



1921-1931

გაუმარჯოს საბჭოთა საქართველოს ათი წლისთვის!

საქართველოს ავტოგისის ყოველთვიური ორგანო

თბილისი - იანვარი - თებერვალი - 1931

№ 1—2 (3)



გება უვლას, რომ საგზოთა კავშირის ს.მ. უ.ს.

გოცენტრის გაგვირგნო
ენილეგის საფუძველზე

„ენერგოსტროი“ ჰიდრო-ელექტრო-

სადგომის მშენებლობის სახელმწიფო ტრესტის
საორგანიზაციო ბიუროს განკარგულების თანახმად

„ენერგოსტროი-ს“

რომელიც მოთავსებულია ტფილისში, კორდანოვის ქ. № 18,

გამოეცვალა სახელი და ეწოდება
ჰიდრო-ელსადგურების მშენებლობის სახ.
ტრესტის აგ.-კავ. განყოფილება

== „გაქორძილუქროსფროი“ ==

მის ხელში გადავიდა „ენერგოსტროის“ შტატი, საქმეები და ქო-
ნება. შემოკლებული მისაგარეთი დეკლარაციის: ტფილისი,
„ზაპვიდეს“.

საქონტოკორენტო ანგარიში სახბანკის ა.-ქ. სამხარეო კანტორაში № 416.

ჰიდროელმშენებლობის ა.-ქ. განყოფილება.

ავსტრალიელი

საქართველოს ავტოგზის ეკონომიკური ორგანო

რედაქციის მისამართი:

ქ. თბილისი - რუსთაველის პროსპექტი № 39
ტელეფონი № 24-05

ხელისმომწერის პირობები:

ერთი წლით 6
ექვსი თვით 3

№ 1 - 2 (3)

იანვარი - თებერვალი 1931 წ.

№ 1 - 2 (3)

ბოლშევიკები უნდა დაეუფლონ ტექნიკას. დროა ბოლშევიკები თვითონ გახდნენ სპეციალისტებად, რეკონსტრუქციის პერიოდში ტექნიკა სწყვეტს ყველაფერს. ს ტ ა ლ ი ნ ი

ა თ ი ნ ე ლ ი

10 წელი შესრულდა მას შემდეგ, რაც საქართველოს მუშებმა და გლეხებმა დაამხვეს მენშევიკების ხელისუფლება. 10 წელია მას შემდეგ რაც საქართველოს მშრომელთა მესებმა ააფრიალეს ოქტომბრის რევოლუციის წითელი დროშა და დაამყარეს საბჭოთა ხელისუფლება. განვლილი ათი წელი არის მუშათა კლასის ბრძოლისა და გამარჯვების წლები. საქართველოს მშრომელთა განიცადეს მენშევიკური მთავრობის დამლუბველი პოლიტიკა, რომელშიაც მოსწყვეტეს საქართველო რევოლუციონერ საბჭოთა რუსეთს და გადააქციეს ჩვენი ქვეყანა იმპერიალისტურ ქვეყნების ჯარის სათარეშო ასპარეზად. ყურმოჭრილი მონა ინგლის - საფრანგეთის ღენერლებისა მენშევიკური ხელისუფლება სცდილობდა საქართველო გადაექცია საბჭოთა რუსეთის წინააღმდეგ საბრძოლველ პლაცდარზე. ამავე დროს მათმა სამეურნეო პოლიტიკამ, ქვეყნის მრეწველობა და სოფლის მეურნეობა მიიყვანა სრულ განადგურებამდე. ნაციონალური პოლიტიკა კი მიმართული იყო წვრილ ერების განადგურებისაკენ. რომლის საუკეთესო დამამტკიცებელი საბუთები უხვად მოიპოვება მენშევიკების ბატონობის ხანმოკლე ისტორიაში. ერთი სიტყვით, მათ ყველაფერი ღონისძიება იხმარეს საქართველოს მშრომელ მასების კულტურულ - ეკონომიკურ და პოლიტიკურ განადგურებისათვის. აი, ის უხვი და იდეალური მემკვიდრეობა, რომელიც დარჩა საქართველოს მშრომელთა მენშევიკების ბატონობის შემდეგ. მიუხედავად ყველა ამ მდგომარეობისა,

სისხლ დაკლილმა და ეკონომიკურად განადგურებულმა მშრომელმა საქართველომ, რუსეთის პროლეტარი ატთან მჭრიდო კავშირით ათი წლის წინათ დაამყარა მუშურ - გლეხური საბჭოთა ხოლისუფლება.

განვლილი პერიოდი ხასიათდება საქართველოს ეკონომიკურ - კულტურულ და პოლიტიკურ ცხოვრებაში უდიდესი გარდატეხით. საქართველოს მუშათა კლასმა კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით, მიუხედავად შრავალი გაჭირვებებისა, შესძლო დანგრეულ სახალხო მეურნეობას არამც თუ აოოენა, არამედ მისი რეკონსტრუქციაც. ამიერ - კავკასიის რესპუბლიკებთან პოლიტიკურ - ეკონომიკური და კულტურული დღეს არსებული კავშირი არის საუკეთესო ნიმუში ერებთა შორის შექმნილ ძმური თანამშრომლობისა.

