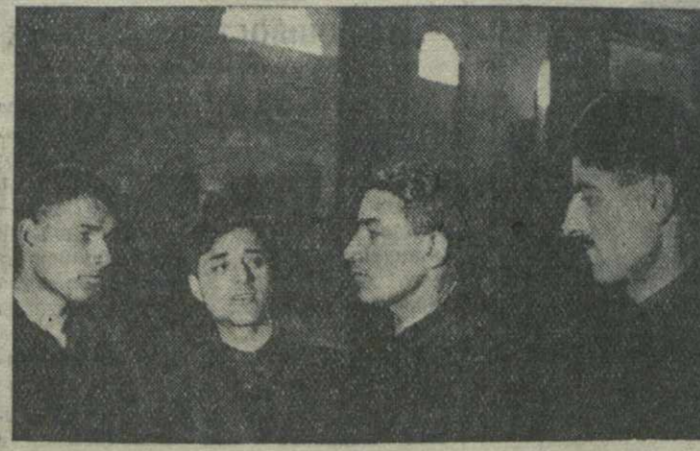
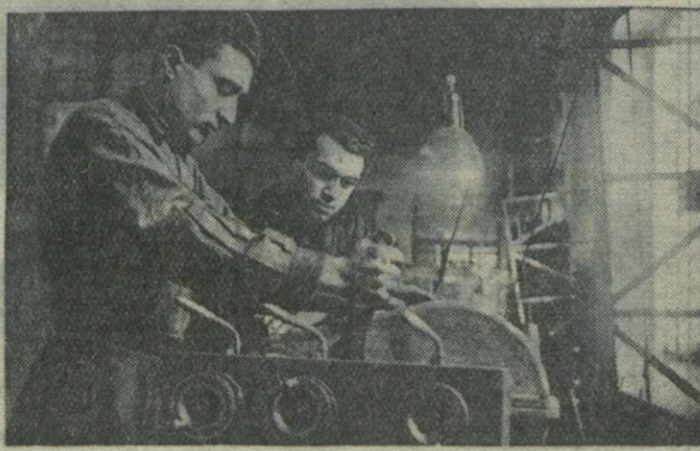


Навстречу XVIII Всесоюзной партийной конференции



На снимках (слева направо): 1. Стахановская бригада Телавской шелкоткальной фабрики, взявшая обязательство выполнить двухмесячный план по дню открытия XVIII Всесоюзной партконференции. 2. Токарь - стахановец Тбилисского завода им. 26 комиссаров М. Анопов, взявший в честь XVIII Всесоюзной партконференции обязательство выполнить двухмесячную производственную программу на 250 проц. 3. Комсомольская бригада Ш. Цхевадзе (паровозо-вагоноремонтный завод имени СТАЛИНА), выполнившая 4 февраля за 8 часов работу, на которую полагалось 24 часа. (Слева направо): Г. Джанашидзе, Ш. Чомахадзе, Ш. Цхевадзе и А. Ахабадзе. 4. В бу- мажном цехе Ингульского целлюлозно-бумажного комбината. Фото Торп, Квиркашвили и Черкасова. Фотохроника Грузага.

За чистоту, за высокую культуру на производстве

Важное условие стахановской работы

Завод имени Орджоникидзе.
Тбилисский машиностроительный завод имени С. Орджоникидзе оснащен передовой техникой. Однако далеко не на всех участках завода ведется борьба за высокую культуру производства, за правильную организацию рабочего места.

Отстающий участок

Завод имени Калинина.
В механическом цехе Тбилисского завода имени Калинина работает токарь т. Агаларов. Рабочее место тов. Агаларова отличается чистотой и опрятностью. В шкафу в строгом порядке разложены инструменты. Отдельно от напильников, например, лежат резцы. В этом сказывается не только аккуратность, но и забота об инструменте: резцы нельзя держать вместе с напильниками, потому что напильники от этого портятся.

Мой опыт организации рабочего места

Завод имени 26 комиссаров.
За последние два-три года производительность труда в нашем цехе поднялась на 25-30 процентов. Немалую роль в этом сыграла борьба за чистоту, за правильную организацию рабочего места.

