



Газета
выходит
с июня
1922 года

ЗАРЯ ВОСТОКА

Орган ЦК Компартии Грузии, Верховного Совета и Совета Министров Грузинской ССР

№ 116 [16392]

Суббота, 19 мая 1979 года

Цена 2 коп.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ზარი
ვოსტოკი

საპარტოვო ქა
მანგალოვანი კომპლექსი,
საპარტოვო სსრ უმაღლესი
სამართალსა და საპარტოვო სსრ
მინისტრის სამსახურში

СЕГОДНЯ И ЗАВТРА — РЕСПУБЛИКАНСКИЙ
СМОТР ГОТОВНОСТИ К СЕЗОНУ
ПРОИЗВОДСТВА, ЗАГОТОВКИ
И ПЕРЕРАБОТКИ КОРМОВ

РИТМ ЗЕЛЕННОГО
КОНВЕЙЕРА

С зеленым полем ознакомились еще дальше виднеются овес, асходы кукурузы. Эти посевы кормовых культур принадлежат Джандарскому откормочному совхозу Гардабанского района. В общей сложности посевы кормовых культур здесь занимают свыше 4.000 гектаров. При надлежащей организации кормопроизводства этого вполне достаточно, чтобы обеспечить поголовье скота необходимым рационом грубых и сочных кормов.

В этом году, — говорит директор совхоза В. Бебишвили, — мы взяли обязательство заложить 10.000 тонн сенажа при плане 9.000, сена — 4.000 тонн, а силоса — 8.000 тонн. Кроме того, начиная с апреля, скоту скапливается зеленая масса. На эти цели ежедневно расходуются до 200 тонн.

С раннего утра слышен на полях рокот сеноуборочных агрегатов. Самоходными комбайнами, изготовленными в ГДР, управляют механизаторы М. Гаджиев и Ф. Дуниялиев. Они довольны возможностями новых машин, позволяющих убирать за день зеленую массу с 13—15 гектаров.

Один за другим отходят от агрегатов груженные зеленой массой лафеты и грузовики. Их путь лежит к сезонным траншеям. Передовые трактористы и шоферы О. Лобжанидзе, Р. Касумов, М. Каримов успевают за день совершить по 16—17 рейсов, перевоза в общей сложности до 300—350 тонн массы.

Начали сенокосение в совхозе и на орошаемых участках. Работу эту ведет бригада, руководимая Б. Гавашелишвили.

Джандарцы раньше обычного приступили к закладке сенажа и заготовке сена. Это имеет свое преимущество, поскольку скоро в хозяйствах подойдут и другие работы.

Прочная кормовая база имеет особое значение при нынешних объемах интенсивного откорма животных. Здесь обязались довести среднесуточный привес бычков

А. МИТАВАРИА.

(Корр. «Зари Востока»).

Обеспечим фермы кормами собственного производства

Обращение сельских тружеников Хобского и Гурджаанского районов ко всем кормозаготовителям республики

Существенное повышение благосостояния народа — главная задача на десятую пятилетку. В ее решении особое значение придается подкормке животноводства. За последние годы у нас в республике немало сделано для увеличения производства мяса, молока, яиц. Вместе с тем анализ положения дел показывает, что для дальнейшего развития отрасли необходимо еще более укрепить кормовую базу. На создание прочной кормовой базы нацелили сельских тружеников XVIII пленум ЦК КП Грузии, июльский и ноябрьский (1978 г.) пленумы ЦК КПСС. Осуществляя решения партии, мы расширяем посевы кормовых культур, всемерно увеличиваем производство зернофуража.

Наши районы находятся в разных климатических зонах, у нас свои особенности выращивания трав, кормовых культур. Но есть у нас одно общее — это реальная возможность интенсивно использовать резервы кормопроизводства, обеспечить скот, имеющийся в общественных и личных хозяйствах,

кормами собственного производства, сделать животноводство высокопродуктивной отраслью. Многие из нас, сельских тружеников, хорошо знаем, что осуществление намеченного непростое. Многое зависит от людей, их сознательности, трудовой активности. Поэтому каждый из нас, кормодобытчиков, проинкинувшись чувством ответственности за выполнение решений партии и правительства, прилагает все силы для безусловного соблюдения графиков работ на севе, травобоянии, агротехники, эффективного использования техники.

Забора о нормах начинается с весны. Именно в эту пору, когда разворачиваются полевые работы, во многом решается судьба кормовой базы для предстоящей зимовки скота. Практика показала: там, где проявляют настоящую заботу о кормовом поле, фермы обеспечены фуражом.

В этом сезоне мы в лучшие агросроки начали полевые работы, кормовые культуры сеют только высококондиционными семенами, хозяйствам поставлены минеральные и органические удобрения. Обязуемся тщательно обработать посевы, обогащать корма белковыми добавками, заботиться о повторных и промежуточных посевах.

Свою задачу на ближайшее время видим в том, чтобы не оставить неиспользованной ни одну возможность увеличения производства кормов. С этой целью повысим продуктивность естественных сенокосов и пастбищ путем внесения в них туков, проведения культуртехнических работ. Возьмем на строгий учет все пригодные для сенокоса участки — в лесных массивах, садах, ветрозашитных полосах, по обочинам дорог. В массовом сенокосе примут участие и труженики

промышленных предприятий, организации, учащиеся молодежь районов.

На первое место в производстве и заготовке кормов мы выдвигаем качество. С этой целью наладим строжайший контроль за соблюдением технологий и оптимальных сроков уборки трав и консервирования кормов.

Осуществляя указанные мероприятия, берем новые обязательства в социальном соревновании и призываем кормозаготовителей республики сделать все возможное, чтобы ни одна ферма республики не испытывала недостатка в полноценных кормах, чтобы кормопроизводство стало у нас высокорентабельной отраслью.

Существуя указанные мероприятия, берем новые обязательства в социальном соревновании и призываем кормозаготовителей республики сделать все возможное, чтобы ни одна ферма республики не испытывала недостатка в полноценных кормах, чтобы кормопроизводство стало у нас высокорентабельной отраслью.

Социалистические обязательства кормодобытчиков Хобского района:

Заготовить сена 5 тысяч тонн вместо запланированных 3,1 тысячи тонн, сенажа — 15 тысяч тонн при плане 10 тысяч тонн, соломы — 10,5 тысячи тонн вместо предусмотренных 8,5 тысячи тонн, кормовых корнеплодов — 5 тысяч тонн при плане 2 тысячи тонн, 5 тысяч тонн зернофуража — в пять раз больше намеченного. Всего будет заготовлено 17,6 тысячи тонн кормовых единиц — на 5,8 тысячи тонн больше задания.

что составит 42,3 центнера кормовых единиц на условную голову скота вместо плановых 28,3 центнера.

Отвести под кормовые культуры 3.258 гектаров, что на 458 гектаров больше задания, кроме того, 3 тысячи гектаров занять повторными и промежуточными посевами — на 1.000 гектаров больше задания.

Социалистические обязательства обсуждены и приняты на собраниях партийно-хозяйственного актива Хобского и Гурджаанского районов.

(ГрузинФОРМ).

Социалистические обязательства кормодобытчиков Гурджаанского района:

За счет посевов многолетних и однолетних трав, кукурузы на силос получить 129 тысяч тонн зеленой массы.

Заготовить 10 тысяч тонн сена, 35 тысяч тонн сенажа, 9,1 тысячи тонн других грубых кормов, 1,8 тысячи тонн травяной муки, 30 тысяч тонн силоса, 3 тысячи тонн кормовых корнеплодов, 2 тысячи тонн зернофуража собственного производства, 4,6

тысячи тонн кормов из отходов промышленного и сельскохозяйственного производства.

Такой запас разнообразных кормов позволит выделить на каждую условную голову скота 33 центнера кормовых единиц, что намного больше потребности, т. е. даст возможность хозяйствам создать страховые резервы кормов.

Социалистические обязательства обсуждены и приняты на собраниях партийно-хозяйственного актива Хобского и Гурджаанского районов.

(ГрузинФОРМ).

СОВЕТСКО - ЮГОСЛАВСКИЕ ПЕРЕГОВОРЫ

В Кремле завершены переговоры между Генеральным секретарем ЦК КПСС, Председателем Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежневым и Президентом СФРЮ, Председателем СКЮ И. Броз Тито, находящимися в Советском Союзе с дружественным визитом. В переговорах приняли участие: член Политбюро ЦК КПСС, министр иностранных дел СССР А. А. Громыко, секретарь ЦК КПСС К. В. Русаков, член Президиума ЦК СКЮ С. Доланц, союзный секретарь по иностранным делам СФРЮ И. Врховец.

Было продолжено обсуждение состояния и перспектив развития советско-югославских отношений. Л. И. Брежнев и И. Броз Тито подчеркнули, что коренным интересам Советского Союза и Югославии, народов обеих стран отвечает обогащение взаимных связей в политике, экономике, науке, культуре и

других областях. Стороны подтвердили свою готовность углублять советско-югославское сотрудничество, отметили необходимость расширения контактов на высоком уровне. Особое значение они придали развитию сотрудничества между Коммунистической партией Советского Союза и Союзом коммунистов Югославии.

Л. И. Брежнев и И. Броз Тито констатировали, что принципы и положения, зафиксированные в советско-югославских совместных документах, которые являются результатом встреч на высшем уровне, представляют собой надежную основу для двустороннего взаимодействия и стабильных отношений, для взаимопонимания и доверия между СССР и СФРЮ.

В ходе переговоров отмечалось, что, несмотря на различия в оценке некоторых внешнеполитических вопросов, определяющее значение

в советско-югославских отношениях имеет то фундаментальное положение, что в международных делах СССР и СФРЮ выступают за мир и разрядку, за независимость всех стран и народов, за социальный прогресс.