მშრომელთა საქართველომ შესძლო საბჭოთა მტრების დამარცხება და მუშათა და გლეხთა წითელ არმიის მძლავრი ნაწილების შექმნით დიდი ოქტომბრის მონაწილართა ნედგრათ დაცვა. დღეს საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების 10 წლის თავს ჩვენ ეხდებით განსაკუთრებულ პირობებში. ერთის მხრივ მწვავე კლასობრივი ბრძოლა და მეორეს მხრივ უაღრესად გამწვავებული საერთაშორისო პარობები.

იმპერიალისტურმა სახელმწიფოებმა იმისათვის, რომ შეინარჩუნონ მოციხებული მდგომარეობა, ცდილობენ შეაჩერონ მსოფლიო კაპიტალიზმის კრიზისი. კაპიტალიზმი სცდილობს თავი დააღწიოს წინააღმდეგობებს და ამისათვის გაშვავებით ემზადება ახალ მსოფლიო სისხლის

მღვრელ ომისათვის. იმპერიალიზმის გარდამავალ სტაბილიზაციის შესანარჩუნებლად, მათ მოაქვე განუწყვეტელი იერიში მოშათა კლასის წინააღმდეგ: ამცირებს რა შრომის ხელფასს, ადიდებს სამუშაო საათებს და, კაპიტალისტური რაციონალიზაციის გატარებით, იწვევს უმუშევრობას არაჩვეულებრივ ზრდას და მათ გაღატაკებას. ამავე დროს სოციალ - დემოკრატიული მეთორი ინტერნაციონალი გამწვავებულ მუშათა კლასის რევოლუციონერ ბრძოლას, ახალ ღალატს უწოთებს - საბჭოთა ქვეყნის წინააღმდეგ სისხლის მღვრელი ომისათვის ირახმება.

საბჭოთა საქართველოში მუშათა კლასი კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით აწარმოებს მთელ ფორნტზე გაშლილ სოციალისტურ აღმშენებლობას. ჩვენ დავამთავრეთ საქართილოს მეორენობის აღდგენის პერიოდი და გავშალეთ უდიდესი მუშაობა სახალხო მეორენობის სოციალისტური რეკონსტრუქციისათვის განვითარების ტემპები შესაძლებლობას გვაძლევს ოდესაც ამორჩენილი საქართველო გვერდში ამოუყენოს საბჭოთა კავშირის მოწინავე რესპუბლიკებს.

გაძლიერდა იდეალისტური მრეწველობის ტექნიკური და ფინანსური ბაზა. საერთო ქვეყნის ეკონომიკურ გაუმჯობესებასთან ერთად - განმტკიცდა და გაუმჯობესდა მუშათა კლასის ნატურალური მდგომარეობა. დიდათ ამაღლდა მათი კულტურული დონე. ამასთანავე ერთად ძლიერი ტემპით იზრდება ტექნიკური ბაზა სოფლის მეურნეობის გარდასაქმნელად. დღეს, ჩვენ მოწ-



მენი ვართ სოფლის მეურნეობის არაჩვეულებრივი განვითარებისა სოციალისტურ წინადაგზე. კოლექტივიზაციის ზრდა და განვითარება არაჩვეულებრივი ტემპით, სულ მეტი და მეტი მასიურად გლეხების კოლექტივებში დარაზმვა და კულაკობის, როგორც კლასის, ლიკიდაცია, სოფლის მეურნეობის მაღალ ტექნიკურ საფუძველზე სოციალისტურად გადაკეთება — არიან უტყუარი ფაქტორები ჩვენი სოფლის სოციალისტურად გარდაქმნისა. 10 წლის განმავლობაში საბჭოთა საქართველოს მუშები და გლეხები წარმატებით აწარმოებდნენ ბრძოლას პარტიის გენერალურ ხაზის ყოველნაირი დამახინჯების წინააღმდეგ. საბჭოთა ხელისუფლება ანხორციელებს რა ლენინურ პოლი-

ტიკას ეროვნულ საკითხებში, უზრუნველყოფს საქართველოს ტერატორიაზე დასახლებულ ეროვნულ უმცირესობათა ეკონომიურ და სოც. კულტურულ განვითარებას. საბჭ. საქ. მშრომელნი ათი წლის განმავლობაში, მიუხედავად ნენშევიკ-დამნაკ-მუსავატთა გველური სისინისა, მიუხედავად შინაიურ და გარეშე მტრების გააფთრებული წინააღმდეგობისა, მიუხედავად კონტრატიველებისა და სხვა ჯურის მანებლების ცდებისა, მიუხედავად ნემარჯვენე და „მომემრცხენე“ გზა - აბნეულთა უმწეო ლაყბობისა, მიუხედავად მიმარჯვენე გადახრის ბოროტ წინასწარმეტყველებისა საბჭ. საქართველო მთელ საბჭოთა კავშირის მშრომელებთან ერთად, ლენინის კომუნი-

სტურ პარტიის ხელმძღვანელობით, დიდი დიდი ამაგრებს თავის ძალებს წამდელი ბოლშევიკური ტემპებით. იგი აწვითარებს მრეწველობას და სოფლის მეურნეობას. ყოველ ფრონტზე გაშლილი სოციალისტური შეტევით იგი აწვითარებს სოციალისტური ეკონომიკის საფუძვლს. ყველა ჩვენი ძალების შემქმნელობით და ყოველგვარ კლასიურ მტრებთან შეუწელებელი ბრძოლით ქვეყნის თავდაცვის უნარის განმტკიცებით, სოციალისტური მშენებლობის უფრო და უფრო ძლიერი ტემპების გაშლით, კომუნისტური პარტიის ლენინურ ხაზის დაცვით, ჩვენ უფრო მძლავრ და ძლევამოსილ ნაბიჯებით გავწევთ სოციალიზმის სრულ გამარჯვებისაკენ.