Теоретический доклад на партийном собрании

Молотовский райком тбилисской организации КП(б) Грузии организовал в ряде парторганизаций района обсуждение на партийных собраниях отдельных вопросов теории и истории партии, социалистического строительства, тесно связав эти вопросы с конкретными задачами работы данного предприятия.

У коммунистов Батумского порта

В 1939 году Батумский порт не выполнил плана грузооборота. Неудачным был и минувший год. К значительному отставанию привели серьезные недостатки, ликвидация которых зависела от командиров порта, партийной организации, всего коллектива. Следствием слабой работы об организации труда в рабочем месте явились большие простои грузчиков, судов, вагонов. Механизмы, которыми оснащено порт, слабо использовались при переработке грузов. На решающих участках порта не было правильной расстановки кадров.

Многие завесело от партийной организации. По она не проявляла необходимой инициативы в ликвидации крупных недостатков хозяйственной работы, самоуправилась от решения важнейших, узловых производственных вопросов.

На обширной территории завода можно встретить немало захваченных уголков, где месяцами лежат груды мусора, отходы производства, полуфабрикаты и различные металлические детали. У входа в токарный цех высятся горы стружек, в беспорядке валяются куски железа, трубы, разный лом. Когда входил в цех, нелегко обращать внимание на то, что он загрязнен многими ненужными деталями, на то, что в цехе много пыли и грязи.

Инструменты, которые необходимо иметь под рукой, т. Агаларов размещал на отдельном столе, стоящем тут же у станка. Такие столы имеются у каждого токаря, но не все используют их по назначению. Токарь т. Гаммершмидт, сосед Агаларова по станку, держит инструменты на станке. Это мешает в работе, портит станок. На станке появляются шаршавины.

Работа в механическом цехе страдает от отсутствия культуры в работе. Отсутствует культура в работе отдаленных от производственной среды рабочих. Неведомо, что выполнение плана у Гаммершмидта на 10-15 процентов ниже, чем у Агаларова, хотя оба токаря работают в одинаковых условиях.

Обсуждение состоялось 26 февраля в 10 часов вечера. Товарищ Сталин о стахановском движении и технологической дисциплине на заводе.

В течение девяти месяцев прошлого года партийная организация порта обсудила не более 2-3 вопросов хозяйственной работы, да и то не решающих.

В начале этого года партийная организация впервые вплотную подошла к такому важному участку работы, как помощь рационализаторам и изобретателям. В январе состоялась конференция новаторов техники порта. Она выдвинула ценные предложения, из которых многие уже удалось осуществить. Так, например, осуществлено предложение комсомольца т. Габелая, которое дает возможность шире использовать транспортеры при портовых операциях, предложению т. Симоньяни, позволяющее грузить судно с помощью портального крана. Все это способствует росту производительности труда в бригадах грузчиков.

Товарищи Агаларов и Гаммершмидт работают в механическом цехе. Чтобы дойти до цеха, надо буквально преодолевать искусственные препятствия, которые образуют здесь скопления чугуна, железа, шкивов, металлических труб и т. п.

Еще хуже обстоит дело в гвоздильном цехе. По плану готовые гвозди должны убираться каждые 8 часов, иначе у станков вырастают залежи готовой продукции. Но вопреки этому правилу уборка в цехе производится от случая к случаю. Было, что уборка не производилась в течение нескольких десятков часов. Тогда станки оказывались засоренными гвоздями настолько, что приходилось прекращать работу и спешно выгружать из цеха готовую продукцию.

На своей рабочей площадке мы держим только заготовку и обработанные детали, все остальное - инструменты, приспособления, измерительные приборы - находимся в особом шкафу. В нем - четыре полки. Каждая из них имеет свое назначение. На одной лежат инструменты, на другой - приспособления и т. д. В свою очередь, эти предметы разложены по полкам в определенном порядке. Впереди - мелкие инструменты и приспособления, дальше - крупные. В нижнем ящике шкафа лежат обтрусочные материалы, масла.

Докладчик, зам. секретаря партбюро завода т. Язовский, говоря о социалистической организации производства, тут же приводил конкретные факты из производственной жизни завода.