Обе стороны уделили особое внимание проблеме разоружения — одной из самых жгучих задач современности. Они считают необходимым наращивать усилия в интересах свертывания гонимой вооружений и перехода к реальному разоружению и в этой связи высказались в поддержку всех конструктивных инициатив, в частности решений спешсессии Генеральной Ассамблеи ООН по разоружению, направленных на решение этой задачи. Л. И. Брежнев и И. Броз Тито выразили уверенность, что этому будет способствовать заключение нового советско-американского договора по ограничению стратегических наступательных вооружений.

Л. И. Брежнев и И. Броз Тито высказались за активное участие всех стран в борьбе за упрочение мира и

важное значение последовательного претворения в жизнь в полном объеме положений хельсинкского Заключительного акта для укрепления доверия, безопасности и сотрудничества в Европе. Позитивную роль в этом призвана сыграть предстоящая в следующем году мадридская встреча.

В ходе переговоров подчеркивалось, что Советский Союз и Югославия твердо выступают за углубление процесса разрядки, распространение его на все районы мира, за снятие разрядки политической с разрядки военной, за урегулирование кризисных ситуаций мирными средствами, путем переговоров при строгом уважении равноправия, суверенитета, прав народов на свободное, независимое развитие.

Л. И. Брежнев и И. Броз Тито высказались за активное участие всех стран в борьбе за упрочение мира и

оздоровление международного политического климата. В значительной мере этому могут способствовать все демократические и миролюбивые силы.

СССР и СФРЮ выступают за углубление взаимопонимания, за продолжение плодотворного и конструктивного диалога по принципиальным проблемам международной жизни. В интересах этого будет продолжена практика регулярного обмена мнениями на различных уровнях.

Президент СФРЮ, Председатель СКЮ И. Броз Тито пригласил Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнева посетить СФРЮ с официальным дружественным визитом. Приглашение было принято с удовлетворением.

Переговоры Л. И. Брежнева и И. Броз Тито прошли в дружественной обстановке и в духе взаимного уважения.

В переговорах также участвовали:

с советской стороны — ведущий отдел ЦК КПСС Л. М. Замiatин, первый заместитель министра иностранных дел СССР В. Ф. Мальцев, помощник Генерального секретаря ЦК КПСС А. И. Блатов, посол СССР в СФРЮ Н. Н. Родионов, заместитель заведующего отделом ЦК КПСС Г. А. Киселев, руководитель группы консультантов отдела ЦК КПСС Н. В. Шинилин, заведующий отделом МИД СССР В. Ф. Грюбляков;

с югославской стороны — посол СФРЮ в СССР М. Орландич, заведующий кабинетом Президента СФРЮ В. Бадурина, заместитель союзного секретаря по иностранным делам М. Вереш, советники Президента СФРЮ В. Мандич и М. Максич, заместитель исполнительного секретаря Президиума ЦК СКЮ В. Милошевич.

РАБОТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ РЕСПУБЛИКИ — НА УРОВЕНЬ ТРЕБОВАНИЙ XXV СЪЕЗДА КПСС

Доклад кандидата в члены Политбюро ЦК КПСС, первого секретаря ЦК КП Грузии тов. Э. А. ШЕВАРДНАДЗЕ на собрании актива Закавказской железной дороги 14 мая 1979 г.

Товарищи! Разрешите мне по поручению Центрального Комитета Коммунистической партии Грузии, Президиума Верховного Совета Грузинской ССР и Совета Министров республики горячо поздравить коллектива Закавказской железной дороги с замечательными победами и присуждением по итогам социалистического соревнования в первом квартале 1979 года переходящего Красного знамени. Министрства путей сообщения СССР и ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта, которое сегодня нам вручил министр путей сообщения товарищ Павловский Иван Григорьевич.

Разрешите от моего имени сердечно приветствовать товарища И. Г. Павловского, который приехал к нам только в связи с победой железнодорожников Закавказья в социалистическом соревновании, но и для того, чтобы обсудить с нами и помочь решить актуальные вопросы развития Закавказской железной дороги и дальнейшего улучшения ее работы.

Я хочу также по-братски приветствовать представителей Армянской ССР, которые, прибыв на торжества по

поводу вручения дороге переходящего Красного знамени, любезно согласились остаться, чтобы принять участие в работе актива, посвященного обсуждению задач железнодорожного транспорта Грузинской ССР.

Работа нашего актива проходит одновременно и в деловой, и в праздничной обстановке.

Праздничная обстановка не только не исключает коммунистическую деловитость, но, наоборот, помогает нам серьезнее сосредоточиться на нерешенных проблемах, сконцентрировать внимание на обсуждении острых и принципиальных вопросов работы железнодорожного транспорта.

В докладах, выступлении товарища Л. И. Брежнева партийная забота о транспорте занимает особое место.

В своем ярком выступлении на XVIII съезде ВЛКСМ Леонид Ильич Брежнев, указывая пути, куда следовало бы направить энергию молодых строителей коммунистического общества, в числе двух важных проблем, от которых в большой степени зависит эффективность и каче-

ство работы народного хозяйства, назвал транспорт.

Политбюро, секретариат ЦК КПСС особое внимание уделяют проблемам транспорта, в том числе дальнейшего развития железнодорожного транспорта.

Одним из проявлений заботы и внимания к нуждам транспорта явилось участие и выступление на расширенном заседании коллегии Министерства путей сообщения члена Политбюро ЦК КПСС, Председателя Совета Министров СССР тов. Косыгина А. Н. и члена Политбюро ЦК КПСС, секретаря ЦК КПСС тов. Кириленко А. П.

Эти факты большой политической важности обязывают всех нас повернуться лицом к транспорту, глубже вникать в его нужды и максимально помогать в решении стоящих перед ним задач.

Нет сомнений в том, что работа нашего актива будет проходить в обстановке партийной деловитости, взаимной требовательности, взаимного доверия, под знаком

критики и самокритики, всестороннего анализа сделанного и научно обоснованного определения путей на будущее в свете решений XXV съезда КПСС и XXV съезда Компартии Грузии, известных решений ЦК КПСС по Грузинской парторганизации, о дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы.

По традиции, пройдя определенный этап и выйдя на новые рубежи, советские люди с огромной заинтересованностью пытаются получить результаты своего труда и намечают новые задачи.

В стране и республике успешно реализуются задания десятой пятилетки.

Хорошо потрудились советский народ в ударном 1978 году. Национальный доход увеличился на 4 процента. Промышленное производство возросло на 4,8 процента и достигло 587 млрд. рублей. Впервые в истории страны валовой сбор зерновых достиг 235 млн. тонн. Собирали рекордные урожаи и во

ряду других сельскохозяйственных культур.

Сделан новый крупный шаг на пути удовлетворения возрастающих духовных и материальных потребностей советского человека. Можно с уверенностью сказать, что вписана еще одна блистательная страница в летопись героической борьбы Коммунистической партии и всего советского народа за построение коммунистического общества.

Несмотря на необычайно суровые условия прошедшей зимы, неплохие результаты достигнуты во всех сферах народного хозяйства в первом квартале текущего года.

В братской семье советских республик свой достойный вклад в выполнение плана социального и экономического развития страны внесла Грузинская ССР. Достигнув наивысшего уровня производительности труда, республика обеспечила выполнение плана реализации промышленной продукции на 101,9 процента.

Объем промышленного производства, по сравнению с 1977 годом, увеличился на 7,4 процента. Тем самым труженики промышленности республики выполнили свое важнейшее социалистическое обязательство по опережающему росту темпов промышленного производства.

Славно потрудились наше колхозное крестьянство. Заготовлено 430 тыс. тонн чистого листа и 575 тыс. тонн винограда. Таких высоких урожаев по этим важнейшим культурам в прежние годы республика не получала.

Перевыполнили планы заготовки зерна, цитрусов, мяса, молока, шерсти. Другой сельскохозяйственной продукцией.

Вступили в строй энергетический гигант — Ингури-ГЭС и ряд других крупных сооружений.

За первые три года десятилетия, по сравнению с соответствующим периодом девятой пятилетки, выпуск промышленной продукции по республике вырос на

51,2 процента. Объем продукции сельского хозяйства увеличился на 71 процент.

Как вы знаете, республике в шестой раз подряд было вручено переходящее Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦПС и ЦК ЕЛКСМ за наивысшие достижения во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Так выглядит в наиболее концентрированном виде главные итоги вдохновенной и самоотверженной борьбы коммунистов Грузии и всех трудящихся республики за выполнение исторических решений XXV съезда КПСС.

Воздавая должное успехам работников промышленности, сельского хозяйства и строительства, мы вместе с тем не забываем и о недостатках, порою очень серьезных, в работе этих отраслей народного хозяйства, подвергая их непримиримой критике и требуем, чтобы лучше была выполнена работа на предстоящих этапах развития и дальнейшего улучшения хозяйства.

(Продолжение на 2-й стр.).

В работе совещания приняли участие заведующий отделом пропаганды и агитации ЦК КП Грузии В. И. Карумидзе, второй секретарь ЦК КП Грузии Н. В. Гургенидзе.

На совещании выступил секретарь ЦК КП Грузии Г. Н. Енукидзе.

В работе совещания приняли участие заведующий отделом пропаганды и агитации ЦК КП Грузии В. И. Карумидзе, второй секретарь ЦК КП Грузии Н. В. Гургенидзе.

(ГрузинФОРМ).

С ДРУЖЕСТВЕННЫМ ВИЗИТОМ

По приглашению Президиума ЦК КПЧ и правительства ЧССР в ближайшие дни Чехословацкую Социалистическую Республику с дружественным визитом посетит член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин.

СОВЕЩАНИЕ АКТИВА

18 мая состоялось республиканское совещание идеологических работников, обсуждавшее некоторые организационно-пропагандистские мероприятия в связи с выполнением постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы».