ი. მამულია.

ბრძოლისა და მიღწევების ათი წელი

საქართველოს მშრომელი ხალხი ზეიმობს საქართველოში მუშურ-გლეხური ხელისუფლების დამყარების ათი წლის თავს. ათი წლის წინა, საქართველოს მუშებმა და გლეხებმა, საბოჭოთა კავშირის სხვა რესპუბლიკების მშომელებთან მჭიდრო, პოლიტარული კავშირით, დაამხვეს საქართველოს მემუტელებისა და ბურჟუაზიის მენშევიკური ხელისუფლება და კომუნისტური პარტიის მტკიცე, ბოლშევიკური ხელმძღვანელობა, შეუდგნენ საქართველოს მეურნეობის სოციალისტურ საფუძველზე გარდაქმნას.

საქართველოს მშრომელი მოსახლეობა ამ ზეიმს ხვდება ჯერ არ ნახულ გამარჯვებით და მიღწევებით სოციალისტური მშენებლობის ყველა ფრონტზე. განვლილი ათი წელი წარმოადგენს ბრძოლისა და გამარჯვების წლებს. ათი წლის განმავლობაში საბჭოთა საქართველომ გაიზარდა მრავალი ათასი წლების მანძილი. მიუხედავად მრავალი დაბრკოლებისა, რომელიც წინ ელობება სოციალისტურ მშენებლობას, საქართველოს მუშურ - გლეხურმა ხელისუფლებამ შესძლო მენშევიკების მიერ განადგურებული სახალხო მეურნეობის აღდგენა და მისი სოციალისტურ საფუძველზე გარდაქმნა.

მენშევიკურმა ხელისუფლებამ საქართველო გადააქცია ევროპის იმპერი ალიზმის სათარეშოთ, საქართველოს დამოუკიდებლობა არსებობდა მხოლოდ ქალაღზე, მუშებისა და გლეხების თვალების ასახვევად. მათში შოვინისტურ - ეროვნული შულოს გასაღვივებლად. სინამდვილეში მენშევიკების ეგრედწოდებული „დემოკრატიული“ მთავრობა ცეკავდა ევროპის იმპერიალიზმის დუღუკზე. მენშევიკური მთავრობის პოლიტიკამ,

რომელიც ემსახურებოდა ბურჟუაზიის ინტერესს, კატასტროფულ მდგომარეობამდე მიიყვანა სახალხო მეურნეობა. დაეცა მრეწველობა და განადგურდა სოფლის მეურნეობა. საგრძნობლად შემცირდა მუშათა ხელფასი და უკითურეს გაჭირვებას განიცდიდა გლეხობა. ყველა ეს იწვევდა საქართველოს მშრომელთა ხშირ აჯანყებებს მენშევიკების დიქტატურის დასაცავად.

საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების დღიდან იწყება საქართველოს კულტურული და პოლიტიკური ცხოვრების გარდაქმნის პერიოდი.

საქართველოს მშრომელმა ხალხმა, მონოლიტური კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით აღადგინა განადგურებული მეურნეობა და ხუთ წლიანი გეგმის საფუძველზე წაიყვანა იგი სოციალისზმის გზით. თუ მენშევიკების ბატონობის დროს 1921 წლისათვის საქართველოში მუშაობდა მხოლოდ არსებულ საწარმოების 59 პროცენტი, 1926-27 წელს უკვე აღდგენილი და მუშაობაში გაშვებული იყო საწარმოების მთელი ასი პროც., ხოლო 1926-27 წლიდან ფართოდ გაიშალა საქართველოს მრეწველობის რეკონსტრუქცია. ხუთწლიანი გეგმის მიხედვით 1932-33 წელს უნდა გეგმონდეს 197 სამრეწველო საწარმოო, 33.214 მუშით, რაც უდრის 71.3 პროც. ზრდას. მრეწველობის ასეთი ჩქარი ტემპებით ზრდასთან ერთად იზრდება მუშათა რიცხვი და დიდი - დიდი უმჯობესდება მათი მდგომარეობაც. მემარჯვენე-„მემარცხენე“ ოპორტუნისტების საპასუხოდ მუშები ყოველდღიურად აწვითარებენ ბოლშევიკურ ტემპებს და სოციალისტურ შეჯიბრების, დამ-

მკრელობის, შემხვედრი გეგმის და სხვ. ფართოდ გაშლით, თავგამოდებით იბრძვიან ხუთწლიანი გეგმის ოთხწელიწადში შესრულებისათვის.

