოთ და განვახორციელოთ ღონისძიებები 1980 წლის მარადა-ახალქალაქის ახალი რკინიგზის ხაზის მშენებლობის დასაწყებად. ამ რკინიგზამ უნდა გარდაქმნას რესპუბლიკის სამხრეთი რეგიონის ეკონომიკა.

როცა თბილისის სახარისხებელი სადგურის მუშაობას ვიხილავთ, უნდა გავიხსენოთ, რომ არც ისე დიდი ხნის წინათ ამ სადგურის კოლექტივი იყო ამიერკავკასიის რკინიგზაზე ლუბლინოს სადგურის გამოკვდილების დანერგვის ინიციატორი და შესამჩნევი წარმატებებს აღწევდა ვაგონების მოცდენის შემცირებაში.

საქართველოს კომპარტიის ცენტრალურმა კომიტეტმა მოიწონა მოწინავეი კოლექტივის ინიციატივა და მიღებულ დადგენილებაში მთელ რკინიგზაზეა მისი გავრცელების რეკომენდაცია მისცა. ამ დადგენილების შესასრულებლად დიდი და სასარგებლო მუშაობა განხორციელდა. ამავე დროს ამ სადგურში არიან ცალკეული ხელმძღვანელები, რომლებიც თავს ნებას აძლევენ ამტკიცონ ლუბლინოს სადგურის მუშაობის მეთოდში თავისი დრო მოჭამა და თანამედროვე პირობებში ვერაფერს მოგვიცემსო. აშკარად მცდარი აზრია! ყველამ უნდა შეიგნოს, რომ ლუბლინოს სადგურის კოლექტივის მუშაობის მეთოდი — ეს არის შემოქმედებითი დამოკიდებულება შრომისადმი, ეს არის რეზერვების გულმოდგინე და დაუეჭვრომელი ძიება, ეს არის გონივრული, საინჟინრო მეცნიერების უახლესი მიღწევების საფუძველზე ორგანიზებული წარმოების პროგრესული ტექნოლოგია.

ლუბლინოს სადგურის შრომეულთა გამოცდილება იყო და არის ყველაზე მძლავრი იარაღი ვაგონების მოცდენის შემცირებისათვის ბრძოლის არსენალში. უნდა ავალოთრძინოთ მისი სულისკვეთება ყველა სადგურში.

თბილისის სახარისხებელ სადგურში შექმნილი ვითარება გარკვეულწილად ტიპურია ზაშურის, სამტრედიის, სოხუმისა და სხვა სადგურებისათვის, სადაც ადრეთვე გაიზარდა სატარანტო ვაგონების მოცდენები, ხოლო მიღებლობის გამო გახშირდა მატარებლების დაყოვნება მისასვლელ გზებზე.

ჩვენ ამოცანად არ დადგისახავს და არც გვქონდა შესაძლებლობა შეგვიმოწმებინა რკინიგზის ყველა კვანძის მუშაობა, მაგრამ ზაშურის სადგური მაინც შეგამოწმეთ.

დატვირთვის გეგმა აქ შესრულდა 90 პროცენტით, ხოლო „გადმოტვირთვისა — 89 პროცენტით, სატრანზიტო ვაგონების მოცდენები ნორმას 3,3 საათით აღემატება, სატვირთო ოპერაციების დროს ვაგონების მოცდენა კი 4,2 საათით. წლის მანძილზე სადგურში აღირიცხა შრომისა და საწარმოო დისციპლინის 60 დარღვევა. მოხდა სისხლის სამართლის დანაშაულობანი, რაც დაკავშირებულია ყალბი დოკუმენტებით რესპუბლიკის ფარგლებს გარეთ სპეკულაციის მიზნით ხილის გატანასთან.

სადგურის ადმინისტრაცია და თბილისის განყოფილების ხელმძღვანელობა სათანადო ყურადღებას არ უთმობენ რკინიგზელთა მუშაობის ნორმალური პირობების შექმნას. ზაშურის მეორე სადგურში არ არის დასასვენებელი და დასანაყრებელი ოთახები, გასახდელები, საშხაპეები, სასაადილო და ა. შ. არ არის ფეხით სასიარულო გზები ზაშურის პირველ და ზაშურის მეორე სადგურებს შორის და სადგურის მუშაკები ლიანდაგებზე დადიან, რითიც აფრთხილებენ უსაფრთხოების ტექნიკას.

შრომითი კოლექტივის საჭიროებისადმი ადმინისტრაციის ასეთი აგდებული დამოკიდებულება დასაგმობია.

რკინიგზაზე მკვეთრად შემცირდა მატარებლების მოძრაობის სიჩქარე.

ცნობილია ბევრი მიზეზი, რომლებიც უარყოფითს გავლენას ახდენს მატარებლების მოძრაობაზე, მაგრამ თუ მთავარ მიზეზებზე ვილაპარაკებთ, ეს სადგურების მიერ მატარებლების მიღებლობა და გამტარუნარიანობის ეფექტიანობა. ზოგიერთ უბანზე ეკი მთლიანად ამოწურულია ყველა შესაძლებლობა და მატარებლების მოძრაობის სიჩქარის შემდგომი გადიდება შეუძლებელია, თუ არ განხორციელდა კაპიტალური ღონისძიებები.

აქ მჭიდროდ ვეუახლოვდებით საკითხს, რომელიც, როგორც ჩანს, რაკინიგზელებს ყველაზე მეტად აინტერესებთ. ეს არის მეორე ლიანდაგების დაგება. ამ საქმეში ჩვენ, რა თქმა უნდა, ჩამოვრჩით.

რამდენადაც მეათე ხუთწლედის პირველი სამი წლისათვის მეორე ლიანდაგების მშენებლობის, სადგურებისა და კვანძების განვითარებისა და რკინიგზის გამტარუნარიანობისა და ზედვუნარიანობის ამაღლებისთან დაკავშირებული სხვა ღონისძიებისათვის გათვალისწინებული სახსრები გამოიყოფოდა არასაკმარისი ოდენობით, საქართველოს კომპარტიის ცენტრალურმა კომიტეტმა საჭიროდ ცნო ეს საკითხები დაეყენა სკკპ ცენტრალური კომიტეტის წინაშე.

სკკპ ცენტრალური კომიტეტის დავალებით ამიერკავკასიის რკინიგზის რეკონსტრუქციისა და მისი ტექნიკური ბაზის განმტკიცების ღონისძიებანი სპეციალურად განიხილა სსრ კავშირის მინისტრთა საბჭომ, რომელმაც სსრ კავშირის სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტს დაავალა გზათა სამინისტროსთან და სატრანსპორტო მშენებლობის სამინისტროსთან ერთად განიხილოთ და გადაწყვიტა რესპუბლიკის მიერ დასმული საკითხები.

ახლა ჩვენ გვაქვს სსრ კავშირის სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტის გადაწყვეტილება — ავტორიტეტული დოკუმენტი, საიდან ჩამოთვლილია რკინიგზის ძირითადი ობიექტების, მათ შორის მეორე ლიანდაგების მშენებლობის მოცულობები და ვადები. საჭიროა დაევუწესოთ კონტროლი მიღებული გადაწყვეტილების შესრულებას და მივაღწიოთ ყველა შემუშავებული ღონისძიების განხორციელებას.

მაგრამ არაობიექტური ვიქნებით, თუ არ ვადიარებთ, რომ იმ არასაკმარის სახსრებსაც კი, რომლებიც ამიერკავკასიის რკინიგზის კაპიტალური მშენებლობისათვის გამოიყოფოდა, დამაკმაყოფილებლად ვერ ვითვისებდით. მაგალითად, მეათე ხუთწლედის განვლილი სამი წლის მანძილზე ამიერკავკასიის ტრანსმშენის ტრესტმა ვერ აითვისა 2,5 მილიონი მანეთი. ხუთწლედის დამდეგიდან არ ყოფილა წელი, რომ მშენებლებს მეორე ლიანდაგების საექსპლოატაციოდ გადაცემის გეგმა შეესრულებინოთ.

ამბობენ თბილისგვირაბმშენის უფროსს ამხ. ვ. დ. გოცირიძეს ძალიან სწყინს, როცა ეტყვიან ხოლმე, ასი წლის წინათ ინჟინერმა რიძიეკვლამ სურამის რთული ოთხკილომეტრიანი გვირაბის მშენებლობას იმდენი დრო მოანდომა' რამდენიც მას მეხეთა-ზაჰესის გადასარბენზე ერთკილომეტრიანი გვირაბის მშენებლობისათვის დასჭირდაო. მაგრამ ფაქტები ჯიუტია!

ჩვენ მიგვაჩნია, რომ სწორედ ამ ფაქტებზე — ეკონომიკურ გადამწყვეტ ინჟინერულ-ტექნიკ

რესპუბლიკის რკინიგზელთა მუშაობა — სკკპ XXV ყრილობის მოთხოვნების დონეზე

(დასასრული)

ბათუმში უკეთესად არის ორგანიზებული. მხარი უნდა დავუჭიროთ ბათუმელ მეზღვაურებს და მათი მოწინავე გამოცდილება ყველგან დავნერგოთ. როცა სამინისტროებსა და უწყებებს, საწარმოებსა და ორგანიზაციებს კარიერიკებთ ვაგონების შეუწყნარებელი მოცდენისათვის, ორიგო არ იქნებოდა გვინახა როგორ აწყობს თვით რკინიგზა საგვირთო ოპერაციებს? სადგურის ლიანდაგებსა და საწყობებში ვაგონების დატვირთვა-განტვირთვა ხომ თვით რკინიგზას ევალება. მაგრამ დაახლოებითი მონაცემებით ამჟამად რკინიგზა მოიცავს ამ ტვირთბრუნვის არაუმეტეს ნახევრისა. არ წყდება ტვირთის გატანა-შემოტანის ასპროკენტიანი კენტრალიზაციის საკითხები თბილისის, ქუთაისის, სოხუმის, ბათუმის, სამტრედიის, გორისა და სხვა ქალაქების სადგურებში, ხოლო კენტრალიზებული ტვირთზიდვის განვითარების შეთანხმებული გეგმები, რაიონული მასშტაბის სადგურების ჩათვლით, არ სრულდება.

აღნიშნული მიზეზების გამო რკინიგზის საშუალებებით ტვირთის გადამუშავება არ იზრდება.

საკონტროლო აწონის მონაცემების მიხედვით, რომელსაც შერჩევით აწარმოებენ რკინიგზის სადგურები, ვაგონების 30,7 პროკენტი დატვირთვის ადგილიდან საშუალოდ 1,3 ტონით უმარტვირთული გადიან იმ ტექნიკურ ნორმასა თუ წონასთან შედარებით, რომელიც აღნიშნული ზედნადებებში.