Внимание партийной организации пришло к этому участку, командиром которого является т. Тапуба. На заседании партийного бюро обсуждался его доклад. Предварительная проверка вскрыла слабые звенья, которые прежде ускользали от внимания партийной организации. Хронометраж, проведенный в бригаде т. Рудика, дал возможность установить, что эта бригада вместо восьми часов в день работает меньше шести. Десять минут уходило на подготовку рабочего места: открыть туюм парода, приготовить козлы, сходни, брезент. Много дорогих для работы минут бригада тратит так же непроизводительно: подготовка складского помещения, неисправность механизмов, задержка в столовой и т. д. А ведь так работали многие бригады.

Нужно отстояться хотя бы на одном из важных мероприятий, принятых в результате проведения этой конференции. Речь идет о механизме роллгант, изготовленном по инициативе комсомольцев в мастерских отдела механизации. 18 января бригада грузчиков (бригадир т. Мовсесян) перегрузила с помощью роллганта свыше ста тонн хлопка за смену. Надо учесть, что на днях стахановские бригады ранее не грузили за смену более 70 тонн хлопка. Этот факт изменил отношение многих бригад к механизмам. Когда через несколько дней другой бригаде предстояла работа по перегрузке хлопка, бригадир явился в отдел механизации с требованием предоставить им роллгант.

Систематически перевыполняет план, выпускает продукцию высокого качества многостаночник - фрезеровщик А. Болдырев. Рабочее место он постоянно содержит в чистоте, фрезерные станки - в образцовом порядке. Относятся к станкам т. Болдырева любовно, по-хозяйски: после окончания работы всегда тщательно чистит и смазывает их. Хороший порядок и в рабочем шкафу т. Болдырева: здесь аккуратно сложены инструменты и приспособления. Все, что необходимо тов. Болдыреву, он находит быстро, без затрат лишнего времени.

В невидном состоянии находится сейчас и заводской двор. Возле литейного и механического цехов лежат под открытым небом различные детали. Они ржавеют, портятся. Лежат здесь и кучи металлических стружек, обрывков проволоки и кусков железа, хотя для этих отходов есть специальный склад, который, к слову сказать, почти пустует.

Несколько слов мне хочется сказать по поводу чистоты окон наших заводских зданий. Как правило, у нас окна моют два раза в год. Перед этими днями объявляется аврал и окна вымываются в порядок. Неужели так уж трудно наладить систематическую мойку и протирку окон!

Доклад вызвал оживленные прения. Начальник технического отдела тов. Джанашидзе подробно останавливался на состоянии технологической дисциплины. Он говорил о рационализаторских мероприятиях передовых людей - новаторов производства, о новых технологических процессах, повышающих производительность труда, о фактах нарушения технологической дисциплины.

На собрании выступили: стахановец первого цеха т. Карказов, слесарь бригадир - стахановец, член партии т. Степанов, начальник 4 цеха т. Давиташвили, мастер 11 цеха т. М. Багдашвили, начальник 1 цеха инженер т. Семенов и др.

Готовясь к XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), партийная организация порта возглавила широко развернувшееся соревнование. В многотиражной газете «Батумский моряк» создана по решению партбюро «Доска почета». В порту учреждено переходящее красное знамя для передовой бригады и участка.

К. АЛЕНСИДЗЕ.

А. КАНАБАДЗЕ.

МИРДАТ АНОПОВ, групповод токарной группы механического цеха Тбилисского завода им. 26 комиссаров.

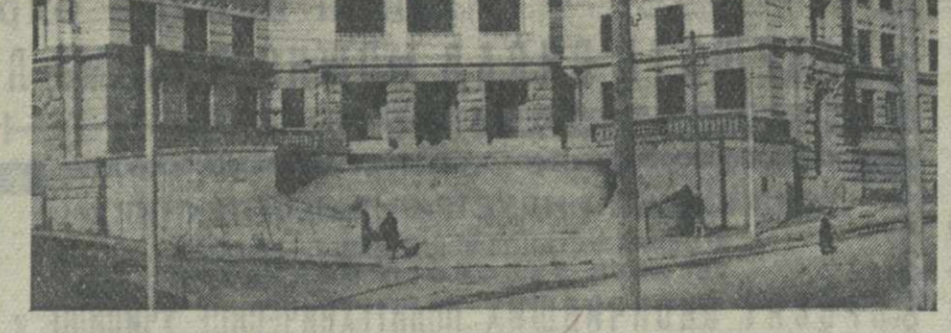
П. ШУРОВ.