ასეთივე მიღწევები გვაქვს ათი წლიან განმავლობაში სოფლის მეურნეობაშიც. მენშევიკებმა თავიანთი პოლიტიკით დაანგრეს და გაანადგურეს სოფლის მეურნეობა. საბჭოთა ხელისუფლებამ არამც თუ აღადგინა იგი, არამედ ნაციონალიზაციის გარეშე, საცხებით უზრუნველყო სოფლის მეურნეობის განვითარება და მისი სოციალისტურად გარდაქმნა. 1930 წელს ჩვენ გეგმონდა 24 მსხვილი საბჭოთა მიურნეობა, რომელსაც ეკავა 138.627 ჰექტარი მიწა. ფართოდ გაიშალა კულტურული მცენარეების (ბამბის, კენაფის, რამის, ჩაის და სხვ.), მეურნეობა, რომელთაც მენშევიკების დროს არც ერთი გოჯი ჰქონდა არ ეკავათ. კომუნისტური პარტიის, მისი ლენინური ცეკას სწორი ბოლშევიკური პოლიტიკის წყალობით, მიუხედავად მემარჯვენე-„მემარცხენე“ ოპორტუნისტების წინააღმდეგობისა, ღარიბ და საშუალო გლეხობამ მასიურად იბრუნა პირი კოლმეურნეობისაკენ. 1927 წელს ჩვენ გეგმონდა 85 კოლმეურნეობა 1454 მეურნეთი.

1929 წ. 648 კომ. 11581 მეურ., 1930 წ. გეგმონდა 2034 კოლმ. 88987 მეურნით. ხოლო საქ.-ში კი საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების ათი წლის თავზე ჩვენ გვაქვს 2165 კოლმურ.-ბა, რომელშიაც გაერთიანებულია 94.328 მეურნე. მენშევიკების დროს არც ერთი ტრაქტორი საქართველოში არ მოიპოვებოდა. ამჟამად ჩვენ გვაქვს 502 ტრაქტორი, 6 სამანქანო - სატრაქტორო სადგური, რაზმები და სხვ.

უდიდესი მიღწევები გვაქვს საგზაო მშენებლობაში. ათი წლის განმავლობაში, გარდა იმისა, რომ აღდგენილი იქნა მენშევიკების დროს განადგურებული და ზოგი საფრთხილად აღიქმებული გზები, მრავალ ადგილას გაყვანილი იქნა ახალი გზები, როგორც სახელმწიფო ასე ადგილობრივი მნიშვნელობის. რამაც ხელი შეუწყო სასოფლო მეურნეობის ნაყოფიერების ზრდას. ამ მშენებლობაში ფართოდ არის ჩაბნეული გლეხები და კოლმეურნეები. საზოგადოება ავტოგზა, რომელიც წარმოადგენს თავისუფალ ორგანიზაციას, ფართო მუშაობას აწარმოებს საგზაო მშენებლობის და მათი მოვლა - პატრონობის დარგში.

კოლექტიური მეურნეობების მექანიზაცია და გზატკეცილების ტრანსპორტი, განვითარება, — უახლოესიამოცანაა საერთოდ სახალხო ნეუ-

რნეობის განვითარების საქმეში. კოლმეურნეობის განმტკიცების და შემდგომი განვითარების ერთ ერთი აუცილებელი პირობათაგანია, კოლმეურნეობის უზრუნველყოფა კარგი გზებითა და მექანიზაციებით გადამსაზიდ საშუალებებით. ხუთწლიანი გეგმის მიხედვით, მონავალ გაზაფხულიდან საქართველოში დაიწყებს შემოსვლას ათიათასობით სასოფლო-სამეურნეო მანქანა - იარაღები და ავტომანქანები, რომლისათვის ავტოგზა ამზადებს შესაფერ კადრებს, როგორც ცენტრში, ისე რაიონებშიც. ამგვარი საქ. ავტოგზა ბოლშევიკური ტემპებით ხედება სასოფლო მეურნეობის და ტრანსპორტის მექანიზაციაში.

ასეთი მიღწევებით და გამარჯვებებით ზეიმობს საქართველოს მშრომელი ხალხი საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების ათი

წლის თავს. მუშათა კლასი, კომუნისტური პარტიის სწორი, ლენინური ხელმძღვანელობით, იბრძვის ამ მიღწევების განმტკიცებისათვის და სოციალისტური მშენებლობის შემდგომი განვითარებისათვის.

საზოგადოება ავტოგზის საერთოდ და თვითუფ ავტოგზელის ამოცანაა, ბოლშევიკურად იღვეს საფინანსო-სამრეწველო გეგმისა და სოფლის მეურნეობის კოლექტივიზაციისათვის პერძოლთა მოწინავე რიგებში, და რაზმოს მშრომელი მოსახლეობა საგზაო მშენებლობის ამოცანების ირგვლივ, გაუწიოს დახმარება სატრაქტორო - სამანქანო სადგურების მუშაობას, ტვითზიდვის საქმეს და მიიღოს აქტიური მონაწილეობა მეორე, ბოლშევიკური გაზაფხულის წარმატებით ჩატარებაში.

3. 6.