კიდევ კონკრეტულად რომ წარმოვიდგინოთ ზარალი, რომელიც სახელმწიფოს მოსდის იმის გამო, რომ მთლიანად არ იყენებენ ვაგონის აშწე ძალას, მოვიყვანთ ასეთ მაგალითებს: 1978 წლის 7 ოქტომბერს საქართველოს მერეული შავი ლითონების ტრესტის ბაჩიანის ბაზიდან რუსთავში ჩავიდა ჯართით დატვირთული შვიდი ნახევრვაგონი, რომლებიც 194 ტონით უმარტვირთული იყო, ესე იგი საშუალოდ ვაგონს 28 ტონა აკლდა. ერთი თვით ადრე საშენ მასალათა მრეწველობის სამინისტროს დარეკვითის გაერთიანებაში 25 ვაგონი უმატვირთული იყო 161,8 ტონა ინერტული მასალებით, ანუ ვაგონს აკლდა 6,5 ტონა. დამეთანხმეთ, რომ ასეთ პრაქტიკას სხვას ვერაფერს ვეწოდებთ, თუ არა ანტისახელმწიფოებრივს.

ეჭვი არ არის, რომ რკინიგზის ტრანსპორტის საქმიანობაში ნაკლოვანებების გარკვეული ნაწილი გამოწვეულია მისი მეტისმეტი დატვირთვით, მუშაობით, რომელიც, როგორც იტყვიან, ტექნიკურ შესაძლებლობებს აღემატება...

ჩვენ შეგვეძლო შეგვემსუბუქებინა რკინიგზის მუშაობა და ამ საფუძველზე მიგვეღწია მისი ხარისხის გაუმჯობესებისათვის, უფრო გულდასმით რომ ვსწავლობდით ტვირთზიდვის რაციონალიზაციის საკითხებს. ტვირთზიდვის რაციონალიზაციასთან უშუალოდ არის დაკავშირებული ტრანსპორტის საქმიანობის ორგანიზაციის, ანუ მისი სხვადასხვა დარგს შორის მუშაობის სწორი განაწილების საკითხები.

1974 წელს საექსპლოატაციოდ გადაეცა ხაშურ-ბათუმის ნავთობსადენი, მაგრამ როგორც შემდეგ გაირკვა, — სერიოზული ხარვეზებით. ნავთობსადენის ექსპლოატაციის პირველი დღიდანვე რკინიგზის ტრანსპორტმაც, ნავთობმომარაგების ორგანოებმაც იგრძნეს დიდი შეიკავათი და ეკონომიკური სარგებლიანობა. სამუშაოოდ, მშენებლობის დროს დაშვებულმა დეფექტებმა 1976 წელს მწყობრიდან გამოიყვანა ტრანსპორტის ეს სხეობა. მას შემდეგ, ანუ ორ წელზე მეტია ნავთობსადენი არ მუშაობს, გადატვირთვა არ წარმოებს, ხოლო ადგილის საწყავი და სხვა პროდუქტები ბათუმში ცისტერნებით გადაეკეთა. ეს საქმეთა ვარნავთობმომარაგებას ყოველწლიურად მილიონობით მანეთი უჯდება. რკინიგზა თავს ძლივს ართმევს სამუშაოებს, ხოლო ნავრბობა, რომელიც სახელმწიფოს 31 მილიონი მანეთი დაუჯდა და რომელსაც სერიოზული სატრანსპორტო პრობლემა უნდა გადაეჭრა, ისევ უმოქმედოდ არის.

საქმეთა ვარნავთობმომარაგება ცდილობს თავი იმით გაიმართლოს, რომ პროდუქტსადენის გასწვრივ არ არის გაკეთებული ქაბელი და არა აქვთ კავშირგაბმულობა. მოსაზრება, რა თქმა უნდა, სერიოზულია, მაგრამ ნუთუ ამდენი ხნის მანძილზე რესპუბლიკაში ვერ შეძლებდნენ პრაქტიკულად გადაწყვიტათ ეს საკითხი, საქმისათვის რომ სერიოზულად მოეკიდათ ხელი?

ტვირთზიდვის რაციონალიზაციის საკითხებში მინისტრთა საბჭოს, სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტისა და ყველა სამინისტროს აპარატი უნდა დადგეს კუთხურობის ინტერესებზე მაღლა და გადაწყვიტოს ისინი საერთოსახელმწიფო პოზიციებიდან.

ამიერკავკასიის რკინიგზა უზარმაზარია, ათასობით კილომეტრზეა გადაჭიმული. მისი ძირითადი ფონდების ღირებულება მილიარდ 300 მილიონ მანეთს აღწევს. აქ არის ყველფერი — თანამედროვე მოძრავი შემადგენლობით, ხიდებითა და გვირაბებით დაწყებული და საკვლევებელი სახლებით, სკოლებითა და საავადმყოფოებით დამთავრებული.

ათიათასობით ადამიანი საქმიანობს იმისათვის, რომ რკინიგზის მეურნეობა წესიერ მდგომარეობაში იყოს და კეთილად ვითარდებოდეს. ისინი ძალზე მნიშვნელოვან და საჭირო საქმეს აკეთებენ. კარგად მოგვარებული მეურნეობის გარეშე ხომ ვერ უზრუნველყოფთ საექსპლოატაციო სამუშაოების მაღალ დონეს, ხალხის გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის ტემპის განუხრელ ზრდას, მგზავრებისა და ტვირთის უსაფრთხოებას.

საერთოდ რკინიგზის მეურნეობა კარგად არის მოვლილი, მაგრამ სერიოზული ნაკლოვანებანიც გვაქვს. საანგარიშო მონაცემებით, „ავადმყოფი“ ლოკომოტივების პროცენტი დადგენილ ნორმაზე ნაკლებია. მაგრამ ჯერ კიდევ ხშირია ლოკომოტივების გაფუჭებისა და მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტები, გემისგარეშე და გასვლათშორისი რემონტი. ჩვენ გვაქვს ცნობები, რომ ზოგიერთ დეპოში ოპერირებენ მონაცემებს ელმავლის რემონტის დაწყებისა და დამთავრების დროის შესახებ. ერთი სიტყვით, თვალს გვიხვევენ, ეს მკაცრად უნდა დავგმოთ და ბოლო მოვუღოთ.

ამიერკავკასიის რკინიგზის ელექტრიფიკაციამ საშუალება მოგვცა გადავვეყვანა ბევრი დიდმნიშვნელოვანი სატრანსპორტო და ეკონომიკური პრობლემა, მათ შორის მაგისტრალის ზედეფნარიანობის ამაღლების პრობლემაც. მაგრამ, შეიქმნა რა რკინიგზელებს მუშაობის ხელსაყრელი პირობები, სახელმწიფო მთვგან მოითხოვს ყაირათიანად ხარჯონ და დაზოგონ ელექტროენერგია. შარშან კი მატარებლის წევაზე ენერგიის გადახარჯვამ 0,4 პროკენტი შეადგინა. ეს კი 3,4 მილიონი კილოვატსათია. ჩაფიქრდით ამ ციფრს.

მეცნიერებამ და ტექნიკამ რკინიგზელებს ელექტროენერგიის აღდგენის ბევრი კარგი საშუალება მისცა, მაგრამ ამ საშუალებებს ცოდად იყენებენ.

შარშან ამიერკავკასიელ რკინიგზელთა 111-მა ბრიგადამ გადახარჯა ელექტროენერგია.

ახლა, როცა მკვეთრად გაიზარდა მგზავრების გადაყვანა და ტვირთის გადაზიდვა, როცა გადიდდა რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობისადმი მოთხოვნები, მოძრავი შემადგენლობის გამოყენების „ეფექტიანობა“ ბევრად არის დამოკიდებული სარემონტო წარმოებაზე, სათადარიგო ნაწილებით, შესაცვლელი დეტალებითა და კვანძებით დროულ უზრუნველყოფაზე.

ჩვენი რესპუბლიკის ცალკეული სამრეწველო საწარმოები მონაწილეობენ ქვეყნის რკინიგზის ტრანსპორტის ტექნიკური დონისა და მუშაობის ეფექტიანობის ამაღლების საკითხების დაფარვაში. მხედველობაში გვაქვს საწარმოო გაერთიანება „ელმავალმშენებელი“ და გზათა სამინისტროს ერთ-ერთი უძველესი სარემონტო საწარმო — სტალინის სახელობის ელექტროვაგონმშენებელი ქარხანა.

ამ ორი საწარმოს წინაშე ახლა დიდი ამოცანებია დასახული. როგორც მოგეხსენებათ, სკკპ ცენტრალურმა კომიტეტმა და სსრ კავშირის მინისტრთა საბჭომ სულ ახლახან მიიღეს დიდმნიშვნელოვანი დადგენილება, რომლის თანახმად, ლოკომოტივების გამოშვებისა და რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობის რემონტის მოცულობის გადიდების მიზნით, გათვალისწინებულია ამ ქარხნების რეკონსტრუქცია.

ვ. ი. ლენინის სახელობის ელმავალსაშენებელ ქარხანაში მომდევნო ხუთწლეულში ლოკომოტივების გამოშვება წელიწადში 200-მდე უნდა გაიზარდოს.

ასეთი სიმძლავრეების გაზრდა საწარმოს რეკონსტრუქციის დიდი მოცულობისა და ტექნიკურად რთული სამუშაოების განხორციელებას მოითხოვს. ამიტომ საქართველოს კომპარტიის თბილისის საქალაქო კომიტეტმა და კენტრალური კომიტეტის მდივანმა ამხ. ზ. ა. ჩხეიძემ არა მარტო შეიენელებელი კონტროლი უნდა გაუწიონ რეკონსტრუქციას, არამედ, რაც მთავარია, აამაღლებინონ კიდეც სამშენებლო და სამონტაჟო სამუშაოთა ხარისხი. აქ ჩვენ დიდი მომთხოვნელობა უნდა გამოვიჩინოთ.

სერიოზული სამუშაოები მოგველის სტალინის სახელობის ელექტროვაგონმშენებელ ქარხანაშიც. აქ უნდა დამთავრდეს რეკონსტრუქცია, სასურველია შემცირდეს მისი ვადები და დაჩქარდეს ახალ სიმძლავრეთა ამოქმედება.

რეკონსტრუქციისა და მოდერნიზაციის, ისევთ ახალი ელმავლების ათვისებისა და გამოშვების პროგრამის განხორციელება, რომლებიც შეესაბამება თანამედროვე საკავშირო და მსოფლიოს სტანდარტებს, ფოფოდ დადებითს გავლენას მოახდენს ამიერკავკასიის რკინიგზის მუშაობის მაჩვენებლებზე.

ამ პროგრამის განხორციელება შეესაბამება არა მარტო ამიერკავკასიის რეგიონის, არამედ მთელი ჩვენი ქვეყნის ინტერესებს.

ამხანაგებო!