На совещании были приглашены секретари, заведующие отделами пропаганды и агитации ЦК КП Грузии, городских и районных комитетов КП Грузии, заведующие домами и кабинетами политпросвещения, редакторы республиканских, областных, городских и районных газет, руководители и секретари партийных организаций идеологических учреждений.

С информацией выступил секретарь Абхазского обкома КП Грузии Л. В. Маршания, секретарь Аджарского обкома КП Грузии Н. А. Гугунава, заведующий отделом пропаганды и агитации Юго Осетинского обкома КП Грузии З. Д. Гугуава, второй секретарь Орджоникидзевского райкома КП Грузии гор. Тбилиси К. В. Кервалишвили, секретарь Кутаисского горкома КП Грузии Н. А. Какауридзе, секретарь Махарадзевского райкома КП Грузии М. М. Николашвили, секретарь Гардабанского райкома КП Грузии З. И. Маргелашвили.

(ГрузинФОРМ).

РАБОТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ РЕСПУБЛИКИ — НА УРОВЕНЬ ТРЕБОВАНИЙ XXV СЪЕЗДА КПСС

ПРОДОЛЖЕНИЕ.

Но вместе с тем мы утверждаем: итоги первых трех лет пятилетия вносят в нас уверенность в том, что мы находимся на правильном пути и нет сомнения, что упорным трудом нашего народа стоящие перед нами задачи будут успешно решены.

Возросший экономический потенциал республики послужил надежной базой для заметного повышения материального благосостояния трудящихся, увеличения трудовых доходов, роста товарооборота, ускорения ввода в эксплуатацию жилых домов, школ, больниц, нового подъема науки и культуры.

Есть определенная закономерность и последовательность в том, что после рассмотрения на пленумах ЦК КП Грузии задач развития промышленности, сельского хозяйства и организации капитального строительства, мы решили вместе с вами глубоко разораться и всесторонне обсудить проблемы, касающиеся транспорта.

Все без исключения отрасли народного хозяйства могут работать нормально и выполнять свои напряженные планы лишь при условии бесперебойного транспортного обслуживания. И главную роль в удовлетворении потребностей республики в перевозках играет, конечно же, Закавказская железная дорога — основная экономическая артерия нашего края. Протянувшись с востока на запад и далее на север, от границ Азербайджанской ССР до Краснодарского края РСФСР, охватив основные промышленные центры и многие сельскохозяйственные районы республики, дорога выполняет огромный объем перевозок.

18 миллиардов тонно-километров — таков грузооборот за 1978 год. Для сравнения мы поинтересовались, каков уровень грузооборота на железных дорогах ряда капиталистических стран, приближенный к равным Грузии по территории, численности населения или же границах с нами. Так вот, на железных дорогах Бельгии годовой грузооборот составляет 6,7 миллиарда тонно-километров, Голландии — 2,7 миллиарда тонно-километров и Турции — 7,8 миллиарда тонно-километров. Следовательно, одна Закавказская дорога выполняет больший объем грузооборота, чем перечисленные капиталистические страны, вместе взятые.

По данным Научно-исследовательского института информации Министерства путей сообщения СССР, за три года десятой пятилетки грузооборот железных дорог страны возрос на 106,2 процента, а Закавказской железной дороги — на 112,5 процента. По этому важному показателю Закавказская магистраль вышла на первое место в стране.

По отправлению грузов (погрузка в тоннах) рост составил по железнодорожной сети Союза 104,3 процента, а по Закавказской дороге — 112,8 процента. Она занимает третье место, вслед за Белорусской и Казахской железными дорогами.

За три года по сети железных дорог Советского Союза оборот вагона замедлился на 8,9 процента, а по Закавказской магистрали — на 10,5 процента. По этому универсальному показателю дорога находится на 16 месте, что, конечно, недопустимо.

Высокий уровень грузовых перевозок по Закавказской железной дороге приходится сочетать с интенсивным пассажирским движением. Принимая во внимание это немаловажное обстоятельство, а также такие факторы, как ярко выраженный горный профиль дороги и незначительная обеспеченность вторыми путями, даже не будучи специалистом в области транспорта, можно ясно представить, в каких напряженных условиях протекает эксплуатационная работа.

Закавказскую железную дорогу нельзя рассматривать как обычную транспортную магистраль. Значение ее для Грузинской ССР неизмеримо больше. И орден Октябрьской Революции, гордо сияющий на знамени дороги, — признание ее успехов не только в производственной сфере.

Закавказская железная дорога, первый участок которой Потти — Тбилиси был введен в эксплуатацию в октябре 1872 года, то есть, более ста лет назад, прокладывалась в условиях сложного рельефа местности, строились такие уникальные инженерные сооружения, как Сурамский и Дикавский тоннели. Молитский и Зананлинский анализ и т. п. Она являлась для своего времени символом гражданской победы отечественной инженерной мысли.

Закавказская железная дорога имеет большое экономическое, культурное значение. Она является связующим звеном между народами Закавказья, Арменией и

Грузии. В главных мастерских дороги были созданы первые марксистские кружки, в которых прошли Ленинскую зачатку кадры профессиональных революционеров, некоторые из них позднее возглавили штурм царского самодержавия.

Закавказская железная дорога являлась колыбелью революционного рабочего движения в Закавказье. Здесь в 1891—1892 годах работал и вел революционную деятельность А. М. Горький. С 1898 года пропаганда марксистского учения велась под руководством И. В. Сталина. В 1900 году забастовкой железнодорожников руководил М. И. Калинин.

Железнодорожники вели смелую, непримиримую борьбу и против меньшевиков, мусавитов, дашнаков, захвативших власть в республике Закавказья. Советской власти досталась от их господства сплошная хозяйственная разруха, которую без промедления надо было ликвидировать. Следовало с величайшей энергией восстанавливать и развивать народное хозяйство, и в первую очередь железнодорожный транспорт.

Приехавший в Грузию в 1922 году нарком путей сообщения Ф. Э. Дзержинский принял непосредственное участие в решении острых проблем восстановления Закавказской железной дороги.

Главным звеном ее реконструкции являлась электрификация. Уже в 1921 году приступили к поискам водных ресурсов для строительства гидроэлектростанции. Практически две электростанции — ЗаГЭС и РioniЭС, давшие энергию для тяги поездов, соединились между собой одной из первых в Советском Союзе линий электропередачи мощностью 110 киловатт, протяженностью 200 километров.

Все, связанное с электрификацией участка дороги через Сурамский перевал — от проектирования до строительных и монтажных работ, — было выполнено своими силами. Отсутствовал опыт, не было готовых решений. Но беспримерный советский патриотизм и горячее стремление внести свой вклад в выполнение плана ГОЭЛРО обеспечили блестящее решение задачи. За 5 лет — с 1927 по 1932 год — первый в Советском Союзе магистральный участок был электрифицирован, и первый электропоезд провел поезд по перевальному участку 16 августа 1932 года.

Вслед за Сурамским перевалом продолжалась в нарастающих темпах электрификация других участков дороги, и к 1941 году было переведено на электротягу около 300 километров.

Достигнутый за годы довоенных пятилеток подъем железнодорожного транспорта, возросшие дисциплина и квалификация железнодорожников обеспечили четкую работу магистралей в суровых условиях Великой Отечественной войны, с началом которой Закавказская железная дорога приняла на обслуживание иранскую дорогу Дюкляфа — Тебриз, а позднее ее коллектив активно участвовал в отражении врага, равнявшегося в Закавказье, в разгроме немецко-фашистских войск на Северном Кавказе и освобождении территории Кавказа.

За период войны коллектив дороги 19 раз выходил победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании и 12 раз награждался переходящим Красным знаменем Государственного комитета обороны. В оперативной обстановке по временной схеме было произведено соединение северного и южного участков Черноморской линии для переброски войск. Эта линия сыграла важную роль не только во время войны. Она дала второй, более короткий выход из Закавказья, чем резко улучшила народнохозяйственные связи, перевозки пассажиров и грузов.

Из новостроек послевоенного периода большое народнохозяйственное значение имеет линия Ереван — Раздан — Севан, продленная теперь по восточному берегу озера Севан.

За годы послевоенных пятилеток значительно изменился облик магистрали, старые пути которой укреплены историческими узами дружбы и братства народов Закавказья.

С выделением Азербайджанской дороги в самостоятельную дружбу и сотрудничество между железнодорожниками Грузии, Армении и Азербайджана не только не ослабли, но продолжали развиваться и крепнуть. Технические мероприятия по оснащению дорог осуществляются по единому плану. Их коллективы делаются бесценными соавторами опыта.

Прочные узы дружбы связывают железнодорожников Закавказской и Северо-Кавказской железных дорог.

магистралей. Это ярко проявилось в повседневной слаженной работе на стыковой Черноморской линии и прежде всего — в традиционном социалистическом соревновании двух больших многонациональных коллективов.

В период, когда северокавказцы вели работы по электрификации и участком Адлер — Туапсе — Белореченская, закавказцы оказывали им всестороннюю практическую помощь, передавали свой богатый опыт монтажа контактной сети и тяговых подстанций. В свою очередь, специалисты Северо-Кавказской дороги пришли на помощь работникам Закавказской дороги при оборудовании диспетчерской централизованной участков Самтредского отделения. Самтредские диспетчеры проходили практику в Туапсинском отделении. Много лет соревнуются между собой коллективы Туапсинского и Сухумского и Сочинского вокзалов.

Дружба и взаимопомощь играют важную роль в решении задач, стоящих перед железнодорожниками и Закавказья в свете решений XXV съезда КПСС.

В Грузии трудно найти семью, которая так или иначе не была бы связана с железной дорогой. Чуть ли не в каждом нашем министерстве на руководящей работе — вплоть до министра немало бывших железнодорожников. У нас в народе высок авторитет железнодорожника и почетен его труд. Дело чести нынешнего поколения — не растерять эту славу, а приумножить ее.