მ ი მ ა რ ტ ვ ა

ავტოგზის ყველა განყოფილებების კოლექტივებისა და ყველა საზოგადოებრივობისადმი

საკავშირო ც. ა. კ. პრეზიდიუმთან არსებულ მარცვლეულ მსხვილ საბჭოთა მეურნეობების მშენებლობის დამხმარე კომიტეტმა ა. მ. მ. ი. კალინინის ხელის მოწერით მიმართა ყველა საბჭოთა საზოგადოებრივობას აღმოუჩინონ ამ მეურნეობებს ენერგიული დახმარება, საგაზაფხულო თესვისათვის მძლავრი ტექნიკური შეიარაღებით შეხვედრის საქმეში.

1931 წლის საგაზაფხულო თესვის კამპანია — ნათქვამია მიმართვაში, წარმოადგენს გადამწყვეტ ფაქტორს მე-16 პარტიულიობის დადგენილების განსახორციელებლად მარცვლეულ საბჭოთა მეურნეობის შესახებ, საბჭოთა მეურნეობის ხუთწლიური პ. წელში გადაქარბებით შესრულების დარგში.

ამ ამოცანის გადასაჭრელად მარცვ. საბჭ. მეურნ. მთელი სატრაქტორო პარკი სავსებით უნდა იყოს დარაზმული, ეს კი მოითხოვს მარცვლეულ საბჭოთა მეურნეობის და მთელი საბჭოთა საზოგადოებრივობის ძალების კიდევ უფრო გაძლიერებას. „იმის და მიხედვით თუ რამდენად სრულად, დროულად და ღირსეულად იქნება შესრულებული ტრაქტორების, ავტო - მანქანების და მათთან მისაბმელ ინვენტარის შეკეთება, იმდენად წარმატებით იქნება ჩატარებული საგაზაფხულო თესვის კამპანია და უზარმაზარ არეს — 41½ მილიონ გა-ს მოსავლის აკრეფისათვის მზადებს“.

ამ მიმართვას, მთელი საბჭოთა საზოგადოებრივობის მიმართ, არ შე-

უძლიან არ გამოიწვიოს შესაფერი გამოძახილი „ავტოგზის“ საზოგადოებრივობაში, რომელსაც თავის დროშაზე აღბეჭდილი აქვს: „ქვეყნის ავტომობილიზაციისა და ტრაქტორიზაციისათვის ხელის შეწყობა“.

ჯერ ისევ 1930 წ. მთელი რიგი „ავტოგზის“ ორგანიზაციებისა, შეცვალენ აღმოჩინათ დახმარება მარცვლეულ საბჭოთა მეურნეობების და კოლმეურნეობათათვის ტრაქტორების შემკეთებელ და ხუთწლიური მეორე წელში ჩასატარებელ თესვის და აკრეფის კამპანიებისათვის საავტოტრაქტორო მომზადების შემოწმებული სპეციალური ბრიგადების გამოყოფით. მაგრამ ამ მუშაობას ჰქონდა შემთხვევითი, მოუწესრიგებელი ხასიათი. მართლაც და „ავტოგზის“ ამ თვალსაჩინო კამპანიაში თვით ავტოგზელთა ვერ გამოიჩინეს სათანადო აქტივობა. ინიციატივა, აღფრთოვანება და ამგვარად ავტოგზის გამოცდილებამ, ენერგიამ და ცოდნამ, ერთი სიტყვით, ყველა იმან, რაც ამ საზოგადოებაში შეიძინა მთელი რაგწლების განმავლობაში თავის აქტივის, თავის კურსების და თავის კოლექტივების საშუალებით, ვერ ჰპოვა ის შესაძლებლობანი და გასაქანი, რაზედაც შეიძლებოდა დაყრდნობა.

1931 წელში ასეთ მდგომარეობას არ უნდა ექნეს ადგილი. ხუთწლიური მესამე — უზარმაზარ ტემპების წელში, როდესაც იდევბი, რომლისთვისაც მოწოდებულია ავტოგზა, არსებობისათვის, ვრცელდება უფრო ფართოდ და

იხვეჭავს სულ ახალ ახალ ბაზას. ავტოგზის საზოგადოებრივობას არ შეუძლიან არ ჩაუდგეს სათაფში ისეთ დაკვრითი კამპანიებს, რომელნიც დაკავშირებული არიან ავტომობილების და ტრაქტორების გამოყენებასთან. ავტოგზის საზოგადოებრივობა უნდა პირველი შეიარაღდეს ამ დიად კამპანიებში და მოწინავე პოზიციებზე გასვლით, თან წაიძღოლოს ისეთი საზოგადოებრივი ორგანიზაციები, რომელთათვისაც ავტომობილი და ტრაქტორი არ წარმოადგენს მათ მუშაობის უშუალო ობიექტს.

ავტოგზის საზოგადოებრივი მიზანია, — ბრძოლა ავტომობილისათვის, ტრაქტორისათვის, გაუმჯობესებულ გზებისათვის და მათ მშენებლობის და შეკეთების ირგვლივ აქტივის შემოკრება, — უნდა ხორციელდებოდეს საქმით და არა სიტყვით. ავტოგზის ყოველი კოლექტივი, განყოფილება, რესპუბლიკური ცენტრი და საზოგადოება მთლიანად უნდა აღჭურვილ იქნენ იმ შეგნებით, რომ მათზე დაკისრებული ხუთწლიური მესამე წლის თესვის და მოსავლის აკრეფისათვის ავტოტრაქტორების შემკეთებელ კამპანიის ორგანიზაცია და ჩატარება.