ჩვენ საჭიროდ მიგვაჩნია ამ აქტივის კრებაზე საფუძვლიანად განვიხილოთ მგზავრთა გადაყვანის საკითხები. ვინ არ იცის, რა დიდი მნიშვნელობა აქვს ამას. მილიონობით საბჭოთა ადამიანი მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზაციის დონის მიხედვით მსჯელობს ტრანსპორტის მდგომარეობაზე. საქართველოს კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის მიუროზე ხშირად ძალიან მწვავე სკამაისი ყოფილა ამის გამო. მაგრამ მდგომარეობა არ გამოსწორებულა.

დავიწყოთ თუნდაც იმით, რომ შარშან ჩვენმა რკინიგზამ თავი ვერ გაართვა მგზავრობრუნვის დავალებას. ამავე დროს ბევრმა მოქალაქემ იკვნა, რომ მატარებლის ბილეთის შოვნა ხშირად ურთულეს პრობლემად იქცევა ხოლმე.

მაშ რატომ ვერ ვასრულებთ გეგმებს? ჩვენი აზრით, ამას ერთადერთი მიზეზი აქვს — თავისუფალი ადგილების დამალვა და უბილეთო მგზავრების გადაყვანა.

ამას წინათ საქართველოს კომპარტიის ცენტრალურმა კომიტეტმა მოსკოვიდან მიიღო კომუნისტი ამხანაგის გიორგი კონსტანტინეს ძე მარსანოვის წერილი, სადაც აღწერილია აღმაშფოთებელი ამბავი, რომლის მოწმენიც გახდნენ თბილისი-მოსკოვის მატარებლის მგზავრები. უბილეთო მგზავრების გადაყვანა, „ჩუქჩი, ლოთობა, — მუშტი-კრივი — ყველა ეს ამაზრზენი ფაქტი მოსკოვის მატარებლის „საშტაბო“ ვაგონში მოხდა. დამნაშავენი დაისაჯნენ, მაგრამ ისეთი შთაბეჭდილება გვექმნება, რომ მგონი, ზემო აღწერილი სურათი რამდენადმე ტიპური უნდა იყოს.

როგორც კი № 13-14 მატარებლის შემადგენლობა გამყოლთა მოსკოვის რეზერვიდან მომსახურებისათვის თბილისის რეზერვს გადაეცა, ვაგონებს გზაში აღარ ალაგებენ, ბევრ მათგანში გაქრა ჩაი, გაფარეს თეთრეულის მდგომარეობა, მომრავლდნენ უბილეთო მგზავრები და სხვ.

აი ერთი მაგალითი.

28 ნოემბერს თბილისი-მოსკოვის მატარებელში სოხუმის მონაკვეთზე № 12 ვაგონში აღმოჩნდა 7 უბილეთო მგზავრი, № 13 ვაგონში—2, № 14 ვაგონში კი—8 მგზავრი. ყველა ამ უბილეთო მგზავრს ეკავათ თავისუფალი ადგილები, რომლებიც დაუმალეს სადისპეტჩერო სამსახურს. ეს მატარებელი თბილისიდან სოხუმამდე კონტროლიორებს არც ერთხელ არ შეუმოწმებიათ.

თუ ასეთი ამბავი ტრიალებს მოსკოვის მატარებელში, რომელსაც, თითქოს, ხელმძღვანელები განსაკუთრებულ კონტროლს უნდა უწევდნენ, აბდილი წარმოსადგენია როგორ ემსახურებიან მგზავრებს ადგილობრივ მატარებლებსა თუ ელექტროსექციებში.

იმისათვის, რომ საფუძვლიანად გავრკვეულიყავით ამ საქმეში, იძულებული გავხდით დახმარება გვეთხოვა საქართველოს კომპარტიის ცენტრალურ კომიტეტთან არსებული საზოგადოებრივი აზრის საბჭოსათვის. განა საინტერესო არ არის, ვიცოდეთ, თუ რას ფიქრობენ თვითონ საბჭოთა ადამიანები მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზაციის დონის თაობაზე: მგზავრთა გადაყვანა ხომ სწორედ მათი მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებას ემსახურება.

შეკითხვაზე — „კმაყოფილი ხართ თუ არა ბილეთების გაყიდვის ორგანიზაციით?“, მხოლოდ მცირე ნაწილმა გასცა დადებითი პასუხი. ხალხი საათ-ორსაათნახევრის ჯარაზეს რიგში და, ცხადია, ასეთი დროის დაკარგვა არავის არ აძლევს ხელს.

გამოკითხულ მოქალაქეთა აზრით, მოლარეებისა და ვაგზლის ზოგიერთი მუშაკის უხეშობა და უტიქტობა ჩვეულებრივი ამბავია. იყვნენ ისეთი მგზავრებიც, რომლებმაც განაცხადეს: „ვაგონში უამრავი თავისუფალი ადგილია, მაგრამ სანამ 5-10 მანეთს არ მიუგდებ, მოლარე ბილეთს არ იძლევაო“.

გამოძალვის მსხვერპლი გახდა თვით გამომკითხველი მუშაკი: თბილისი-თელავის მატარებლის ბილეთის შეძენისას მას 90 კაპიკი დააკლეს. თბილისი-სოხუმის მატარებლის ბილეთის შეძენის მსურველთ კი თავიანთ სამსახურს სთავაზობდნენ სპეკულანტები, რადგან მოლარეები აცხადებდნენ, ბილეთები არა გვაქვსო.

ზოგიერთი გამყოლი რკინიგზის სალაროებთან ტრიალებს, მუშტარს ეძებს და მგზავრებს საჯაროდ არწმუნებს, ბილეთები ნუ გინდათო. 1978 წლის 24 ნოემბერს თბილისის ვაგზლის სალაროებში თბილისი-ფოთის მატარებლის ბილეთს ვერ იშოვიდით, სინამდვილეში კი, მატარებლის გასვლის წინ შიგ 105 თავისუფალი ადგილი იყო.

საგულისხმოა პასუხი კითხვაზე: „ჩვეულებრივ როგორ გჯდებათ ხოლმე გაყიდული ვაგონში ჩასხდომისას?“ მნიშვნელოვანმა ნაწილმა უპასუხა — „გულგრილად“, ნაკლებმა — „უკმეხად“ და მხოლოდ 19,1 პროცენტმა თქვა — „თავაზიანად“.

ვაგონების სანიტარული მდგომარეობა მხოლოდ მცირე ნაწილმა ცნო დამაკმაყოფილებლად.

ბევრ საყვედურს გამოთქვამენ იმის გამო, რომ მატარებლები ხშირად იგვიანებს, თეთრეული რიგიანი ვერ არის, ვაგონებს კუდად ათბობენ, კარ-ფანჯრები გაფუჭებულია, ბუფეტსა და რესტორანში ანგარიშში ატყუებენ, მოხულიგნო ელემენტები თავზედობენ, განსაკუთრებით თბილისი-ბარდანის ელექტროსექციაში.

გამოკითხვის შედეგები შეგვიძლია განვსაზღვროთ უკანასკნელ შეკითხვაზე პასუხის მიხედვით: „როგორ ფიქრობთ, ებრძვიან თუ არა რკინიგზის ტრანსპორტზე ნაკლოვანებებსა და დარღვევებს?“. მგზავრების მხოლოდ მცირეოდენმა ნაწილმა თქვა, ასეთი ბრძოლა კარგად წარმოებსო, მნიშვნელოვანმა ნაწილმა კი უპასუხა—„ცუდად“, იყვნენ ისეთნიც, ვინც საერთოდ თავი შეიკავა, ამრიგად, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ მგზავრების უმრავლესობა უკმაყოფილოა მგზავრთა გადაყვანის მდგომარეობით.

ზოგიერთ ამხანაგს, შეიძლება, არაობიექტურად მოეჩვენოს მგზავრების გადაყვანის მდგომარეობის ესოდენ უარყოფითი შეფასება, მით უმეტეს, რომ რკინიგზაზე შენდება ახალი ვაგზლები, პავილიონები, მაღალი ბაქნები, ფართოვდება ვაგონსარემონტო ბაზა, განუწყვეტლივ ახლდება მოძრავი შემადგენლობა. ერთი შეხედვით, თითქოს, ყველაფერი კეთდება მგზავრებისათვის. მაგრამ მგზავრთა გადაყვანა მუშაობის სწორედ ის უბანია, სადაც განსაკუთრებით სწორია ძველი ანდაზა — „ადგილი კი არ ამშვენებს კაცს, არამედ კაცი ადგილსაო“.

ბევრ მუშაკს, რომლებიც მოწოდებული არიან ემსახურონ მგზავრებს მატარებელსა თუ სადგურებში, აკლია გულისხმიერება, ეელემენტარული კულტურა და ზრდილობა.

ცენტრალურ კომიტეტს არაერთხელ შეუთავაზებია რკინიგზისა და განყოფილებათა ხელმძღვანელებისათვის, რომ გამოლთა შტატი ქალებით დაეკომპლექტებინათ, ქალი, ცოდვილი მუშაკები ახალგაზრდებით, კომკავშირელებით შეეცვალათ.

ჩვენ ხშირად გულისწუხილით ვფიქრობთ ხოლმე: რამ გამოიწვია ასეთი მდგომარეობა მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზაციაში?

ჩვენი აზრით, მთავარი მიზეზი უნდა იყოს ხელმძღვანელების ინერტულობა, ის, რომ ნამდვილად, მგზნებარედ და აქტიურად არ ებრძვიან ასეთ ნეგატიურ მოვლენებს.

ზოგიერთ ხელმძღვანელს მხოლოდ სურს მოგვაჩვენოს, თითქოს ეგრძოდეს მგზავრთა გადაყვანაში არსებულ ცუდ მდგომარეობას, სინამდვილეში კი თითსაც არ ანძრევს ამისათვის. ასეთ ხელმძღვანელებს, ეტყობა, ჰგონიათ: ეს საქმე დიდი ხანია ჩაშლილია, ძალიან ბევრი ჭუჭყი დაგროვდა, რა ძალა მადგია, მეც გამსვრიან, ჯობს თავს შორს დავიჭერო. მაგრამ ასეთი მსჯელობა სრულიად შეუფერებელია კომუნისტისათვის. ჩვენ სოციალურ პასუხისმგებლობის რიგითს საბჭოთა მოქალაქესაც კი ვერ ვაპატიებთ, რომელიც თავის ირგვლივ უწესრიგობასა და დარღვევებს ხედავს და „ჩაჩოლად“ აჩიდებს თვალს. მით უმეტეს ვერ ვაპატიებთ ამას კომუნისტ ხელმძღვანელს!