Когда мы говорим о достижениях работников промышленности, сельского хозяйства и строительства, то издаем себе полный отчет в том, что эти успехи были бы немислмы без помощи железнодорожников в перевозке колоссального объема сырья, материалов, топлива и своевременном вывозе готовой продукции.

План погрузки народнохозяйственных грузов за три года пятилетия выполнен досрочно, к 27 декабря 1978 года, и сверх плана погрузено 577,3 тысячи тонн. Против первых трех лет девятилетия прирост составил 30,6 процента.

Однако надо отметить, что дорога не в полной мере удовлетворяет потребности отдельных отраслей народного хозяйства. Так, в 1978 году Самтредское отделение уплатило штрафы за неподачу вагонов и контейнеров под погрузку плановых грузов в размере 294 тыс. руб., а Тбилисское отделение — 154 тыс. руб.

Нередко складывается критическая ситуация в вывозе сельскохозяйственных продуктов — овощей, картофеля, цитрусов, которые не теряют задержек при отгрузке и в пути следования. В прошлом году почти вся партия раннего картофеля вывозилась крытыми вагонами, что не могло не отразиться на качестве продукции.

Недавно центральные органы печати, в частности, «Литературная газета», задавшись целью установить, где происходит снижение качества и порча фруктов, осуществили эксперимент, который выявил серьезные дефекты в системе контроля за продвижением скоропортящихся продуктов: вагоны сутками простаивают на станциях в ожидании отправления, а иногда направляются к пункту назначения по удлиненному пути вместо кратчайшего, и сроки доставки грубо нарушаются. Существует в нашей стране четкая разработанная государственная система планирования перевозок грузов, увязанная с потребностями народного хозяйства и возможностями транспорта, его обеспеченности трудовыми и энергетическими ресурсами и т. д. Но в данном случае нас интересует вопрос: а нет ли в транспорте скрытых резервов, чтобы за счет лучшего использования локомотивов и вагонов увеличить объемы перевозок, поднять эффективность и качество работы, полное удовлетворение потребностей всех отраслей народного хозяйства? Собственно говоря, как уже отмечалось, это основной вопрос порядка дня актива и главный предмет сегодняшнего разговора.

За последние три года в эксплуатационной работе железной дороги прослеживается одна весьма отрицательная тенденция — неуклонное замедление оборота вагона. Если в 1975 году он составил 2,58 суток, то в 1976 году замедлился до 2,63 суток, в 1977 году — до 2,64 суток и в 1978 году достиг 2,83 суток при плане 2,58 суток.

Что значит это замедление оборота для железнодорожного транспорта и народного хозяйства в целом? Каждая десятая доля замедления оборота вагона в сутки отнимает в условиях Закавказской железной дороги возможность перевозки 3-х миллионов тонн грузов в год. Замедление оборота вагонов в минувшем году на 10 процентов лишило народное хозяйство возможности перевозки дополнительно 7,8 млн. тонн грузов.

Мы не можем позволить себе, как уже отмечали выше, по этому показателю наеходиться на 16-м месте в стране.

В ускорении оборота вагона кроются главные резервы увеличения объема перевозок и удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках грузов.

Весьма возможно, что такой дополнительной потребности в перевозках вагонов возросли на 10 процентов, а рабочий парк вагонов на дороге за это же время увеличился на 17 процентов. Следовательно, хотя дорога и выполняла план перевозок грузов, но чрезвычайно дорогой ценой.

В отдельные периоды изыток рабочего парка достигал нескольких тысяч вагонов. По этой причине основные узлы и станции превращались в места постоянной задержки вагонов, теряли маневренность, что еще более усугубляло трудности в эксплуатации дороги.

Анализ показывает, что 89,5 процента времени в процессе одного оборота вагона стоит на станционных путях и лишь 10,5 процента времени движется в составе поездов.

Напрягается вопрос: насколько оправданы такие длительные простои вагонов? Мы понимаем, что для обработки вагонов на станциях требуется определенное время. С этой целью совершенствуются технологические процессы и определяются технические обоснованные нормы простоя.

По норме вагон под одной грузовой операцией должен стоять не более 21,7 часа, а фактически в прошлом году простой составил 23,71 часа, т. е. на 9,4 процента более нормы. За истекшие три года простоя вагонов под грузовыми операциями увеличились на 1,5 часа, или 7 процентов.

Совершенствуйся технология маневровой работы и погрузочно-разгрузочных операций, мы должны из года в год сокращать простои вагонов, а не увеличивать их.

Нам известно, что в задержке вагонов в немалой степени повинны некоторые министерства республики, которые не сумели правильно организовать грузовые операции на подъездных путях подведомственных предприятий. О них будет особый разговор.

Однако сами железнодорожные станции в этом вопросе поддают отрицательный пример.

В процессе обследования станций Тбилисского узла установлено, что даже наиболее крупные станции — Тбилиси-Грузовая и Тбилиси-Узловая — испытывают трудности из-за ограниченности складских емкостей, недостаточного применения механизации, нехватки рабочих-грузчиков.

Вот почему простой вагона под одной грузовой операцией, составлявший на станции Тбилиси-Грузовая в 1975 году 25,2 часа, ежегодно увеличивался, в 1978 году достиг 35 часов, превысив норму на 32 процента.

Запущена работа по соблюдению норм простоя вагонов под грузовыми операциями и на так называемых промежуточных станциях, т. е. станциях типа Каспи, Абаша, Свири и т. д.

Обслуживая преимущественно сельскохозяйственные районы, эти станции имеют солидный грузооборот и делают важное дело. Таких станций на территории республики 104. В 1975 году 57 из них выполнили норму простоя вагонов под грузовыми операциями, в 1976 году — 39, в 1977 году — 36, а в 1978 году — всего лишь 19.

Постепенно сдавая свои позиции, дорога дошла до того, что в настоящее время 82 процента станций не укладываются в плановую норму простоя вагонов.

Хотелось бы коснуться такой разновидности простоя вагонов, к которой клиентура транспорта никакого отношения не имеет. Речь идет о простом транзитных вагонов на сортировочных и участковых станциях, где перерабатывается значительный вагонопоток и формируются поезда различных направлений. В 1975 году средний простой вагонов на этих станциях составил 5,87 часа, а в 1978 году достиг 6,38 часа.

Как видите, и тут налицо тенденция роста простоя вагонов.

Погоду здесь делает станция Тбилиси-Сортировочная, где в прошлом году вошла в эксплуатацию механизированная горка стоимостью 1,3 млн. рублей, благодаря чему перерабатывающая способность узла теоретически возросла до сотни вагонов в сутки.

Однако ни разу, даже в самый благоприятный день, горка не сумела достичь своей проектной мощности. В то же время станция Тбилиси-Сортировочная перерабатывала в сутки 4,382 поезда на 9,705 часов, чем нанесла убыток государству более чем в 2 миллионах рублей.

В 1977 году, работая на старой полуторке с ручным обслуживанием, станция Тбилиси-Сортировочная уложила в норму среднего простоя вагона — 7,9 часа, а в 1978 году при усовершенствованной технической базе простоя вырос до 8,7 часа.

Чем вызвано такое положение? Безусловно, многое зависит от руководителей станций. Недостаточно глубоко освоена новая техника, из-за чего нередко выходит из строя система телеуправления, и горка простаивает. Не укомплектован штат ведущих профессий и т. д.

Однако главные причины того, что станция Тбилиси-Сортировочная не так давно коллектив ее выступил застывшим колесом на Закавказской железной дороге опыта станции Люблино и добился заметных успехов в сокращении простоя вагонов.

Согласно технологическому процессу, подготовленный состав на путях отправления в ожидании осмотра вагонов и подхода локомотива может стоять 54 минуты. Практически же время задержки готовых поездов вдвое больше — в среднем 2 часа. Это задерживает прием непрерывно стекающихся с четырех сторон поездов.

Вот так одно нарушение в технологии работы станции тянет за собой целую цепь других нарушений, которые в конечном итоге, парализуют движение поездов.

Электровозов достаточно, но использовать они явно не удовлетворительно. Пример — 9—10 процентов времени работы электровозов тратится впустую на непроизводительные стоянки на станциях. Следует лучше использовать локомотивы там, где они необходимы.

На станции Тбилиси-Сортировочная построено специальное эксплуатационное депо стоимостью 1,5 млн. рублей, но положение с обеспечением движения поездов локомотивами не улучшилось, а ухудшилось.

Непрерывный поезд — это не обычное нарушение графика движения или рядовая технологическая заминка на производстве. Этот факт чрезвычайно идущими последствиями.

Непрерывный поезд ставит нас в ступор в Рустаны. Постепенно теряя маневренность, эта станция перестает справляться со своей основной задачей — обслуживанием крупного промышленного центра. Выход из положения Тбилисское отделение назначило тормозить прием поездов из соседнего Кировабдского отделения. Азербайджанская дорога реагирует на это тем, что придерживает прием поездов с Северо-Кавказской дороги.

Цепь нарушений растягивается, охватывая новые дороги. В этой обстановке Северо-Кавказская дорога, а также другие прибегают к недопустимым приемам «регулирования», ограничивая отгрузку на юг, т. е. в Азербайджан, Грузию и Армению.

В результате народное хозяйство теряет фонды на металл, лес, цемент и другие весьма необходимые материалы.

Все эти трудности особенно обостряются в периоды, когда по тем или иным соображениям южный поток, т. е. грузы, следующие в Дюкляфу и Ереван, пропускаются не по установленному Имшилинскому ходу, а по удлиненному пути, через Кировабд — Астафу — Тбилиси.

В этом вопросе следует основательно разобраться. Если есть реальные возможности пропуска южного потока через Тбилиси — Ленинскан — Масис, то надо принять меры к их практическому использованию. Но если таких возможностей нет, то мы не видим смысла удлинять пробег груза на 220 километров, чтобы ставить поезд на отстой и забивать участки с крайне ограниченной пропускной способностью.