საზოგადოების ცენტრალური საბჭო, აღნიშნავს, რომ საკავშირო ც. ა. კ. პრეზიდიუმთან არსებულ კომიტეტის მიმართვა უმთავრესად შეეხება საზოგადოება „ავტოგზა“-ს, მთელი თავისი სიმახვილით. ამიტომ

საბჭო წინადადებას აძლევს თავის ორგანიზაციებს:

1. საკავშირო ც. ა. კ. პრეზიდიუმთან არსებულ კომიტეტის მიმართვის საფუძველზე, ავტოგზის რესპუბლიკანურ, მხარეთა და სარაიონო განყოფილებებში, ქარხნებთან და წარმოებებთან ჩამოყალიბებულ ავტოგზის კოლექტივებში და საბჭოთა მეურნეობებში დაუყოვნებლივ მოწყობილ იქნეს ტრაქტორების, ავტომანქანების და მთელი მისაბმელი ინვენტარის სარემონტო სპეციალური შტაბები.

2. შტაბები აუალიბებენ ავტოტრაქტორის პარკის, საბჭოთა მეურნეობების და სამანქანო - სატრაქტორო სადგურების დამკვეთ ბრიგადებს, რომელსაც გზავნიან მასლობელ წერტებში სამუშაოთ.

3. შტაბები მოვალენი არიან თვალყური ადევნონ ავტოტრაქტორების პარკების მდგომარეობას, რემონტის მსვლელობას და სათანადო ნაწილების მომარაგებას.

4. შტაბები მოვალენი არიან უხელო მძღვანელონ დამკვეთ ბრიგადების მუშაობას მისი ხვედრითი წონის ამაღლების მიზნით და შეავსონ მათი რიგები ავტოგზის, როგორც წარმოებების, ისე სხვა საზოგადო ორგანიზაციების ფართო აქტივიდან ახალი ძალებით.

5. შტაბმა მუშაობა უნდა აწარმოოს უუსტად დამუშავებულ და აქტივის მიერ განხილულ გეგმის მიხედვით.

ხედვით. ამ დიად მუშაობის ცალკე მხარეებს (რემონტი, სათანადო ნაწილები, ორგანიზაციებთან და წარმოებებთან კვაშირი, შესრულებათა შემოწმება და სხვა) უნდა ყავდეთ პერსონალურად პასუხისმგებელი პირები, რომლებიც პერიოდულად უდგენენ აქტივს თავიანთ მოქმედებათა შესახებ სათანადო ანგარიშს.

6. ავტოგზის კოლექტივთა და განყოფილებათა შორის დამკვეთლობის და სოცშეჯიბრის გაშლილმა ტალღამ უნდა ნათელჰყოს მოწინავე კოლექტივების თავგამოდებული ენერგია და აქტივობა, რომ ეს კოლექტივები გადაიქცენ სხვებისათვის მაგალითის საჩვენებლად.

7. განსაკუთრებული პასუხისმგებლობა რემონტის კამპანიის ჩატარებაში ეკისრება იმ ქარხნებს და სახელოსნოებს, რომლებიც, ამჟამდენ ტრაქტორის სათანადო ნაწილებს წარმოებებთან არსებულ ავტოგზის კოლექტივებმა და მათმა შტაბებმა უნდა გამოიჩინონ განსაკუთრებული სიფხიზლე სათანადო ნაწილების შეკეთების არამც თუ მხოლოდ შესრულების, არამედ გადაჭარბებითაც შესრულებისათვის, მათ დანიშნულებისამებრ სწრაფ გადაგზავნა - გადაცირთვისათვის, სრული შეგნებით იმისა, რომ რემონტის კამპანიის წარმატებით მსვლელობა უმთავრესად

დამოკიდებულია სათანადო ნაწილების დროზე მიღებაზე.

ავტოგზის საზოგადოების ცენტრალური საბჭო თავის განყოფილებების აქტივობის და შრომის უნარიანობის შესახებ, გამოიტანს თავის დასკვნას ამ დიად მნიშვნელობის კამპანიისაგან მიღებულ შედეგების მიხედვით. ცენტრალური საბჭო საზგასმით აღნიშნავს იმ გარემოებას, რომ ნ წოდის მე-3 წლის თესვის და მოსავლის აკრეფის წარმატებით ჩატარება დამოკიდებული იქნება უმთავრესად ავტოგზის ორგანოების მოქნილობაზე.

ავტოგზის თვითეულმა განყოფილებამ და კოლექტივმა თავის ამოცანად უნდა დაისახოს ამ ფრად სერიოზული და საპასუხისმგებლო გამოცდის პირნათლად ჩაბარება.

ავტოგზელებო! წარსული წლის ბრძოლებში დაჭრილი და დაქანცული მანქანათა კოლონები ელიან თქვენ დახმარებას! თქვენ მოვალენი ხართ აღჭურვით ეს რკინის ცხენები ახალი ძალებით და მოამზადოთ ისინი სამოქმედო, რომ შესძლონ სავსებით შეასრულონ უადრესად პასუხისმგებელ ხუთწოდის მესამე წლის დაცვითი დავალებები.