როცა ვლაპარაკობთ ნაკლოვანებებზე, რომლებმაც მგზავრთა გადაყვანის საქმეში მოიკიდა ფეხი, ეს მეჩიდროდ უნდა დავუკავშიროთ ამიერკავკასიის რკინიგზაზე ნეგატიური მოვლენების წინააღმდეგ ბრძოლის საერთო მდგომარეობას.

ჩვენ ისეთი აზრი შეგვექმნა, რომ იმ უკომპრომისო ბრძოლამ, რომელიც საქართველოს კომუნისტებმა გააჩაღეს პარტიის თბილისის საქალაქო კომიტეტის მუშაობის შესახებ სკკპ ცენტრალური კომიტეტის ისტორიული დადგენილების საფუძველზე ადამიანთა შეგნებაში მაგნე გადმონაშთების, ძალაუფლების ბოროტად გამოყენების, მექრთამეობის, დატაცებებისა და სხვა სოციალურად საშიში მოვლენების წინააღმდეგ, რამდენადმე გვერდი აუარა რკინიგზას.

ამის დასადასტურებლად ბევრი დიდი და პატარა საბუთი გვაქვს. შეგახსენებთ თავზედური კომბინაციების, სპეკულაციისა და მითვისების შარშანდელ ფაქტებს, რომლებიც სამტრედიის მუშათა მომარაგების რაიონულ განყოფილებაში მოხდა. აქ ეს ბოროტმქმედებანი იმდენად დიდი მასშტაბისა აღმოჩნდა, რომ საქართველოს კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის ბიუროო იძულებული გახდა მკაცრად მოეთხოვა პასუხი რკინიგზის რამდენიმე ხელმძღვანელი მუშაკისათვის.

საგულისხმოა, რომ „ყველა ეს დანაშაული აღმოაჩინეს“ არა რკინიგზის საკონტროლო-სარევიზიო აპარატის მუშაკებმა, არამედ მილიციის ორგანოებმა.

განა ეს არ ადასტურებს, რომ აქ ფორმალურად ებრძვიან ნეგატიურ მოვლენებს?

ერთი ნახეთ, რა მდგომარეობაში ჩაქვთ სასოფლო-სამეურნეო ტექნიკისა და ავტომანქანების ნაწილი დანიშნულის სადგურამდე. გასამხედროებული დაცვა და სატრანსპორტო მილიცია ზოგჯერ ვერ უზრუნველყოფენ ტვირთის სოფლამათად ჩაბარებას. დამნაშავენი ხშირად ნაწილ-ნაწილ იპარავენ სასოფლო-სამეურნეო ტექნიკასა და სხვა ტვირთს. ბოლო უნდა მოეღოს ასეთ სამარცხვინო მოვლენას, ყველაფერი უნდა ვიღონთნ ამისათვის.

კადრების სწორი შერჩევისა და განაწილების საკითხი მთავარი საკითხია რკინიგზაზე ისეთი ვითარების შექმნისათვის ბრძოლაში, როცა გამორიცხული იქნება დატაცებანი, მექრთამეობა, წამატებანი, თვალის ახვევა და ჩვენი მორალისათვის უცხო სხვა მოვლენები.

მაშასადამე, ამ სამარცხვინო ბოროტების წინააღმდეგ ბრძოლას, შეუპოვარ და პრინციპულ ბრძოლას უნდა ეწიოდნენ თვითონ რკინიგზელები, უწინარეს ყოვლისა ხელმძღვანელები, და იმის იმედით არ იყვნენ, რომ აი, მილიცია მოვა, ყველა დამტაცებელს დაიჭერს და რკინიგზაზე მათი ჭაჭანებაც აღარ იქნებაო. ამ ბრძოლის ფორმები სხვადასხვაგვარი შეიძლება იყოს, მაგრამ მის მთავარ შინაარსს უნდა შეადგენდეს დაუცხრომელი მუშაობა ადამიანთა აღზრდისათვის.

დიდი მნიშვნელობა ენიჭება უსაფრთხო მოძრაობის უზრუნველყოფას.

ამბობენ, რკინიგზელები ცდილობენ ტექნიკური ექსპლოატაციის წესების ყველა მეტნაკლებად უხეში დარღვევა წუნად გაასაღონ, ვითომდა ეს რაღაც უბრალო, ჩვეულებრივი რამ იყოს მუშაობაში და სერიოზულ ყურადღებას არ იმსახურებდეს.

ეტყობა, ეს ტერმინი მთლიანად ვერ ასახავს შეჯახებებისა და მოძრავი შემადგენლობის ლიანდაგიდან აცდენის, დაკვეტულ ლიანდაგზე მატარებლების მიღების, ვაგონებისა და ლოკომოტივების დაზიანების იმ საშიშ შემთხვევებს, რომლებიც ტრანსპორტზე ხდება და „წუნის“ ცნებით ინიღბება.

მოძრაობის უსაფრთხოების სფეროში შექმნილი მდგომარეობა ჩვენ ფრიად საგანგაშოდ და ამიერკავკასიის რკინიგზისათვის რამდენადმე დამახასიათებლად მიგვაჩნია, რადგან მასში, როგორც ფოკუსში, თავს იყრის ტრანსპორტის მუშაობის მთავარი ნაკლოვანებანი: ცუდად დაყენებული შესრულების კონტროლი, სუსტი უფრო სწორად ნაკლებად ეფექტიანი ბრძოლა შრომის დისციპლინის განმტკიცებისათვის, ზემოქმედების ადმინისტრაციულ ღონისძიებათა შესაძლებლობების გაზვიადება, კადრების აღზრდისათვის სუსტი მუშაობა.

1978 წელს რკინიგზაზე 4 102 კაცს დაედო სასჯელი. აქ აქტივის კრებაზე არიან რკინიგზის საწარმოთა ყველა ხელმძღვანელი, ესე იგი მეთაურები, რომლებსაც სახელმწიფომ უფლება მისცა დასაჯონ ადამიანები. გვინდა ვკითხოთ მათ: პატივცემულო ამხანაგებო, ნუთუ ვერ ამჩნევთ, ასე ვთქვათ, საბედისწერო დამთხვევას — რაც უფრო ხშირად სჯით ადამიანებს, მით უფრო ხშირად ირღვევა დისციპლინა? განა მოვალენი არა ხართ ჩაუფიქრდეთ ამას? დიდი ხანია ცნობილია, რომ ძალაუფლება ბასრი იარაღია და მის გამოყენებას დიდი სიფაქიზე, ოსტატობა და ჭკუა სჭირდება.

იქნებ მკითხოთ: მაშ რა. დისციპლინის დამრღვევებს ყველაფერი შეეუნდოთ და ვაპატიოთ? ჯერ ერთი, დარღვევაც არის და დარღვევაც. ზოგჯერ გულწრფელი და დარბაისლური საუბარი მეტ შთაბეჭდილებას ახდენს მუშაკაცზე, ვიდრე საყვედურიანი ფარატინა ქაღალდი; მეორე, არის მუშაკებზე მორალური და მატერიალური ზემოქმედების სხვა საშუალებებიც, ხელმძღვანელობის დიდი ხელოვნება ის არის, რომ დროულად ავიცილოთ თავიდან დისციპლინის დარღვევა, საწარმოო ურთიერთობის ისეთი კლიმატი შევქმნათ შრომელთა კოლექტივში, როცა გამორიცხული იქნება გაცდენები, ლოთობა, სამუშაოსათვის თავის არიდება, ბრძანებებისადმი ურჩობა, ტექნიკური ექსპლოატაციის წესებისა და დისციპლინის წესდების დარღვევა.

ამ ამოცანის გადაწყვეტა განუზომლად უფრო ძნელია, ვიდრე ადმინისტრაციული ხასიათის შესახებ ბრძანების ხელმოწერა, მაგრამ მით უფრო სპპატიოა, თუ თავს გავართმევთ ამ ამოცანას, რადგან შეგნებული კომუნისტური დისციპლინის განმტკიცების სხვა გზა ჩვენ არა გვაქვს.

რკინიგზელთა ფართო მასებში შეგნებული დისციპლინის განმტკიცების საკითხს უშუალო დამოკიდებულება აქვს პროფკავშირული ორგანიზაციების საქმიანობასთან.

მე სრულიადაც არ მინდა დავაკნინო ან რამდენადმე გავაბიაბრუო ამიერკავკასიის რკინიგზის პროფკავშირული ორგანიზაციების მრავალფეროვანი სასარგებლო საქმიანობის დიდი მასშტაბების მნიშვნელობა.

მაგრამ ეს სრულიადაც არ ნიშნავს, თითქოს ჩვენ პროფკავშირული ორგანიზაციების, მათ შორის საგზაო პროფკავშირის ხელმძღვანელებს არ უნდა მოვკითხოთ შრომითი დისციპლინის მდგომარეობისათვის, სოციალისტური შეჯიბრების ხელმძღვანელობაში ფორმალიზმის ელემენტებისა და მოწონასეთა გამოცდილების არადამაკმაყოფილებელი გავრცელებისათვის.

ჩვენ უფლება გვაქვს მოვკითხოთ საგზაო პროფკავშირს რკინიგზაზე შრომის დაცვისა და უსაფრთხოების ტექნიკის არადამაკმაყოფილებელი მდგომარეობისათვის.

ძალზე ცუდად არის მელოკომოტივეთა ბრიგადების მუშაობის რეჟიმის დაცვის საქმე. ოფიციალურად რეგისტრირებულია დარღვევათა 1.746 შემთხვევა, ანუ 666 შემთხვევით მეტი, ვიდრე 1977 წელს. მაგრამ რევიზიებმა და შემოწმებებმა იმის მრავალი ფაქტი გამოავლინა, რომ მელოკომოტივეთა ბრიგადების მუშაობის რეჟიმის დარღვევებს მალავდნენ მატარებლების ნომრების უკანა რიცხვით შეცვლისა და სხვა თაღლითობათა გზით.

წლის მანძილზე რკინიგზაზე დაშვებულია 1.258 ათასი საათი ზეგანაკვეთური სამუშაოები, თანაც ზეგანაკვეთური საათების რიცხვი წლითიწლობით მატულობს.

საბჭოთა პროფკავშირებს მშრომელთა ინტერესების დაცვის უდიდესი უფლებები აქვთ მინიჭებული. ისეთი შთაბეჭდილება იქმნება, რომ საგზაო პროფკავშირი და მისი სახაზო ორგანოები ნაკლებად იყენებენ მინიჭებულ უფლებებს.

რკინიგზის სამმართველოს დამსახურებად უნდა ჩაითვალოს, რომ მან რესპუბლიკაში ერთ-ერთმა პირველმა დაიწყო გამომთვლელი ელექტრონული ტექნიკის გამოყენება სახალხო-სამეურნეო ამოცანების გადასაწყვეტად.