По-видимому, наиболее радикальным решением этой проблемы является строительство железной дороги, что предусмотрено постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Идея этой дороги вынашивается несколько поколений железнодорожников. Но если лет 50—100 назад потребность в ней была не столь велика, то сейчас народному хозяйству трех союзных республик дорога нужна как воздух. Она призвана рационализировать и углубить экономические связи Закавказья с народным хозяйством Советского Союза. Сократив пробег грузов примерно на 200 км, переваленная железная дорога дала бы возможность на сотни миллионов рублей уменьшить транспортные издержки страны.

Мы чувствуем настоятельную необходимость обсудить с товарищем Павловским И. Г. все аспекты строительства этой уникальной дороги. В строительстве этой дороги одинаково заинтересованы и настойчивость должны проявлять и республики Закавказья, и Госплан СССР, и, конечно, Министерство путей сообщения СССР.

Иван Григорьевич, в связи с нашим приездом тут некоторые товарищи говорили шутя, что, если бы Кавказская перевальная дорога существовала, то вряд ли бы изменился своему родному железнодорожному транспорту и прилетели в Тбилиси самолетом. Ведь при современных скоростях до Москвы можно было бы добраться за сутки.

Нам надо также обсудить и принять меры к началу строительства в 1980 году новой железнодорожной линии Марабда — Ахалкалаки. Эта дорога призвана преобразовать экономику южного региона республики.

Когда мы говорим о работе станции Тбилиси-Сортировочная, нельзя не вспомнить, что не так давно коллектив ее выступил застывшим колесом на Закавказской железной дороге опыта станции Люблино и добился заметных успехов в сокращении простоя вагонов.

ЦК КП Грузии, одобряя инициативу передового коллектива, в принятом постановлении рекомендовал распространить ее по всей дороге. Пролетная большая и полезная работа по выполнению этого постановления. Между тем сейчас на этой станции находятся отдельные руководители, которые позволяют себе утверждать, что метод работы станции Люблино якобы изжил себя и в современных условиях ничего дать не может. Какое вредное заблуждение! Необходимо всем уяснить, что метод работы коллектива станции Люблино — это творческое отношение к труду, это — пытливые и неустанные поиски резервов, это разумная, прогрессивная технология производства, организованные на основе новейших достижений инженерной науки.

Опыт тружеников станции Люблино был и остается наиболее мощным оружием в арсенале борьбы за сокращение простоя вагонов. Надо возродить его дух на всех станциях.

Положение, сложившееся на станции Тбилиси-Сортировочная, в определенной мере типично для станций Хашури, Самтредиа, Сухуми и других, где также простои транзитных вагонов увеличились, а задержки поездов на подходах из-за неприятия участия.

Мы не ставили задачей проверить работу всех узлов дороги, но станцию Хашури все же проверили.

План погрузки здесь выполнен на 90 процентов, а выгрузки — на 89 процентов, простой транзитных вагонов превышает норму на 4,2 часа. В течение года на станции отмечено 60 нарушений трудовой и производственной дисциплины. Имели место уголовные преступления, связанные с вывозом за пределы республики по подложным документам фруктов в спекулятивных целях.

Администрация станции и руководство Тбилисского отделения не уделяют должного внимания созданию нормальных условий работы железнодорожников. На станции Хашури-вторая не имеется коммун отдыха и приема пищи, нет раздевалок, душевых, столовой и т. д. Нет пешеходной дороги между станциями Хашури-первая и Хашури-вторая, и работники станции ходят по путям, нарушая правила техники безопасности.

Достоин осуждения такое пренебрежительное отношение администрации к нуждам трудового коллектива.

На дороге резко упала скорость продвижения поездов. Известно много причин, отрицательно влияющих на продвижение поездов. Но если говорить о главных причинах, это неприятие поездов станциями и дефицит пропускной способности. На некоторых участках уже полностью исчерпаны все возможности, и дальнейшее повышение скорости движения поездов невозможно без осуществления капитальных мероприятий.

Здесь мы вплотную подходим к вопросу, который, очевидно, интересует железнодорожников больше всего — строительству вторых путей. С этим делом мы, конечно, отстали.

Поскольку за первые три года десятой пятилетки средства на строительство вторых путей, развитие станций и узлов и другие мероприятия, связанные с повышением пропускной и провозной способности дороги, выделялись в недостаточных

размерах, ЦК КП Грузии считал необходимым поставить эти вопросы перед ЦК КПСС.

По поручению ЦК КПСС мероприятия по реконструкции Закавказской железной дороги и укреплению ее технической базы специально рассматривались Советом Министров СССР, который обязал Госплан СССР совместно с министерствами путей сообщения и транспортного строительства рассмотреть и решить поставленные республикой вопросы.

Сейчас мы имеем решение Госплана СССР — авторитетный документ, где расписаны объемы и сроки строительства основных железнодорожных объектов, в том числе и вторых путей. Необходимо установить контроль за выполнением принятого решения и добиться осуществления всех разработанных мероприятий.

Однако было бы необходимо не признавать, что даже те недостаточные средства, которые выделялись Закавказской дороге на капитальное строительство, осваивались неудовлетворительно. Так, за три прошедших года десятой пятилетки трест Закавказской железной дороги не освоил 2,5 млн. рублей. С начала пятилетки не было года, чтобы строители справились с планом ввода в эксплуатацию вторых путей.

Говорят, начальник Тбилисского узла Т. Гоциридзе В. Д. кровно обижается, когда ему напоминают, что сто лет назад инженеру Рыдзе-евскому на строительство сложного четырехкилометрового Сурамского тоннеля понадобилось столько же времени, сколько ему для строительства километрового тоннеля на перегоне Мхета — ЗаГЭС. Но факты — упрямая вещь!

Мы считаем, что начиная с 1980 года assignments на железнодорожное строительство по республике, в том числе прокладку вторых путей, возрастут. Проектным и строительным организациям, а также эксплуатационникам не мешало бы сделать из этого факта должные выводы и подготовиться к более высоким темпам строительства работ.

Готовясь к собранию актива, Центральный Комитет КП Грузии попросил кафедру эксплуатации железных дорог и вагонного хозяйства Грузинского политехнического института разобраться в причинах ухудшения эксплуатационной работы Закавказской дороги и дать научные обоснованные рекомендации.

Кафедра обратила внимание на одно важное обстоятельство.

На ряде перегонов, где уложены вторые пути, дорога не может полностью использовать пропускную способность, так как пропуск поездов лимитируется ограниченной пропускной способностью станций. Иначе говоря, вопросы увеличения пропускной способности дороги решаются некомплексно, отсутствует системный подход. Очевидно, это имеет место потому, что началу строительства не предшествуют глубокие и квалифицированные технико-экономические обоснования. Подходить к таким вопросам поверхностно недопустимо. Иначе можем построить вторые пути, а увеличить фактические размеры движения поездов не удастся.

Я прошу понять меня правильно. Центральный Комитет КП Грузии — убежденный сторонник строительства вторых путей на всем протяжении главной магистрали от Тбилиси до Сухуми, но эта работа должна осуществляться комплексно, одновременно со всеми сопутствующими.

Здесь влору сказать о вопросах организации движения поездов.

Многие станции справедливо жалуются на частые нарушения плана формирования поездов, увеличивающие объем сортировочной работы и удлиняющие простои вагонов. Управление дороги нередко проходит мимо таких фактов, проявляя в отношении нарушителей технологической дисциплины неуместный либерализм. Огромный поток статистической работы оставляет мало времени на живое руководство.

Показателем поверхностиного руководства движением поездов мы считаем то, что процент порожнего пробега вагонов к груженому при плане 34,2 составил 36,5 и увеличился за три года на 1,8 процента. Выходит, что вагоны зачастую гоняются впустую. А ведь вагонов в стране не хватает, и так поступать могут лишь недалекие руководители.

Служба движения обязана в корне изменить стиль своей работы, активно воздействовать на деятельность станций.

В ухудшении эксплуатационной деятельности дороги в первую очередь повинны именно руководители отделений, прежде всего Тбилисского и Самтредского. Они ближе стоят к производству,

область всей полноты власти и необходимыми средствами, чтобы не только правильно руководить кадрами, но и решать вопросы развития хозяйства.

Однако, попав в плен те кучки, затрачивая большую часть времени на различного рода совещания, особенно селекторные переключки, руководители отделений неоперативно и порой некалфицированно решают вопросы руководства эксплуатационной работой.

Сегодня редко найдешь станцию, которая бы не испытывала трудностей с укомплектованием штата стрелочников. Работа стрелочника — тяжелая, ответственная, малоплачиваемая, и молодые люди неохотно идут в стрелочники. Наука давно решила эту проблему. Промышленность выпускает в серийном порядке оборудование для электрической централизации стрелок. Но почему-то перевод стрелок на электрическое обслуживание по Самтредскому и Тбилисскому отделениям затягивается.

К станциям Закавказской железной дороги примыкает 789 подъездных путей промышленных предприятий, строительных, снабженческих и других организаций с грузооборотом свыше 1,600 тыс. вагонов в год, в том числе по Грузинской ССР — 573 подъездных путей с грузооборотом 1,147 тыс. вагонов. Общая протяженность подъездных путей составляет 1,127 километров, из них 896 километров — по Грузинской ССР.

Примерно 65—70 процентов погрузки и выгрузки вагонов производится на подъездных путях средствами предприятий и организаций. Высокий удельный вес грузовых операций на подъездных путях говорит о том, какое значительное влияние на сокращение простоя и ускорения оборота вагонов может оказать правильная организация грузовой работы получателями и отправителями грузов.