ავტოგზის საზოგადოების ცენტრ. საბჭოს თავმჯდომარე **ლემუშაძე**. საზოგადოების პრეზიდიუმის წევრი და პასუხისმგებელი მდივანი **ფელემანი**.

საქ. „ავტოგზის“ გეგმა 1931 წ. საგაზაფხულო თესვის კამპანიაში

1. საგაზაფხულო თესვის კამპანიის წარმატებით ჩატარებისათვის ხელშეწყობი მუშაობა გამოცხადდეს ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ამოცანად.

2. ავტოგზის ყველა სოფლების, კოლმეურნეობების და საბჭოთა მეურნეობის კოლექტივებში დაარსდეს სამეულები, რომლებიც გაუწევენ დახმარებას ადგილობრივ საგაზაფხულო თესვის კამპანიის ჩამტარებელ კომისიებს.

3. დაუყოვნებლივ დაწყებულ იქნას სამანქანო-სატრაქტორო სადგურების გამოკვლევა მათ მუშაობაში შემჩნეულ ნაკლოვანებათა გამოსამუშავებლად და აღმოსაფხვრელად; მიღებულ იქნას აგრეთვე სათანადო

ზომები მომავალ საგაზაფხულო თესვის ნაყოფიერების უზრუნველსაყოფად.

4. გამოიცეს პლაკატები და ფურცლები ტრაქტორების კვალიფიკაციის ასაწევად. მანქანების მოვლა-გამოყენების წესების გასაუმჯობესებლად, სატრაქტორო მეურნეობის რაციონალიზაციისათვის და ჩატარებულ იქნას დღის შესაფერი ლექციები.

5. ყურნალის უახლოესი ნომრები გამოყენებულ იქნას განსაკუთრებით საგაზაფხულო კამპანიისათვის.

6. საგაზაფხულო თესვის კამპანიასთან დაკავშირებულ საკითხების საპროპაგანდოდ ჩატარდეს ორი მოტოგადარბენა.

7. ადგილობრივი მოსახლეობის ძალებით ჩატარდეს ისეთი სამუშაოები, რომლებიც არ მოითხოვენ სპეციალურ ტექნიკურ მითითებებს.

8. ჩატარდეს საუბრები გზების აღმშენებლობის გარშემო.

9. გამოიცეს უმარტივეს გზათა მშენებლობის სამუშაოების შესასრულებლად სპეციალური დარიგებანი.

10. თესვის კამპანიისათვის მზადებაში მონაწილეობის მიღება გადაყვანილ იქნას სოცშეჯიბრის ლაენდაზე.

11. ამ-მიმართულებით ჩატარებულ სამუშაოთა შემოწმება ხდებოდეს განსაკუთრებულ ყურადღებით.

საქ. „ავტოგზის“ ც. საბჭო

წინ! მსხვილ სოციალისტურ მიწათმოქმედებასაკენ. ვიბრძოლოთ სოფლის მეურნეობის კოლექტივიზაციისათვის!

საქართველოს გასაგებობის ათი წლის თავზე

ყველასთვის უდავოა, რომ გზა საერთოდ და კერძოდ ურელსო გზა ერთ-ერთ უმთავრეს ფაქტორთაგანია სახალხო მეურნეობის აღორძინების საკითხში.

ეს ყველა კულტურულ და მოწინავე ქვეყნებათათვის კერძო მართებულად მიჩნეული მცნება, ამ 10—15 წ. წინადასრულებულ უყურადღებოდ და აბუჩად იყო მიგდებული, როგორც რუსეთის სხვა რაიონებში, ისე საქართველოშიც, მეფის მთავრობა არ აფასებდა და არ უდგებოდა საგზაო საქმეს სახალხო მეურნეობის, მშრომელ მასის ინტერესების თვალსაზრისით.

ურელსო გზების აგების მთავარი მიზანი იყო სტრატეგიული, მტაცობრივი და იმპერიალისტური. თუ გადავხედოთ თვალს ძველ რუსეთის რუკას, დავრწმუნდებით, რომ მეფის მთავრობა ურელსო გზებს აგებდა პოლონეთში, ამიერ-კავკასიაში და სხვა განაპირა ქვეყნებში, უმეტესად მოსაზღვრე ერებთან საზღვრულად და მათ დასაპყრობად. ასეთივე ზრახვებით იყო აგებული ის მცირეოდენი გზებიც საქართველოში, რომლებიც, როგორც ძლიერ გაცვეთილი ცარიზმის შემკვიდრება, ჩვენ გვარგუნი 1917 წლის რევოლუციამ.

მარტო ზემოდ მოყვანილ მიზნით არ ხელმძღვანელობდა მეფის მთავრობა ურელსო გზების გაყვანის დროს. ხშირი იყო შემთხვევები, როცა ასეთები მას გაჰყავდა ურჩ და მითმპყრობელობის მოწინააღმდეგე ერების და კუთხეების დასამორჩილებლად; ამის მაგალითები ბევრია ჩვენში: გზა კახეთში და კახეთიდან დაღესტანში (ავარეთ-კახეთის გზა), ბილიკები სვანეთში, ფშავ-ხევსურეთში და სხვა.