გამოთვლითი ცენტრი სტატისტიკური მასალების უზარმაზარ ნაკადს ამუშავებს. კარგად იყენებენ გამომთვლელ ტექნიკას გადაყვანა-გადაზიდვის დაგეგმვისა და სხვა საგეგმო სამუშაოების დარგში. სამანქანო დროის გამოყენების მაჩვენებლით ცენტრს ერთ-ერთი პირველი ადგილი უჭირავს რესპუბლიკაში.

მაგრამ ჯერჯერობით საფუძველი არა გვაქვს მთლიანად კმაყოფილი ვიყოთ საგზაო გამოთვლითი ცენტრის მუშაობით. ზემოაღნიშნულ დარგებშიც კი გამოთვლითი ტექნიკის გამოყენებას საგრძნობი შედეგი არ მოუცია შრომითი რესურსების დაზოგვის საქმეში.

შრომის ნაყოფიერების გაზიდების მხრივ გამომთვლელი ტექნიკა განსაკუთრებით დიდ ეფექტს იძლევა მართვის ავტომატიზებულ სისტემებში. მაგრამ რკინიგზის ცენტრი ძლიერ ჩამორჩება სწორედ ამ დარგში.

გამოთვლითს ცენტრს, აგრეთვე რკინიგზის სამსახურების, განყოფილებებისა და საწარმოების უმრავლესობას სულ უფრო მეტი სიძნელეები ექმნებათ კადრებით უზრუნველყოფის საკითხში. არ ჰყოფნით ინჟინრები, რომლებსაც უნარი შესწევთ ხელმძღვანელობის თანამედროვე მეთოდები რკინიგზის ექსპლოატაციის პრაქტიკული ამოცანების გადაწყვეტას შეუხამონ ახლანდელ პირობებში, როცა განუწყვეტლივ იზრდება მოძრაობა და უბნების ტვირთდაძაბულობა.

თავს არ შეგაწყენთ ხელმძღვანელი და საშუალო რგოლის იმ თანამდებობათა ჩამოთვლით, რომლებიც დიდი ხანია მთლიანად არ არის დაკომპლექტებული. სამწუხაროდ, ასეთი თანამდებობანი ცოტა არ არის. დაუკომპლექტებელია მასობრივი პროფესიების მთელი რიგი წამყვანი სპეციალობანი, განსაკუთრებით ეხება ეს მოძრაობისა და კავშირგაბმულობის მუშაკებს, მევაგონეებსა და სხვ. ყოველივე ეს რკინიგზაზე ძნელ ვითარებას და ზეგანაკვეთური სამუშაოების წანამძღვარს ქმნის.

ახლა, როცა თვალს ვავლებთ წარსულს, უნდა ვაღიაროთ, რომ თბილისის რკინიგზის ტრანსპორტის საინჟინრო ინსტიტუტის დახურვა, თუ გავითვალისწინებთ ახალი სარკინიგზო მშენებლობის მოთხოვნებსა და თბილისის მეტროპოლიტენის განვითარებას, უსაფუძვლო ღონისძიება იყო.

რკინიგზის სამმართველომ გზათა სამინისტროსა და რესპუბლიკის უმაღლესი და საშუალო სპეციალური განათლების სამინისტროებთან ერთად უნდა შეიმუშაოს ინჟინერთა, ტექნიკოსთა და მასობრივი პროფესიების მუშათა მომზადებისა და გადამზადების ღონისძიებათა გეგმა.

შექმნილ პირობებში განუზომლად იზრდება კადრების სწორი განაწილებისა და გამოყენების მნიშვნელობა. ამ დარგშიც გვაქვს ნაკლოვანებანი.

ჩვენი აზრით, დროა რაიკომების, სამკომიტეტების და საოლქო კომიტეტების მხრივ მომთხოვნელობის გასაძლიერებლად მათი რეგიონების მუშაობის საკონტროლო მაჩვენებლები შეევასოთ ძირითადი სარკინიგზო მაჩვენებლებითაც, როგორიც არის, მაგალითად, ვაგონების დატვირთვა-განტვირთვა, სატვირთო ოპერაციაზე მოცდენა. უნდა ვიფარაუდოთ, რომ ასეთ პირობებში პარტიული ხელმძღვანელები ეპიზოდურად კი არა, დღეინდადგაუწყვეტ კონტროლს ტარებენ სამინისტროს მუშაობას. ჩვენ, ალბათ, შესაბამის ამხანაგებს დავავალებთ შეისწავლონ ეს საკითხი და წარმოგვიდგინონ თავიანთი წინადადებანი.

საჭიროა კიდევ და კიდევ უყურადღებით და ობიექტურად გავაანალიზოთ ამიერკავკასიის რკინიგზ

ამერკავკასიის მაგისტრალი: მიღწევები და ამოცანები

ამერკავკასიის რკინიგზის აქტივის კრებაზე

ამხ. ე. ა. შევარდნაძის მოხსენების გამო გაიმართა კამათი. სიტყვა ეძლევა რკინიგზის უფროსს ამხ. **ლ. გ. ვარდოსანიძეს.**

ამერკავკასიის რკინიგზის კოლექტივმა, რომელიც დასახულ ორგანიზაციულ-ტექნიკურ ღონისძიებებს ახორციელებს, უბნების, კვანძებისა და სადგურების შეზღუდული გამტარუნარიანობისა და გადამუშავების უნარის რთულ პირობებში 1978 წელს შეასრულა სახალხო-სამეურნეო ტვირთის დატვირთვის გეგმა, — თქვა მან. — დავალების გადაჭარბებით დაიტვირთა რამდენიმე ათეული ათასი ტონა ტვირთი. წინა, 1977 წელთან შედარებით ტვირთის გაგზავნა 4,5 პროცენტით გაიზარდა. გადაჭარბებით შესრულდა ტვირთბრუნვის გეგმა და ისეთი დიდმნიშვნელოვანი ტვირთის გაგზავნის წლიური დავალება, როგორიც არის საბობინი, სამშენებლო, ქიმიური მასალები და სხვ.

შემდეგ ამხ. ვარდოსანიძე დაწვრილებით შეეხო მაგისტრალის მუშაობის ნაკლოვანებებს.

1978 წელს რკინიგზამ ვერ შეასრულა ვაგონის ბრუნვის დადგენილი ნორმა. ანალიზი გვიჩვენებს, რომ საგრძნობი დანაკარგები გამოიწვია ვაგონების მოცდენის გადიდებამ, როგორც სატვირთო ოპერაციების დროს, ისე ტექნიკურ სადგურებში.

ამ და სხვა მსგავს მოვლენებს, თითქოს უნდა შეეშფოთებინა რკინიგზის განყოფილებებისა და მოძრაობის სამსახურის ხელმძღვანელები. ისინი ხომ მოვალენი არიან დღენიადაგ უწევედნენ კონტროლს სადგურების მუშაობას, ღრმად ანალიზებდნენ გეგმის შეუსრულებლობის მიზეზებს, ფრიოლად მიმართავდნენ ღონისძიებებს ვითარების გამოსასწორებლად. მაგრამ ოპერატიული საკითხების გადაწყვეტისადმი საქმიანი, ინერტული მიდგომისა და საექსპლოატაციო მუშაობის სწორი ორგანიზაციის ნაცვლად ისინი ხშირად მხოლოდ ცხობების შეგროვებას სჯერდებიან, თავინთი ცუდი მუშაობის გამართლების მიზეზებს ეძებენ.

მარტო რკინიგზის ერევნის განყოფილების კოლექტივმა (განყოფილების უფროსი ამხ. კანდილანი) შეასრულა ვაგონის ბრუნვის ნორმა.

რკინიგზაზე გარკვეული მუშაობა წარმოებს მატარებლების, განსაკუთრებით სამგზავრო მატარებლების მოძრაობის გრაფიკის შესრულების დონის ასამაღლებლად. მაგრამ ჯერ კიდევ ხშირია მატარებლების დაგვიანება. შარშან გრაფიკიდან ამოვარდა: სამტრედიის განყოფილების მუშაკთა მიზეზით 565 სამგზავრო და 187 საგარეუბნო, თბილისისა — 855 სამგზავრო და 620 საგარეუბნო და ერევნისა —337 სამგზავრო და 229 საგარეუბნო მატარებელი.

რკინიგზის განყოფილებების, სადგურების, სალოკომოტივო და სავაგონო დეპოების, სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის, სალიანდაგო დისტანციების, ენერგომოძრაგების უბნებისა და სხვა ქვედანაყოფების ხელმძღვანელებმა ძირფესვიანად უნდა შეცვალონ თავიანთი დამოკიდებულება მატარებლების მოძრაობის გრაფიკის შესრულებისადმი.

ცნობილია, რომ ვაგონის ბრუნვის გაუმჯობესება და მოძრაობის გრაფიკის შესრულება ბევრად არის დამოკიდებული რკინიგზის განყოფილებათა სადისპეტჩერო აპარატის მწყობრ, შეთანხმებულ მუშაობაზე, იმაზე, თუ როგორ უზრუნველყოფენ განყოფილების მორიგეები და მატარებლის დისპეტჩერები ვაგონნაკადების მოძრაობას. სადისპეტჩერო აპარატს ხატოვნად შეიძლება ეწოდოთ რკინიგზის განყოფილებათა ტვინი, რომელიც მაშინვე უნდა ახდენდეს რეაგირებას საექსპლოატაციო ვითარებაში მომხდარ უმცირეს ცვლილებებზე, მაგრამ რკინიგზის განყოფილებათა ზოგიერთი ხელმძღვანელი სათანადო ყურადღებას არ უთმობს დისპეტჩერთა მუშობას. ორგანიზატორული და აღმზრდელობითი მუშაობის, მინდობილი საქმისადმი პასუხისმგებლობის გრძნობის ამაღლების ნაცვლად ისინი ეწევიან დისპეტჩერთა მუშაობის დუბლირებას.

საყოველთაოდ ცნობილია, თუ რა დიდი მნიშვნელობა აქვს თითოეული საწარმოს საქმიანობაში ფინანსურ-ეკონომიკური მაჩვენებლების მიხედვით დავალებათა შესრულებას, მაგრამ ამ დარგშიც ბევრი ნაკლი გვაქვს. გასული წლის საბალანსო მოგების დავალება რკინიგზამ მთლიანად ვერ შეასრულა. შრომითი, მატერიალური და ფულადი რესურსების უყაირათო გამოყენების შედეგად გაიზარდა საექსპლოატაციო ხარჯები. მარტო ზეგანაკვეთური სამუშაოებისა და მოცდენების ასანაზღაურებლად დამატებით დაიხარჯა რკინიგზის სამტრედიის განყოფილებაში 213 ათასი მანეთი და — თბილისის განყოფილებაში — თითქმის ნახევარი მილიონი მანეთი. ძირითადი საწარმოო ფონდების ზრდის პირობებში მოგების გეგმის შეუსრულებლობამ რენტაბელობის დავალების შეუსრულებლობაც გამოიწვია.