К нашему большому огорчению, лишь 80 подъездных путей, или 14 процентов от их количества по республике, уложились в 1978 году в норму простоя вагонов. Средний простой вагонов составил 5,6 часа при норме 4,2 часа. Передежора 188 тыс. вагонов со сверхнормативным простоем 1,800 тыс. вагоночасов, за что уплачено 1,700 тыс. рублей штрафа. Потери народного хозяйства составили 1 млн. 250 тыс. тонн неперевезенных грузов. Плохо проявили себя министерства промышленности, строительства материалов, переработки, державшие 31 тысячу вагонов на 302 тысячи вагоночасов; строительства — 17 тыс. вагонов на 62 тыс. вагоночасов; заготовок — 14 тыс. вагонов на 153 тыс. вагоночасов; сельского строительства — 2,300 вагонов на 38 тыс. вагоночасов.

ЦК КПСС в своем решении о работе Электростанционного предприятия промышленного железнодорожного транспорта обязал принять меры к объединению разрозненных ведомственных транспортных цехов. После опубликования этого решения прошло 4 года. Однако по нашей республике практически почти ничего не сделано для организации транспортных объединений, если не считать некоторых мероприятий, осуществленных Министерством строительства.

Отрицательно сказывается на простоте вагонов неравномерное поступление грузов. Многие получатели даже не пытаются организовать погрузку и выгрузку, соразмеряя со своими возможностями в части фронта подъездного пути, складских емкостей, трудовых ресурсов. В результате в первой половине месяца подъездные пути почти бездействуют, а в конце месяца задыхаются от наплыва грузов.

За последние годы принят ряд мер по повышению уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ. По данным ЦСУ, 85 процентов погрузки и 89 процентов выгрузки на подъездных путях в республике осуществляются механизированным способом. Но сейчас, когда усиленно проводится мероприятия по комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ и даже автоматизации их, такой уровень нельзя считать достаточным. Уже в ближайшие 2—3 года надо повысить уровень механизированной погрузки и выгрузки до 95—96 процентов. Однако есть определенная категория грузов, которых механизация почти не коснулась.

Коль скоро мы коснулись сельскохозяйственных, следовательно, мы отметим, что их погрузка в вагоны организована из рук вон плохо. Заготовительные организации республики не имеют современных складов с подъездными путями, средствами комплексной механизации сортировки и погрузки овощей и фруктов. Нет удобных подходов к местам погрузки для автомобильного транспорта.

[Продолжение на 3-й стр.]

РАБОТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ РЕСПУБЛИКИ — НА УРОВЕНЬ ТРЕБОВАНИЙ XXV СЪЕЗДА КПСС

ОКОНЧАНИЕ

На железной дороге многообразная деятельность которого четко разграничена между отраслевыми службами, задача обеспечения слаженной работы имеет первостепенное значение. Об этом нельзя забывать, чтобы не дать возникнуть ведомственным трениям и центробежным силам.

Пусть ни один руководитель — большой или малый — не переоценивает своих личных возможностей. Работу делает коллектив, а задача руководителя — дать ей правильное направление, организовать ее таким образом, чтобы каждый член коллектива вкладывал в общее дело все свое умение, энергию и творческое вдохновение.

Может быть, я повторяю азы науки управления, но об этом приходится напоминать, поскольку многие товарищи в своей практической деятельности игнорируют эти простейшие истины.

Здесь же следовало бы сказать о новом начальнике дороги тов. Вардосанидзе Л. Г. Центральным Комитетом считается, что он обладает большим опытом, является хорошим специалистом в области эксплуатации железнодорожного транспорта, наделен энергией, настойчивостью и вполне справится с работой на новом посту.

В своем выступлении на ноябрьском (1978 г.) пленуме ЦК КПСС товарищ Леонид Ильич Брежнев отметил: «Непростое положение сложилось на транспорте, особенно железнодорожном. Вы это, полагаю, непосредственно ощущаете...»

Уверен, что партийные организации республик, краев и областей окажут службам транспорта необходимую помощь и поддержку в повышении эффективности работы, укреплении трудовой и технологической дисциплины, усилят контроль за выполнением планов перевозок.

Сегодняшнее наше собрание надо рассматривать как одно из мероприятий по ока-

занию помощи транспорту. Мы решили созвать руководящий состав Закавказской железной дороги, заслушать критику, высказать наше мнение по ряду отрицательных тенденций, наблюдаемых на транспорте, с тем, чтобы помочь в быстрейшем их преодолении.

В этой связи заслуживает внимания предложение о создании железнодорожного райкома партии на базе первичных партийных организаций Тбилисского узла. Тбилисскому горкому партии необходимо изучить и всесторонне обсудить это предложение и высказать о нем свое мнение.

Независимо от организационных форм мы обязаны совершенствовать стиль партийного руководства железнодорожным транспортом и помочь ему в новом подъеме работы.

На Закавказской железной дороге работает большая армия коммунистов. В настоящее время насчитывается 8,347 членов и кандидатов в члены КПСС. Они объединены в 201-й первичный, 150 цеховых организаций.

192 партийных групп. Имеется 12 партийных комитетов. Это огромная сила, товарищи! Она обязана активно включиться в борьбу за прогрессивные преобразования на транспорте. Должна активизироваться комсомол.

Работники железнодорожного транспорта окружены в нашей стране большим почетом. Народ воздаст должное трудной профессии железнодорожника, несущего круглую сущую трудовую вахту, зачастую в отрыве от родных и близких.

Партийным и профсоюзным организациям, средствам массовой информации — печати, радио, телевидению — необходимо принять меры к повышению авторитета железнодорожников, более полному удовлетворению их культурно-бытовых запросов. Надо помочь железнодорожникам в создании подсобных хозяйств, наделить их удобными участками для развития садоводства.

Коммунистическая партия и Советское государство уделяют

вниманию нужд железнодорожников и улучшению их материального благосостояния огромные внимание. После проведенного в 1971 году повышения зарплат железнодорожникам в настоящее время осуществляется новый этап повышения реальных доходов работников путем увеличения доплат за ночную смену, выслугу лет и т. п.

Раз мы коснулись социальных вопросов, нельзя обойти молчанием и то положение, в котором оказалось жилищное строительство. В 1960 году дорожной были построены жилые дома площадью более 40 тыс. квадратных метров. Сокращался из года в год строительная программа в 1978 году дошла до 17,786 квадратных метров. Тяжелое положение создалось в деле ликвидации барачных и подвалных жилищных помещений. На 1 января 1979 года на дороге оставалось еще 128 барачных площадью 21,300 квадратных метров, в которых проживают 1,200 семей. Не хватает школ, дет-

ских учреждений и т. д. Руководители дороги обоснованно ставят вопросы об увеличении ассигнований на строительство жилья, школ, детских садов и медицинских учреждений.

Товарищи! Много еще нерешенных проблем у железнодорожников магистралей. Задача заключается в том, чтобы подтянуть работу наших славных железнодорожников до уровня требований XXV съезда КПСС и XXV съезда Компартии Грузии, решений ЦК КПСС по Грузинской партийной организации.

Коллектив Закавказской железной дороги является наследником славных боевых, революционных, интернационалистских и трудовых традиций.

В этом сплоченном и дружном коллективе уже более века трудятся, оказывая друг другу братскую помощь, решая важные народнохозяйственные задачи грузины, русские, украинцы, армяне, азербайджанцы, абхазы, осетины, курды, евреи, представители

многих других национальностей Советского Союза.

Это крепкий, спаянный военным интернациональным коллектив. Ему по плечу решение любых задач!

Коллектив Закавказской железной дороги неоднократно выходил победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании. Уже долгие годы он бережно хранит бесценную реликвию — Знамя Государственного комитета обороны СССР за самоотверженную работу в годы Великой Отечественной войны.

Необходимо возродить былую славу Закавказской железной дороги. Надо работать так, чтобы вывести ее в ряды передовых магистралей Советского Союза.

Нет сомнения в том, что наши славные железнодорожники сделают все для претворения в жизнь планов и социалистических обязательств десятой пятилетки, решений XXV съезда КПСС и XXV съезда Компартии Грузии, внесут достойный вклад в дело коммунистического строительства в нашей стране.

ЗАКАВКАЗСКАЯ МАГИСТРАЛЬ: ДОСТИЖЕНИЯ И ЗАДАЧИ

С СОБРАНИЯ АКТИВА ЗАКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

По докладу тов. Э. А. Шеварднадзе развернулись прения. Слово предоставляется начальнику дороги тов. Л. Г. Вардосанидзе.

Реализуя намеченные организационно-технические мероприятия, коллектив Закавказской железной дороги в сложных условиях ограниченности пропускной и перерабатывающей способности участков, узлов и станций выполнил в 1978 году план по грузам народнохозяйственных грузов, — сказал он. — Сверх задания было погружено несколько десятков тысяч тонн грузов. По сравнению с предыдущим, 1977 годом отправление грузов увеличилось на 4,5 процента. Перевыполнен план по грузообороту. Обеспечено перевыполнение годового задания по отправлению таких важных грузов, как топливные, строительные, химические и другие.

Далее тов. Вардосанидзе подробно остановился на недостатках в работе магистралей.

В 1978 году дорога не обеспечила выполнения установленной нормы оборота вагонов. Как показывает анализ, ощутимые потери были вызваны увеличением простоя вагонов как под грузовыми операциями, так и на технических станциях.

Казалось бы, эти и другие подобные явления должны были встревожить руководителей отделений дороги и служб движения. Ведь именно они обязаны постоянно контролировать работу станций, глубоко анализировать причины невыполнения планов, своевременно принимать меры для исправления положения. Однако вместо делового, инженерного подхода к решению оперативных вопросов и правильной организации эксплуатационной работы они нередко ограничиваются лишь сбором сведений и ищут различные причины для оправдания своей плохой работы.

Только коллектив Ереванского отделения дороги (начальник отделения — т. Кандилян) обеспечил выполнение нормы оборота вагонов.

На дороге проводится определенная работа, направленная на повышение уровня выполнения графика движения поездов, особенно пассажирских. Однако пока еще допускается много опозданий поездов. В прошлом году по вине работников Самтредского отделения было сорвано с графика 565 пассажирских и 187 пригородных поездов, Тбилисского — 855 пассажирских и 620 пригородных и Ереванского — 337 пассажирских и 229 пригородных поездов.