Квалифицированные кадры - железнодорожному транспорту

10 лет Тбилисского института инженеров железнодорожного транспорта имени ЛЕНИНА.

В 1930 году в Тбилиси открылся первый в Грузии и во всем Закавказье Институт инженеров железнодорожного транспорта имени **В. И. Ленина**. Создание транспортного вуза было большим событием в жизни республики Закавказья. Развертывание в институте четырех секторов - грузинского, русско-азербайджанского и армянского - обеспечило все условия для подготовки инженеров транспорта из национальных кадров. В новом институте было создано 4 факультета: путейский, паровозный, эксплуатационный и автомобильный. Набор студентов был произведен на первые курсы всех факультетов, и одновременно были развернуты все курсы. Наряду с этим, в институте открылись вечерние группы для техникумов-практиков с законченным средним образованием. В состав профессуры были приглашены: профессор Н. Мухеджишвили, К. Завриев, А. Хараладзе, Н. Гварамадзе, Г. Гедеванишвили и другие.

преподавательские кадры. На преподавательскую работу выдвинулись окончившие Тбилисский политехнический институт и Тбилисский институт инженеров железнодорожного транспорта - доценты М. Джапаридзе, М. Махвиладзе, М. Неткачев, М. Кельян, В. Готония, Л. Леквишвили, Х. Оксунян, В. Осипов и др.



Новое здание Тбилисского института инженеров железнодорожного транспорта имени В. И. ЛЕНИНА. Фото В. Черкасова. Фотохроника ГТА.

Кроме стационарного отделения при институте развернут заочный сектор. В институте 23 кафедры, часть из которых прикреплена к факультетам, остальные являются общестудентскими.

транспорта дал нашей стране 2.455 инженеров; из них - 790 инженеров по постройке железных дорог и путейского хозяйства, 78 - по постройке мостов, 627 инженеров паровозного хозяйства, 386 - по движению в грузовой работе и 594 инженера автомобильного транспорта.

го работы, чтобы полностью удовлетворить потребности национальных секторов в хороших, содержательных учебниках.

В основе работы института ведущая роль принадлежит его партийной организации, которая насчитывает сейчас свыше 200 коммунистов. В комсомольской организации - 1.400 комсомольцев. Партийная организация провела значительную работу по вовлечению в партию **Ленина - Сталина** передовых людей института. В партию приняты за последние годы профессор-орденоносец Завриев, профессор Мабуков, доценты Берг, Оксунян, Багдадзе, ассистенты Славянский, Ваграман, Хитаривили, сталинские стипендиаты Гамкренцдзе, Гелхвиладзе и др.

плодотворные результаты. Успешность студентов растет с каждым годом. В текущем учебном году наблюдается дальнейший рост числа отличных и хороших отметок. В сравнении с прошлым учебным годом число отличных и хороших отметок выросло на 50 процентов. На 1 января 1941 года в институте насчитывалось 110 отличников учебы против 90 в прошлом году.

Ярым подтверждением роста успешности служат присужденные сталинских стипендий. В институте 5 сталинских стипендиатов: студенты 5-го курса Петрова и Чантурия, 4-го курса - Гелхвиладзе (факультет постройки железных дорог и путевого хозяйства), Галушты и Гамкренцдзе (паровозный факультет). Ученым советом института представлены на получение сталинских стипендий два студента IV курса (факультет движения и грузовой работы) - Бабаев и Ноеселиани. Велики и ответственные задачи, стоящие перед высшим учебным заведением и, в частности, перед Тбилисским институтом инженеров железнодорожного транспорта имени **Ленина**. Чтобы с честью выполнить эти задачи, коллектив института должен поднять на более высокую ступень уровень подготовки квалифицированных кадров для железнодорожного транспорта нашей страны.

Доцент Ш. ЧИЧИНАДЗЕ, начальник Тбилисского института инженеров железнодорожного транспорта имени **Ленина**.