რკინიგზის მუშაობაში სერიოზული ნაკლი კვლავ ის არის, რომ ვერ უზრუნველყოფს გადასაზიდი ტვირთის დაცვა-შენახვას. ეს იმიტომ ხდება, რომ ღონისძიებანი, როგორც ჩანს, საკმარისად ეფექტიანი ვერ არის. ამის გამო გადასაზიდი ტვირთის დაცვა-შენახვის საქმე თბილისის სახარისებელ, თბილისის საკვანძო, ხაშურის, სამტრედიის, ერევნისა და ზოგიერთ სხვა სადგურში.

ზუსტად არ არის ორგანიზებული მუშაობა სამრეწველო საწარმოთა მისასვლელ გზებზე. გათვალისწინებული 4,5 საათის ნორმის პირობებში ვაგონების საშუალო მოცდენამ შარშან 5,8 საათი შეადგინა და წინა წლის დონეზე მაღალი გამოდგა.

მისასვლელ გზებზე დააყოვნეს 432 ათასზე მეტი ვაგონი. მათმა საერთო მოცდენამ 3 მილიონ 710 ათასი ვაგონსაათი შეადგინა.

საქართველოსა და სომხეთის ზოგიერთი სამინისტრო და უწყება ხშირად არღვევს მომრავი შემადგენლობის რაციონალური გამოყენების პრინციპს.

ამხ. ვარდოსანიძემ ილაპარაკა იმაზე, თუ რა ღონისძიებანი ხორციელდება შრომისა და საშემსრულებლო დისციპლინის განსამტკიცებლად, რის შედეგად მიმდინარე წლის დამდეგიდან შესაძლებელი გახდა შესამჩნევად გაუმჯობესებულიყო საექსპლოატაციო მუშაობა.

ტვირთის გაგზავნის პირველი კვარტალის გეგმა 103,6 პროცენტით შესრულდა. დავალების გადაჭარბებით დატვირთულია 485 ათასი ტონა სახალხო-სამეურნეო ტვირთი. წარმატებით შესრულდა ტვირთის გაგზავნის აპრილის გეგმაც.

4,4 პროცენტის გადაჭარბებით შესრულდა ვაგონის და 3,3 პროცენტით — ლოკომოტივის საშუალო სადღეღამისო მწარმოებლობის კვარტალური დავალება, რაც გასული წლის ამავე პერიოდთან შედარებით მნიშვნელოვნად აღიმატება ფაქტიურ შესრულებას.

გაუმჯობესდა სამგზავრო და საგარეუბნო მატარებლების მოძრაობის გრაფიკის შესრულება.

რკინიგზაზე უკეთ უზრუნველყოფენ სათბობ-ენერგეტიკულ რესურსების ხარჯვის ზუსტ რეჟიმს. ოთხ თვეში დაიზოგა 6,4 პროცენტი თხევადი საბობი დავალებით გათვალისწინებული 1,5 პროცენტის ნაცვლად და 2,1 პროცენტი ელექტროენერგია დავალებით გათვალისწინებული 1 პროცენტის ნაცვლად.

დღენიადაგ ეთმობა ყურადღება მუშაობის გაუმჯობესებისათვის არსებული რეზერვების გამოვლენებასა და გამოყენებას. უფრო ფაროდან ინერგება ჩელიაბინსკელთა და ლენინგრადელთა, მოსკოვის მაგისტრალის კოლექტივის მოწინავე გამოცდილება სატვირთო მატარებლების წონისა და სიგრძის გადიდებისათვის. მოგვარებულია ერთსულოვანი შეთანხმებული მუშაობა ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მეზღვაურებთან. სატრანზიტო და იმპორტული ტვირთი იგზავნება შეუფერხებლად, რის მეოხებითაც გემების დამუშავება ვადამდე ხდება. თავის მხრივ მეზღაურები უზრუნველყოფენ რკინიგზიდან ტვირთის შეუფერხებელ მიღებას. დადებით შედეგებს იძლევა მეავტომობილეებთან მჭიდრო თანამეგობრობაც.

უპირველესი ამოცანა ის არის, რომ სამედოდ განვამტკიცოთ მიღწეული, აღნიშნა ამხ. ვარდოსანიძემ. — ახლა ენერგიულად ვემზადებით, რომ ჯეროვან დონეზე უზრუნველვყოთ ზაფხულში მგზავრთა გადაყვანა და სოფლის მეურნეობის ახალი მოსავლის პროდუქციის გადაზიდვა.

მუშაობის შემდგომი აღმავლობა და გაუმჯობესება, რკინიგზის კოლექტივის წინაშე დასახული ყველა ამოცანის წარმატებით გადაწყვეტა მთლიანად დამოკიდებულია კადრებზე, რომლებსაც შესაბამისი უურადღება უნდა დავუთმოთ, დღენიადაგ ვიზრუნოთ ჩვენი მუშაკების საბინაო-საყოფაცხოვრებო პირობების გაუმჯობესებისათვის, ყოველდღიურად შევისწავლოთ მათი საჭიროებანი და მოთხოვნები, დავკმაყოფილოთ მათი კანონიერი მოთხოვნილებანი.

ამავე დროს განვაგრძობთ ბრძოლას ყველა ნეგატიური მოვლენის წინააღმდეგ, შრომის, ტექნოლოგიური დისციპლინის განმტკიცებისათვის. ყველაფერს ვიღონებთ, რომ სათანადო დონეზე უზრუნველვყოთ რკინიგზის მრავალეროვნულ, ინტერნაციონალურ კოლექტივში მორალურ-ფსიქოლოგიური კლიმატი.

სიტყვას ამბობს საქართველოს კომპარტიის აფხაზეთის საოლქო კომიტეტის პირველი მდივანი **ბ. ვ. ადლეიბა.**

— რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის მთავარი ნაკლი ის არის, რომ მოძრავ შემადგენლობას დამაკმაყოფილ ე ბ ლ ად არ იყენებენ აფხაზეთის პრაქტიკულად არც ერთ სადგურში. განსაკუთრებულ შეშფოთებას იწვევს ის, რომ შარშან ვაგონების ზენორმატიული მოცდენა 1977 წელთან შედარებით გაიზარდა და 216 ათას ვაგონსაათს მიაღწია, — თქვა მან. — აფხაზეთში მოძრავი შემადგენლობის ცუდი გამოყენების ერთ-ერთი მიზეზი ჩვენი სადგურებისა და დამხმარე სამსახურების მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის მეტისმეტი ჩამორჩენა და საჭირო მექანიზმებისა და მოწყობილობების ნაკლებობაა.

ის, რომ არა გვაქვს სავაგონო მეურნეობის თანამედროვე ბაზა, რაც ხელს უშლის რეისისათვის სამგზავრო მატარებლებს ჯეროვან მომზადებას (საფირმო მატარებლის „აფხაზეთის“ შემადგენლობაშიც კი მოძველებული ვაგონები ურევია) უარყოფით გავლენას ახდენს დამსვენებელთა და ტურისტთა მომსახურებაზე.

ამხ. ადლეიბამ, რომელმაც გაითვალისწინა აფხაზეთის კონომიკის მომავალი ზრდა და ტურიზმის, კერძოდ, საერთაშორისო ტურიზმის მკვეთრი განვითარება, დაიყენა რკინიგზის სოხუმის განყოფილების აღდგენის საკითხი.

აფხაზეთის რკინიგზელთა მუშაობის სრულყოფის ერთ-ერთი მთავარი მიმართულება ის არის, რომ მათმა პარტიულმა ორგანიზაციებმა მნიშვნელოვნად გააქტიურონ საქმიანობა, რათა გაადიდონ შრომითს კოლექტივებში თავიანთი გავლენა, გაძლიერონ კომუნისტთა ავანგარდული როლი, უზრუნველყონ წარმოების ყველაზე პასუხსაგებ უბნებზე კადრების უკეთესი განაწილება და დარაზმონ მაგისტრალის ყველა მშრომელი მათ წინაშე დასახული ამოცანების გადასაწყვეტად.

„იდეოლოგიური, პოლიტიკურ-აღმზრდელობითი მუშაობის შემდგომი გაუმჯობესების შესახებ“ სკკპ ცენტრალური კომიტეტის დადგენილების შესაბამისად ავტონომიური რესპუბლიკის რკინიგზელთა პირველადი პარტიული ორგანიზაციების პარტიულ-ორგანიზაციული და იდეურ-აღმზრდელობითი მუშაობის გაუმჯობესებას, მათი მოქმედების „მეტ კოორდინაციასა და მიზანმიმართულებას მნიშვნელოვანი ნ ე ლ ა დ შეუწყობს ხელს საკავშირო პარტიული კომიტეტების შექმნაც.

საბჭოთა კავშირის სამაგისტრალო ხაზების ელექტრიფიკაციის პიონერია ხაშურის სალოკომოტივო დეპო. სწორედ აქ დაიწყო 1932 წლის 16 აგვისტოს რკინიგზების ელექტრიფიკაციის ერა.

კრებაზე გამოსულმა ამ დეპოს მემანქანე-ინსტრუქტორმა **ფ. ვ. ვორობიოვმა** თქვა, რომ შორეულ ოცდაათიან წლებში იგი გათვალისწინებული იყო ექვსლერძიანი ელმავლის ექსპლოატაციისა და რემონტისათვის. ახლა ჩვენი პარკი შედგება ელმავლების, თბომავლებისა და ელექტროსექციებისაგან. ცხადია, რომ არსებული საწარმოო ფართობები ვერ უზრუნველყოფს ლოკომოტივების პარკის კარგ მოვლას. ექვსი წლის განმავლობაში ისმენდა ხაშურის დეპოს რეკონსტრუქციის საკითხი, და მხოლოდ წელს გადაიჭრა იგი დადებითად.

რკინიგზის ერევნის განყოფილების უფროსმა — გზის უფროსის მოადგილემ **ა. ა. კანდილანმა** ილაპარაკა სომხეთის რკინიგზელთა წარმატებებზე, რკინიგზის განყოფილების სადგურებსა და საწარმოებში ტექნოლოგიური პროცესების სრულყოფისათვის, ახალი ტექნიკით მათი აღჭურვისათვის გაწეულ მუშაობაზე, იმ ღონისძიებებზე, რომლებიც ხორციელდება ვაგზლებსა და მატარებლებში მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესებისათვის. იგი შეეხო აგრეთვე ტექნიკური პროგრესის ბევრ საკითხს, წამოაყენა რკინიგზელთა შრომისა და ყოფა-ცხოვრების გაუმჯობესების მთელი რიგი საკითხები.

საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს უფროსმა **გ. მ. ჩხეიძემ** ილაპარაკა მეზღვაურთა და რკინიგზელთა თანამეგობრობაზე, დააყენა ბათუმის სამგზავრო სადგურის ახალ ადგილას გადატანის საკითხი, რადგან იგი მეტად პატარა და მოუხერხებელია, თქვა, რომ ნავსადგურისპირა მისასვლელ გზებზე უთუოდ მექანიზებული ბომბოვრის საქონლის ტვირთის გადაზიდვის ყველა პროცესი.

პარტიის თბილისის საქალაქო კომიტეტის მდივანმა **ბ. დ. მახარაშვილმა** თქვა, თუ რაოდენ საჭიროა სისტემატურად წარმართვა რკინიგზებისა და საწარმოების, სასოფლო-სამეურნეო რაიონების მუშაობა, მათი ურთიერთმოქმედება. მან აქტიური ქმედებანი მოუწოდა ყურადღება მიაპყრო მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზაციის გაუმჯობესების, რკინიგზელთა შორის აღმზრდელობითი მუშაობის გაძლიერების, დისციპლინის განმტკიცების საკითხებს.

თავისი გამოსვლა თბილისის საავაგონო უბნის პარტორგანიზაციის მდივანმა **თ. შ. გრიგალაშვილმა** მიუძღვნა მგზავრთა მომსახურების კულტურის საკითხებს. დღიმდე უბნის მუშაობაში მთავარი გადაუწყვეტელი ამოცანა იყო მატარებლების მრიგადების შრომის ცუდი ორგანიზაცია, — აღნიშნა მან. — იყო შემთხვევები, როცა ეგზარი რეისში საერთოდ უკამყოფლად ეგზავნებოდა. ადგილობრივი დანიშნულების მატარებლებზე მომგზავრები არა ყოფილა ბრიგადები. ახლა ეს ნაკლოვანებანი აღმოფხვრილია. პარტიული ორგანიზაციის უშუალო მონაწილეობით გამყოლები მიმგზავრებული არიან ბრიგადებზე. ეს მომგზავრება ხდება . ყველა ბრიგადაში პარტიული ჯგუფის შექმნის ვარაუდით.

„სანიმშო ქალაქს — მგზავრთა სანიმშო მომსახურებას!“ — ასეთი დევიზით შრომობენ დღეს სავაგონო უბნის მუშაკები. ისინი თავიანთ წვლილს შეიტანენ კომუნისტური შრომის, ყოფისა და კულტურის სანიმშო ქალაქად თბილისის გადაქცევის საქმეში.

ამერკავკასიის „ტრანსმშენის“ ტრესტის მშენებლებსა და ამერკავკასიის რკინიგზის მშრომელებს ერთმანეთთან აკავშირებს მრავალი წლის ერთობლივი ენერგიული მუშაობა უმნიშვნელოვანესი სარკინიგზო და სხვა ობიექტების ასაშენებლად.

წელს ამერკავკასიის „ტრანსმშენის“ ტრესტმა 27 მილიონ მანეთზე მეტი ღირებულების სამუშაოები უნდა შეასრულოს. საჭიროა დამთავრდეს მეორე ლიანდაგების მშენებლობა თბილისი-ხაშურ-სამტრედიის უბნის ელექტრიფიკაციის ხდება . ყველა ბრიგადაში პარტიული ჯგუფის შექმნის ვარაუდით.

„სანიმშო ქალაქს — მგზავრთა სანიმშო მომსახურებას!“ — ასეთი დევიზით შრომობენ დღეს სავაგონო უბნის მუშაკები. ისინი თავიანთ წვლილს შეიტანენ კომუნისტური შრომის, ყოფისა და კულტურის სანიმშო ქალაქად თბილისის გადაქცევის საქმეში.

„იდეოლოგიური, პოლიტიკურ-აღმზრდელობითი მუშაობის შემდგომი გაუმჯობესების შესახებ“ სკკპ ცენტრალური კომიტეტის დადგენილების შესაბამისად ავტონომიური რესპუბლიკის რკინიგზელთა პირველადი პარტიული ორგანიზაციების პარტიულ-ორგანიზაციული და იდეურ-აღმზრდელობითი მუშაობის გაუმჯობესებას, მათი მოქმედების „მეტ კოორდინაციასა და მიზანმიმართულებას მნიშვნელოვანი ნ ე ლ ა დ შეუწყობს ხელს საკავშირო პარტიული კომიტეტების შექმნაც.

საბჭოთა კავშირის სამაგისტრალო ხაზების ელექტრიფიკაციის პიონერია ხაშურის სალოკომოტივო დეპო. სწორედ აქ დაიწყო 1932 წლის 16 აგვისტოს რკინიგზების ელექტრიფიკაციის ერა.

კრებაზე გამოსულმა ამ დეპოს მემანქანე-ინსტრუქტორმა **ფ. ვ. ვორობიოვმა** თქვა, რომ შორეულ ოცდაათიან წლებში იგი გათვალისწინებული იყო ექვსლერძიანი ელმავლის ექსპლოატაციისა და რემონტისათვის. ახლა ჩვენი პარკი შედგება ელმავლების, თბომავლებისა და ელექტროსექციებისაგან. ცხადია, რომ არსებული საწარმოო ფართობები ვერ უზრუნველყოფს ლოკომოტივების პარკის კარგ მოვლას. ექვსი წლის განმავლობაში ისმენდა ხაშურის დეპოს რეკონსტრუქციის საკითხი, და მხოლოდ წელს გადაიჭრა იგი დადებითად.

რკინიგზის ერევნის განყოფილების უფროსმა — გზის უფროსის მოადგილემ **ა. ა. კანდილანმა** ილაპარაკა სომხეთის რკინიგზელთა წარმატებებზე, რკინიგზის განყოფილების სადგურებსა და საწარმოებში ტექნოლოგიური პროცესების სრულყოფისათვის, ახალი ტექნიკით მათი აღჭურვისათვის გაწეულ მუშაობაზე, იმ ღონისძიებებზე, რომლებიც ხორციელდება ვაგზლებსა და მატარებლებში მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესებისათვის. იგი შეეხო აგრეთვე ტექნიკური პროგრესის ბევრ საკითხს, წამოაყენა რკინიგზელთა შრომისა და ყოფა-ცხოვრების გაუმჯობესების მთელი რიგი საკითხები.

საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს უფროსმა **გ. მ. ჩხეიძემ** ილაპარაკა მეზღვაურთა და რკინიგზელთა თანამეგობრობაზე, დააყენა ბათუმის სამგზავრო სადგურის ახალ ადგილას გადატანის საკითხი, რადგან იგი მეტად პატარა და მოუხერხებელია, თქვა, რომ ნავსადგურისპირა მისასვლელ გზებზე უთუოდ მექანიზებული ბომბოვრის საქონლის ტვირთის გადაზიდვის ყველა პროცესი.

პარტიის თბილისის საქალაქო კომიტეტის მდივანმა **ბ. დ. მახარაშვილმა** თქვა, თუ რაოდენ საჭიროა სისტემატურად წარმართვა რკინიგზებისა და საწარმოების, სასოფლო-სამეურნეო რაიონების მუშაობა, მათი ურთიერთმოქმედება. მან აქტიური მოუწოდა ყურადღება მიაპყრო მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზაციის გაუმჯობესების, რკინიგზელთა შორის აღმზრდელობითი მუშაობის გაძლიერების, დისციპლინის განმტკიცების საკითხებს.

ამერკავკასიის „ტრანსმშენის“ ტრესტის მშენებლებსა და ამერკავკასიის რკინიგზის მშრომელებს ერთმანეთთან აკავშირებს მრავალი წლის ერთობლივი ენერგიული მუშაობა უმნიშვნელოვანესი სარკინიგზო და სხვა ობიექტების ასაშენებლად.

წელს ამერკავკასიის „ტრანსმშენის“ ტრესტმა 27 მილიონ მანეთზე მეტი ღირებულების სამუშაოები უნდა შეასრულოს. საჭიროა დამთავრდეს მეორე ლიანდაგების მშენებლობა თბილისი-ხაშურ-სამტრედიის უბნის ელექტრიფიკაციის ხდება . ყველა ბრიგადაში პარტიული ჯგუფის შექმნის ვარაუდით.

„სანიმშო ქალაქს — მგზავრთა სანიმშო მომსახურებას!“ — ასეთი დევიზით შრომობენ დღეს სავაგონო უბნის მუშაკები. ისინი თავიანთ წვლილს შეიტანენ კომუნისტური შრომის, ყოფისა და კულტურის სანიმშო ქალაქად თბილისის გადაქცევის საქმეში.

„იდეოლოგიური, პოლიტიკურ-აღმზრდელობითი მუშაობის შემდგომი გაუმჯობესების შესახებ“ სკკპ ცენტრალური კომიტეტის დადგენილების შესაბამისად ავტონომიური რესპუბლიკის რკინიგზელთა პირველადი პარტიული ორგანიზაციების პარტიულ-ორგანიზაციული და იდეურ-აღმზრდელობითი მუშაობის გაუმჯობესებას, მათი მოქმედების „მეტ კოორდინაციასა და მიზანმიმართულებას მნიშვნელოვანი ნ ე ლ ა დ შეუწყობს ხელს საკავშირო პარტიული კომიტეტების შექმნაც.

საბჭოთა კავშირის სამაგისტრალო ხაზების ელექტრიფიკაციის პიონერია ხაშურის სალოკომოტივო დეპო. სწორედ აქ დაიწყო 1932 წლის 16 აგვისტოს რკინიგზების ელექტრიფიკაციის ერა.

კრებაზე გამოსულმა ამ დეპოს მემანქანე-ინსტრუქტორმა **ფ. ვ. ვორობიოვმა** თქვა, რომ შორეულ ოცდაათიან წლებში იგი გათვალისწინებული იყო ექვსლერძიანი ელმავლის ექსპლოატაციისა და რემონტისათვის. ახლა ჩვენი პარკი შედგება ელმავლების, თბომავლებისა და ელექტროსექციებისაგან. ცხადია, რომ არსებული საწარმოო ფართობები ვერ უზრუნველყოფს ლოკომოტივების პარკის კარგ მოვლას. ექვსი წლის განმავლობაში ისმენდა ხაშურის დეპოს რეკონსტრუქციის საკითხი, და მხოლოდ წელს გადაიჭრა იგი დადებითად.

რკინიგზის ერევნის განყოფილების უფროსმა — გზის უფროსის მოადგილემ **ა. ა. კანდილანმა** ილაპარაკა სომხეთის რკინიგზელთა წარმატებებზე, რკინიგზის განყოფილების სადგურებსა და საწარმოებში ტექნოლოგიური პროცესების სრულყოფისათვის, ახალი ტექნიკით მათი აღჭურვისათვის გაწეულ მუშაობაზე, იმ ღონისძიებებზე, რომლებიც ხორციელდება ვაგზლებსა და მატარებლებში მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესებისათვის. იგი შეეხო აგრეთვე ტექნიკური პროგრესის ბევრ საკითხს, წამოაყენა რკინიგზელთა შრომისა და ყოფა-ცხოვრების გაუმჯობესების მთელი რიგი საკითხები.

საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს უფროსმა **გ. მ. ჩხეიძემ** ილაპარაკა მეზღვაურთა და რკინიგზელთა თანამეგობრობაზე, დააყენა ბათუმის სამგზავრო სადგურის ახალ ადგილას გადატანის საკითხი, რადგან იგი მეტად პატარა და მოუხერხებელია, თქვა, რომ ნავსადგურისპირა მისასვლელ გზებზე უთუოდ მექანიზებული ბომბოვრის საქონლის ტვირთის გადაზიდვა ყველა პროცესი.

ამერკავკასიის „ტრანსმშენის“ ტრესტის მშენებლებსა და ამერკავკასიის რკინიგზის მშრომელებს ერთმანეთთან აკავშირებს მრავალი წლის ერთობლივი ენერგიული მუშაობა უმნიშვნელოვანესი სარკინიგზო და სხვა ობიექტების ასაშენებლად.

წელს ამერკავკასიის „ტრანსმშენის“ ტრესტმა 27 მილიონ მანეთზე მეტი ღირებულების სამუშაოები უნდა შეასრულოს. საჭიროა დამთავრდეს მეორე ლიანდაგების მშენებლობა თბილისი-ხაშურ-სამტრედიის უბნის ელექტრიფიკაციის ხდება . ყველა ბრიგადაში პარტიული ჯგუფის შექმნის ვარაუდით.

„სანიმშო ქალაქს — მგზავრთა სანიმშო მომსახურებას!“ — ასეთი დევიზით შრომობენ დღეს სავაგონო უბნის მუშაკები. ისინი თავიანთ წვლილს შეიტანენ კომუნისტური შრომის, ყოფისა და კულტურის სანიმშო ქალაქად თბილისის გადაქცევის საქმეში.

„იდეოლოგიური, პოლიტიკურ-აღმზრდელობითი მუშაობის შემდგომი გაუმჯობესების შესახებ“ სკკპ ცენტრალური კომიტეტის დადგენილების შესაბამისად ავტონომიური რესპუბლიკის რკინიგზელთა პირველადი პარტიული ორგანიზაციების პარტიულ-ორგანიზაციული და იდეურ-აღმზრდელობითი მუშაობის გაუმჯობესებას, მათი მოქმედების „მეტ კოორდინაციასა და მიზანმიმართულებას მნიშვნელოვანი ნ ე ლ ა დ შეუწყობს ხელს საკავშირო პარტიული კომიტეტების შექმნაც.

საბჭოთა კავშირის სამაგისტრალო ხაზების ელექტრიფიკაციის პიონერია ხაშურის სალოკომოტივო დეპო. სწორედ აქ დაიწყო 1932 წლის 16 აგვისტოს რკინიგზების ელექტრიფიკაციის ერა.

კრებაზე გამოსულმა ამ დეპოს მემანქანე-ინსტრუქტორმა **ფ. ვ. ვორობიოვმა** თქვა, რომ შორეულ ოცდაათიან წლებში იგი გათვალისწინებული იყო ექვსლერძიანი ელმავლის ექსპლოატაციისა და რემონტისათვის. ახლა ჩვენი პარკი შედგება ელმავლების, თბომავლებისა და ელექტროსექციებისაგან. ცხადია, რომ არსებული საწარმოო ფართობები ვერ უზრუნველყოფს ლოკომოტივების პარკის კარგ მოვლას. ექვსი წლის განმავლობაში ისმენდა ხაშურის დეპოს რეკონსტრუქციის საკითხი, და მხოლოდ წელს გადაიჭრა იგი დადებითად.

რკინიგზის ერევნის განყოფილების უფროსმა — გზის უფროსის მოადგილემ **ა. ა. კანდილანმა** ილაპარაკა სომხეთის რკინიგზელთა წარმატებებზე, რკინიგზის განყოფილების სადგურებსა და საწარმოებში ტექნოლოგიური პროცესების სრულყოფისათვის, ახალი ტექნიკით მათი აღჭურვისათვის გაწეულ მუშაობაზე, იმ ღონისძიებებზე, რომლებიც ხორციელდება ვაგზლებსა და მატარებლებში მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესებისათვის. იგი შეეხო აგრეთვე ტექნიკური პროგრესის ბევრ საკითხს, წამოაყენა რკინიგზელთა შრომისა და ყოფა-ცხოვრების გაუმჯობესების მთელი რიგი საკითხები.

საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს უფროსმა **გ. მ. ჩხეიძემ** ილაპარაკა მეზღვაურთა და რკინიგზელთა თანამეგობრობაზე, დააყენა ბათუმის სამგზავრო სადგურის ახალ ადგილას გადატანის საკითხი, რადგან იგი მეტად პატარა და მოუხერხებელია, თქვა, რომ ნავსადგურისპირა მისასვლელ გზებზე უთუოდ მექანიზებული ბომბოვრის საქონლის ტვირთის გადაზიდვა ყველა პროცესი.

პარტიის თბილისის საქალაქო კომიტეტის მდივანმა **ბ. დ. მახარაშვილმა** თქვა, თუ რაოდენ საჭიროა სისტემატურად წარმართვა რკინიგზებისა და საწარმოების, სასოფლო-სამეურნეო რაიონების მუშაობა, მათი ურთიერთმოქმედება. მან აქტიური მოუწოდა ყურადღება მიაპყრო მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზაციის გაუმჯობესების, რკინიგზელთა შორის აღმზრდელობითი მუშაობის გაძლიერების, დისციპლინის განმტკიცების საკითხებს.

ამერკავკასიის „ტრანსმშენის“ ტრესტის მშენებლებსა და ამერკავკასიის რკინიგზის მშრომელებს ერთმანეთთან აკავშირებს მრავალი წლის ერთობლივი ენერგიული მუშაობა უმნიშვნელოვანესი სარკინიგზო და სხვა ობიექტების ასაშენებლად.

წელს ამერკავკასიის „ტრანსმშენის“ ტრესტმა 27 მილიონ მანეთზე მეტი ღირებულების სამუშაოები უნდა შეასრულოს. საჭიროა დამთავრდეს მეორე ლიანდაგების მშენებლობა თბილისი-ხაშურ-სამტრედიის უბნის ელექტრიფიკაციის ხდება . ყველა ბრიგადაში პარტიული ჯგუფის შექმნის ვარაუდით.

„სანიმშო ქალაქს — მგზავრთა სანიმშო მომსახურებას!“ — ასეთი დევიზით შრომობენ დღეს სავაგონო უბნის მუშაკები. ისინი თავიანთ წვლილს შეიტანენ კომუნისტური შრომის, ყოფისა და კულტურის სანიმშო ქალაქად თბილისის გადაქცევის საქმეში.

„იდეოლოგიური, პოლიტიკურ-აღმზრდელობითი მუშაობის შემდგომი გაუმჯობესების შესახებ“ სკკპ ცენტრალური კომიტეტის დადგენილების შესაბამისად ავტონომიური რესპუბლიკის რკინიგზელთა პირველადი პარტიული ორგანიზაციების პარტიულ-ორგანიზაციული და იდეურ-აღმზრდელობითი მუშაობის გაუმჯობესებას, მათი მოქმედების „მეტ კოორდინაციასა და მიზანმიმართულებას მნიშვნელოვანი ნ ე ლ ა დ შეუწყობს ხელს საკავშირო პარტიული კომიტეტების შექმნაც.

საბჭოთა კავშირის სამაგისტრალო ხაზების ელექტრიფიკაციის პიონერია ხაშურის სალოკომოტივო დეპო. სწორედ აქ დაიწყო 1932 წლის 16 აგვისტოს რკინიგზების ელექტრიფიკაციის ერა.

კრებაზე გამოსულმა ამ დეპოს მემანქანე-ინსტრუქტორმა **ფ. ვ. ვორობიოვმა** თქვა, რომ შორეულ ოცდაათიან წლებში იგი გათვალისწინებული იყო ექვსლერძიანი ელმავლის ექსპლოატაციისა და რემონტისათვის. ახლა ჩვენი პარკი შედგება ელმავლების, თბომავლებისა და ელექტროსექციებისაგან. ცხადია, რომ არსებული საწარმოო ფართობები ვერ უზრუნველყოფს ლოკომოტივების პარკის კარგ მოვლას. ექვსი წლის განმავლობაში ისმენდა ხაშურის დეპოს რეკონსტრუქციის საკითხი, და მხოლოდ წელს გადაიჭრა იგი დადებითად.

რკინიგზის ერევნის განყოფილების უფროსმა — გზის უფროსის მოადგილემ **ა. ა. კანდილანმა** ილაპარაკა სომხეთის რკინიგზელთა წარმატებებზე, რკინიგზის განყოფილების სადგურებსა და საწარმოებში ტექნოლოგიური პროცესების სრულყოფისათვის, ახალი ტექნიკით მათი აღჭურვისათვის გაწეულ მუშაობაზე, იმ ღონისძიებებზე, რომლებიც ხორციელდება ვაგზლებსა და მატარებლებში მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესებისათვის. იგი შეეხო აგრეთვე ტექნიკური პროგრესის ბევრ საკითხს, წამოაყენა რკინიგზელთა შრომისა და ყოფა-ცხოვრების გაუმჯობესების მთელი რიგი საკითხები.

საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს უფროსმა **გ. მ. ჩხეიძემ** ილაპარაკა მეზღვაურთა და რკინიგზელთა თანამეგობრობაზე, დააყენა ბათუმის სამგზავრო სადგურის ახალ ადგილას გადატანის საკითხი, რადგან იგი მეტად პატარა და მოუხერხებელია, თქვა, რომ ნავსადგურისპირა მისასვლელ გზებზე უთუოდ მექანიზებული ბომბოვრის საქონლის ტვირთის გადაზიდვა ყველა პროცესი.

პარტიის თბილისის საქალაქო კომიტეტის მდივანმა **ბ. დ. მახარაშვილმა** თქვა, თუ რაოდენ საჭიროა სისტემატურად წარმართვა რკინიგზებისა და საწარმოების, სასოფლო-სამეურნეო რაიონების მუშაობა, მათი ურთიერთმოქმედება. მან აქტიური მოუწოდა ყურადღება მიაპყრო მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზაციის გაუმჯობესების, რკინიგზელთა შორის აღმზრდელობითი მუშაობის გაძლიერების, დისციპლინის განმტკიცების საკითხებს.

ამერკავკასიის „ტრანსმშენის“ ტრესტის მშენებლებსა და ამერკავკასიის რკინიგზის მშრომელებს ერთმანეთთან აკავშირებს მრ