Руководителям отделений дороги, станций, локомотивных и вагонных депо, дистанций сигнализации и связи, путей, участков энергоснабжения и других подразделений надо в корне изменить свое отношение к выполнению графика движения поездов.

Известно, что улучшение оборота вагонов и выполнения графика движения во многом зависит от четкой, слаженной работы диспетчерского аппарата отделений дороги, от того, как дежурные по отделению и поездные диспетчеры обеспечивают продвижение вагонопотоков. Однако некоторые руководители отделений дороги не уделяют работе диспетчеров должного внимания. Вместо организатор-

ской и воспитательной работы, повышения чувства ответственности за порученное дело они дублируют работу диспетчеров.

Общезвестно, какое важное значение имеет в деятельности каждого предприятия выполнение заданий по финансово-экономическим показателям, но и в этой области имеется много недостатков. Задание по балансовой прибыли за прошлый год дорога не выполнила. Бесхозяйственность в использовании трудовых, материальных и денежных ресурсов вызвала увеличение эксплуатационных расходов. Только за сверхурочную работу и простои доплатились на сумму 213 тысяч рублей и по Тбилисскому отделению — почти полмиллиона рублей. Невыполнение плана прибыли при одновременном росте основных производственных фондов вызвало невыполнение задания по рентабельности.

Серьезным недостатком в работе дороги продолжает оставаться необеспечение сохранности перевозимых грузов. Происходит это потому, что принимаемые меры, видимо, недостаточно эффективны. Вследствие этого сохранность перевозимых грузов в минувшем году не улучшилась. Крайне неудовлетворительно обеспечивается сохранность перевозимых грузов на станциях. Тбилиси-Сортировка, Тбилиси-Узловая, Хашури, Самтредиа, Ереван и некоторые другие.

Нечетко организована работа на подъездных путях промышленных предприятий. На подъездных путях было передано свыше 432 тысяч вагонов. Общий простой их составил 3,1 миллиона 710 тысяч вагоно-часов.

Некоторые министерства и ведомства Грузии и Армении зачастую нарушают принцип рационального использования подвижного состава.

Тов. Вардосанидзе рассказывает о принимаемых мерах по укреплению трудовой и исполнительской дисциплины, что позволило с начала текущего года добиться перелома, заметно улучшить эксплуатационную работу.

Постоянное внимание уделяется открытию и использованию имеющихся резервов. Широко внедряется передовой опыт челябинцев и ленинградцев коллектива Московской магистрали по увеличению веса и длины грузовых поездов. Налажена дружная слаженная работа с морскими Бакумского морского порта. Перевалочные и импортные грузы вывозятся без задержек, благодаря чему суда обрабатываются досрочно. В свою очередь моряки обеспечивают прием грузов от железной дороги. Положительные результаты дает и тесное сотрудничество с автомобильными.

Первостепенная задача состоит в том, чтобы надежно закрепить достигнутое, — отмечает тов. Вардосанидзе. — Сейчас мы напряженно готовимся к проведению на должном уровне летних пассажирских перевозок, а также вывозу продукции сельского хозяйства нового урожая!

Дальнейший подъем и улучшение работы, успешное

решение всех задач, стоящих перед коллективом дороги, целиком зависят от кадров, которым мы должны уделять соответствующее внимание, постоянно заботиться об улучшении жилищно-бытовых условий, изучать нужды и запросы наших работников, удовлетворять их законные требования.

Одновременно мы будем продолжать борьбу со всеми негативными явлениями, за укреплению трудовой, технологической дисциплины. Мы сделаем все для того, чтобы на должном уровне поддерживать морально-психологический климат в многотысячном, интернациональном коллективе дороги.

Выступает первый секретарь Абхазского обкома Компартии Грузии Б. В. Адлейба.

Главным недостатком в работе железной дороги является неудовлетворительное использование подвижного состава практически на всех станциях Абхазии. Особую тревогу вызывает то, что в прошлом году сверхнормативный простой вагонов по сравнению с 1977 годом возрос и достиг 216 тысяч вагоно-часов, — говорит он. — Одной из причин плохого использования подвижного состава в Абхазии является чрезвычайная отсталость материально-технической базы наших станций и вспомогательных служб, недостаток необходимых механизмов и оборудования.

Отсутствие современной базы вагонного хозяйства, препятствующее должной подготовке пассажирских поездов в рейс, изношенность вагонов даже в составе фирменного поезда «Абхазия» отрицательно сказывается на обслуживании отдыхающих и туристов.

Учитывая предосты и й рост экономики Абхазии, резкое развитие туризма, в том числе и международного, тов. Адлейба ставит вопрос о восстановлении Сухумского отделения дороги.

Одним из главных направлений совершенствования работы железнодорожников Абхазии является активизация деятельности партийных организаций по повышению своего влияния в трудовых коллективах, усилению авангардной роли коммунистов, лучшей расстановке кадров на наиболее ответственных участках производства, по мобилизации всех трудящихся магистралей на решение стоящих перед ними задач.

Улучшению поставок и партийно-организационной и идейно-воспитательной работы первичных партийных организаций железнодорожников автономной республики в свете постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политической и идеологической работы», большей координации и целенаправленности их действий может в значительной мере способствовать и создание узловых партийных комитетов.

Пионером электрификации магистральных линий Советского Союза является Хашури-Самтредиа. Это дело. Именно здесь 16 августа 1932 года началась эра электрификации железных дорог.

Выступая на собрании, машинист-инструктор этого депо В. Ф. Воробьев говорит, что в далекие тридцатые го-

ды оно было рассчитано на эксплуатацию и ремонт шестиступенчатых электровозов. Теперь парк состоит из электровозов, тепловозов и электровозов. Ясно, что существующие производственные площади не в состоянии обеспечить качественный уход и содержание локомотивного парка. В течение шести лет ставился вопрос о реконструкции депо Хашури, и лишь в текущем году он решен положительно.

Начальник Ереванского отделения — заместитель начальника дороги А. А. Кандилян рассказал об успехах железнодорожников Армении. О той работе, которая проведена по совершенствованию технологических процессов, оснащению станций и предприятий отделения дороги новой техникой, мероприятиям, проводимым по улучшению обслуживания пассажиров на вокзалах и в поездах.

Начальник Грузинского морского пароходства Г. М. Чхедзе рассказал о содержании морского и железнодорожного транспорта, поставил вопрос о переносе на новое место пассажирской станции Батуми, так как она крайне мала и неудобна, говорил о том, что на припортовых подъездных путях необходимо механизировать все процессы перевозок грузов.

О необходимости систематически направлять работу, координировать взаимоотношения между железнодорожниками и предприятиями, сельскохозяйственными районами говорил секретарь Тбилисского горкома и партии Б. Д. Махарадзе. Он заострил внимание участников собрания актива на вопросах улучшения организации пассажирских перевозок, усиления воспитательной работы среди железнодорожников, укрепления дисциплины.

Свое выступление секретарь партийной организации Тбилисского вагонного участка Т. Ш. Григалашвили посвятил вопросам культуры обслуживания пассажиров.

Строителей треста «Закавказстрой» и труженников Закавказской железной дороги связывают многие годы совместной напряженной работы по возведению важнейших железнодорожных и других объектов.

В нынешнем году трест «Закавказстрой» должен произвести работ на сумму более 27 миллионов рублей. Необходимо закончить строительство вторых путей на наиболее грузонапряженных перегонах участков Тбилиси — Хашури — Самтредиа, ввести в эксплуатацию еще один перегон Дзегви — Мхета и т. д. Строителям требуется помощь со стороны заказчика — Закавказской железной дороги, которая должна выделить необходимые средства для укрепления производственной базы, а также от проектно-изыскательского института «Кагипротранс». Об этом говорил управляющий трестом «Закавказстрой» Министерства транспорта СССР А. Н. Саганелидзе.

Выступает исполнительный обязанности председателя дорожного комитета профсоюза рабочих железнодорожного транспорта Б. А. Согбетов.

— Многие профсоюзные комитеты дороги, поделовому

занимаясь организацией социалистического соревнования, творчески подходят к постановке культурно-массовой и воспитательной работы в трудовых коллективах, добились определенных успехов в выполнении плановых заданий, в повышении культурного и идейного уровня железнодорожников, — говорит он. — Новый подъем творческой активности вызвал во всех коллективах патристический почин московских железнодорожников, ускоривших транспортировку народнохозяйственных грузов и увеличивших пропускную способность наиболее грузонапряженных участков за счет повышения веса и длины поездов.

Взав на вооружение опыт москвичей, железнодорожники Закавказской магистрали добились заметных успехов в грузовой и эксплуатационной работе.

Тов. Согбетов в своем выступлении много внимания уделил дальнейшему развитию социалистического соревнования среди дорожников.

Профсоюзным организациям на местах многое предстоит осуществить в деле дальнейшего повышения роли культурно-просветительных учреждений в жизни многотысячного коллектива дороги.

Они должны стать подлинными очагами культуры, разумного досуга трудящихся, пропагандистскими передовыми оплотами, достижениями науки и техники, как этого требует постановление ЦК КПСС по дальнейшему улучшению идеологической, политической и воспитательной работы.

Главный инженер службы сигнализации и связи Б. С. Наумов указал на большие недостатки в работе средств связи. На таких грузовых станциях, как Лиле, Чхатра, Батуми, Потли, Грузианка, Чхорис-Цали и других многие операции продолжают осуществляться вручную, не принимаясь должные меры по оснащению станций устройствами электрической централизации.

На собрании партийно-хозяйственного актива с речью выступил министр путей сообщения СССР И. Г. Павловский.

— Вам хорошо известно, с какими результатами завершился первый квартал и апрель нынешнего года железнодорожного транспорта, — говорит тов. Павловский. — Наряду с успехами имеется и целый ряд недостатков. Для нас нет теперь важнее задачи, чем мобилизация всех железнодорожников на их устранение, укрепление государственной дисциплины, безусловное выполнение плана текущего года. Центр тяжести всей организаторской и массово-политической работы должен быть сосредоточен на выполнении плана по всем без исключения показателям. Таково требование нашей партии.

Уроки минувшей зимы очень поучительны. Сложные погодные условия, безусловно, отразились как на результатах работы индустрии, так и железнодорожного транспорта. С одной стороны, мы имели примеры исключительной организованности, дисциплинированности, четкого взаимодействия со смежниками, получателя-

ми и отправителями грузов, а с другой — прямо противоположного отношения к делу. На днях на расширенном заседании коллегии Министерства путей сообщения СССР были заслушаны объяснения руководителей недовольствительно работавших дорог, определены конкретные пути ликвидации допущенного отставания в перевозках и безусловному выполнению годового плана.

Отдавая должное достигнутым успехам, партия учит нас в духе ленинских традиций сосредоточивать внимание на нерешенных проблемах. Для успешной работы в текущем году на Закавказской дороге создан нехолодный задел, хотя оснований для самоуспокоенности нет и не может быть.

Достиженные коллективом дороги результаты могли быть значительно выше, если бы уровень эксплуатационной работы отвечал всем поставленным требованиям. Железнодорожники Закавказской дороги не справились с заданием по перевозке руды. Между тем, вопрос о перевозках топлива и рудно-металлургического сырья стоит очень остро. Поэтому сейчас необходимо тщательно рассмотреть все вопросы, связанные с ее доставкой, и установить повседневный контроль за перевозками, не ослабляя, разумеется, внимания к перевозкам угля и строительных материалов.

В работе железных дорог наступает очень ответственный период — приближаются массовые перевозки сельскохозяйственной продукции нового урожая. На Закавказской дороге, как и на всех дорогах сети, разработан комплекс мероприятий, направленных на своевременную и без потерь доставку зерна, овощей и фруктов, других сельскохозяйственных грузов. Эту важнейшую хозяйственную и политическую задачу необходимо решить с честью.

Коллектив дороги многое сделал для совершенствования работы технических станций. За прошедшие четыре месяца в целом по дороге выполнена норма простоя вагонов на технических станциях. Вместе с тем почти на час превышен простой вагонов на грузовых станциях. Если бы этот показатель был выполнен, то для дополнительных перевозок можно было высвободить значительное количество грузовых вагонов. Надо уделить особое внимание ускорению грузовых операций, безусловному выполнению заданий по выгрузке вагонов.

Одна из главных задач текущего года — ускорение оборота грузового вагона. В связи с этим необходимо усилить работу, направленную на лучшее использование имеющихся резервов — повышения пропускной и провозной способности участков и станций, добиваясь увеличения транзитности вагонопотоков, строгого соблюдения графика движения поездов, повышения роли диспетчерского аппарата в планировании поездной и грузовой работы.

Остро стоит вопрос об улучшении текущего содержания технических средств и повышении качества их ремонта. В этом отношении также немало использован-

ных резервов. К сожалению, несколько превышен установленные нормы среднесуточного наличия неисправных грузовых вагонов в депо, в текущем ремонте. По сравнению с прошлым годом увеличилось отцепки вагонов по техническим неисправностям.

Серьезные задачи стоят также перед коллективами дистанций пути и путевых машинных станций, дистанций сигнализации и связи, участков энергоснабжения. Необходимо использовать все возможности для повышения надежности техники и их средств в эксплуатации, обеспечения их устойчивой, безаварийной работы.

Сейчас повсеместно развернулась работа по подготовке к летним пассажирским перевозкам. Коллектив дороги в последнее время немало сделал для улучшения организации перевозок пассажиров.

В текущем году они должны значительно возрасти, что требует напряжения сил, особенно если учесть отставание в выполнении плана пассажирского оборота.

Надо сказать и о том, что в организации перевозок — это, я бы сказал, деле политической важности — имеются еще очень существенные недостатки. В первую очередь это относится к неудовлетворительно выполненной графике движения поездов. Немало еще жалоб на трудности с приобретением билетов, грубость со стороны должностных лиц.

Необходимо коренным образом изменить отношение к пассажирам, проявляя максимум заботы и внимания о них. Министерство путей сообщения СССР считает по вышению качества пассажирских перевозок важнейшей задачей всех работников отрасли. Железнодорожники Закавказской магистрали должны и должны добиться коренного улучшения обслуживания советских людей и гостей нашей страны.

Важнейшая задача коллектива дороги — постоянно улучшать экономическую и финансовую работу, обеспечивать дальнейшее повышение производительности труда, фондоотдачи, добиться еще большего снижения себестоимости перевозок. В этой области на Закавказской железной дороге делается многое, но предстоит решить еще более масштабные задачи. Одновременно надо решительнее избавляться от недостатков в организации труда и производства, с чем связаны все еще имеющиеся серьезные нарушения ритма работы, значительные простои, сверхурочные часы работы.

Хотелось бы также подчеркнуть необходимость всемерного укрепления трудовой и производственной дисциплины, повышения ответственности за порученное дело. На ряде предприятий еще велики потери рабочего времени из-за простоев, прогулов, различного рода отлучек с разрешения администрации. Расчеты показывают, что только из-за указанных потерь рабочего времени ежедневно не работает несколько тысяч человек.

В последнее время решен целый ряд вопросов, связанных с улучшением материального благосостояния железнодорожников. Вместе с тем мероприятия по повы-

шению уровня заработной платы не всегда в полной мере используются для улучшения эксплуатационной работы, совершенствования организации труда, укрепления трудовой дисциплины и закрепления кадров на производстве. Необходимо добиваться того, чтобы система материального стимулирования была более эффективной, обеспечивала прямую зависимость размера премии от трудового вклада работника и его творческого отношения к делу.

Значительное место в выступлении было уделено внедрению одобренного ЦК КПСС ценного начинания коллектива Московской дороги по ускорению перевозок грузов за счет увеличения веса и длины поездов. В современных условиях это мероприятие рассматривается как первоочередная мера в деле увеличения провозной способности железных дорог.

Железнодорожники Закавказской магистрали горячо поддерживали инициативу железнодорожников столичной магистрали и уже в первом квартале сформировали и провели более 1,500 тяжелых поездов, перевезли в них дополнительно 325 тысяч тонн народнохозяйственных грузов. В управлении дороги создан оперативный штаб, которому поручена подготовка конкретных предложений об увеличении веса и длины грузовых составов. Разрабатывается также порядок поощрения работников, занятых формированием и вождением таких поездов. Все это хорошо. Но вместе с тем имеются еще и неиспользованные возможности. Средний вес грузового поезда за четыре месяца нынешнего года хотя и увеличился по сравнению с соответствующим периодом прошлого года, но установленное задание выполняется не полностью. Не выполняется также норма участковой скорости. Поэтому предстоит как следует потрудиться, чтобы быть в авангарде соревнующихся за ускорение перевозок грузов.

В текущем году социалистическое соревнование проходит под знаком достижения более высоких рубежей в выполнении плановых заданий и принятых обязательств. Коллектив дороги успешно справляется с большинством из них, по некоторым показателям значительно перевыполнив задания, запланированные на нынешний год. Это относится к обязательству по отправлению грузов сверх плана, росту производительности труда, снижению себестоимости перевозок. Однако, приняв более напряженные, экономические обязанности обязательства, коллектив дороги сделал бы новый существенный вклад в развитие социалистического соревнования на железнодорожном транспорте.

В заключение своего выступления тов. Павловский от имени Министерства путей сообщения СССР и ЦК отдался профсоюзам выражать твердую уверенность в том, что верный славным трудовым традициям коллектив Закавказской дороги еще шире развернет движение за повышение эффективности и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки.

(ГрузИНФОРМ).

СПОРТИВНАЯ ХРОНИКА

▲ Сегодня на Тбилисском стадионе «Динамо» имени Ленинского отборочный матч европейского чемпионата по футболу. Встретятся сборные команды СССР и Венгрии. Напомним, что эти команды сошлись друг с другом пят-

надесят раз. Семь раз побеждали наши футболисты, четыре раза — венгерские, а четыре матча закончились ничью.

В Тбилиси в адрес сборной команды СССР поступило свыше тысячи телеграмм, в кото-

рых болельщики желают ей успеха.

▲ Сегодня на помосте болгарского города Варны стартовал европейский чемпионат штигистов.

В нашей команде среди одиночек атлетов — пять олимпийских чемпионов: Александр Воронин из Камерова,

Николай Колесников из Бугульмы, мичмен Валерий Шарий, Давид Ригерт из города Шехты и Юрий Зайцев из Днепропетровска. В составе сборной также ленинградцы — чемпион мира и Европы Юрий Варданян, чемпион Европы Вардан Милитосян, рекордсмены мира Султан Рахманов из Днепро-

петровска и дебютанты — Вячеслав Андреев из Кочетава, Павел Сырчин из Краснокамска и Виктор Окорков из Смоленска.

▲ В Кутаиси завершился финальный турнир Спартакиады Грузии по вольной борьбе, в котором принимали участие сборные команды всемирноде-

ти городов и районов республики.

В командных соревнованиях победили борцы Тбилиси. На втором месте — сборная Кутаиси, на третьем — Абхазии.

Редактор
Н. ЧЕРКЕЗИШВИЛИ.

Отделение общественных наук Академии наук Грузинской ССР и Институт экономики и права с глубоким прискорбием извещают о безвременной кончине замечательного ученого, участника Великой Отечественной войны, заслуженного деятеля науки Грузинской ССР, доктора юридических наук, профессора Григория (Гиви) Еремеевича ЖВАНЯИ и выражают соболезнование семье покойного.