უნდა აღინიშნოს აქვე, რომ 80-ან წლებიდან საქართველოს ტერიტორიაზე გზების აგება თითქმის სრულიად შეწყდა. აიხსნება ეს მოვლენა იმ გარემოებით, რომ დაახლოებით ამ ხანებში დაპყრობილი იქნა ყარსი და ბათომი მათი არე-მარებით; რუსეთის იმპერიალიზმში მამასადაძეწი მიიწევდა, გზებსაც იქ, დაპყრობილ ტერიტორიებზე, აგებდა იმავე სტრატეგიულ მოსაზრებებით, ხოლო საქართველოში ამ მიზნისათვის გზებმა დაჰკარგეს თავიანთი დანიშნულებანი და ამიტომ არამც თუ ახალ გზებს, უკვე არსებულ გზებსაც აღარ ემტეოდა ჯეროვანი ყურადღება, რადგანაც მათ გამოყენებაზე ხალხისა და მეურნეობისათვის ის არასდროს არ ფიქრობდა.

ცხადია ესლანდელ განვითარებულ ტენიკის და მეურნეობის პი-

რობებში ხსენებული გზები შეუძლებელია ტენიკურად დამაკმაყოფილებლად ჩაითვალოს, მაგრამ თავის დროზე ის 1900 კილომეტრამდე გზატკეცილების ქსელი, რომელიც მაშინ საქართველოს ტერიტორიაზე არსებობდა, არც ისე მცირედი იყო თავისი მანძილით, რომ მას ანგარიში არ გაუწიოთ. მაგრამ უბედურება იმაშია, რომ ეს ქსელი უმეტესად ისე იყო გაბანდებული, რომ მეურნეობისა და ხალხის ინტერესებს სრულიად არ შეეფარებოდა, პირიქით სხვადასხვა იმპერიალისტურ ომების დროს ამ გზების საშუალებით, როგორც მეფის, ისე სხვა სახელმწიფოების ჯარები, ფეხქვეშ სთელავდნენ და ანადგურებდნენ ხალხის მეურნეობას.

აღსანიშნავია აქ კიდევ ერთი გარემოება, როდესაც წარსულ იმპერიალისტურ ომის დროს მეფის ჯარი წინ იიწევდა თურქეთის ტერიტორიაზე და ომის დროს ის დაბანაკებული იყო უმთავრესად ხსენებულ მხარეში, მთავრობა ფრონტის გზებზე ზრუნავდა და მთელი მისი ყურადღება იქით იყო მიქცეული. სამაგიეროდ ჩვენი გზები კი უპატრონოდ იყო მიტოვებული და მათ დიდი ხნის განმავლობაში რიგიანი „რემონტიც“ კი არ ღირსებია, რომლის შედეგად ომისათვის დიდ ტვირთბიდესთან და სტიქიურ მოვლენების ზედ დარტყმით, გზები განადგურების პროცესში ჩავარდნენ და ასე გაცვეთილი და ნახევრად განადგურებული შეხვდნენ თებერვლის რევოლუციას.

შემდეგ ამისა, საქართველოში მეურნეობის ყველა დარგში საერთოდ და კერძოდ ურელსო გზებშიც იწყება სრული ნგრევის ხანა. ცნობილია ყველასათვის, რომ ჩვენი ქვეყნის გეოგრაფიულ და ტოპოგრაფიულ პირობებში განსაკუთრებით ყურადღება უნდა მიექცეს ურელსო გზებს, როგორც მისასვლელ გზებს ოკინის გზის მაგისტრალთან. გარკვეულ ტოპოგრაფიულისა, ამას მოითხოვს ჩვენი ეკონომიკა და სოფლის მეურნეობაც. მაგრამ მიუხედავად ამისა, დაწყებული 1917 წლიდან 1921 წლამდე ე. ი. 3 წლის განმავლობაში ამ მხრივ თითქმის არაფერი არ გაკეთებულა.

ყოველგვარ ინიციატივას და სახელმწიფოებრივ მმართველ - გამგებების უნარ მოკლებულ მენეჯერულ მთავრობამ არამც თუ ახალი გზების აგება, არამც თუ შერჩენილ გზების შეკეთება და გაუმჯობესება, მათი ნგრევის პროცესის შეჩერებაც კი ვერ შესძლო. მისი ყურადღება უმთავრესად შინაურ აჯანყებების ჩაქ-

რობის და მეზობელ რესპუბლიკებთან ბრძოლისაკენ იყო მიპყრობილი. სახალხო მეურნეობის და გზათა მშენებლობაზე ის არ ზრუნავდა, ხოლო ჩვენი ქვეყანა დასავლეთ ევროპის სახელმწიფოების ჯარების სათარეშოდ იყო გადაქცეული.

1921 წელში ბოლო მოეღო მენეჯერულ ბატონობასაც, მაგრამ მათი მემკვიდრეობა საგზაო დარგში ისეთი მძიმე, აფორიაქებული და აოხრებული დარჩა, რომ მის აღდგენას ან მოკლე დროში აღდგენაზე ოცნებაც შეუძლებელი იყო. თითქმის ორ წელიწადზე მეტი დრო შეიქნა საჭირო განიავებულ, დანგრეულ და აწიოკებულ საგზაო მეურნეობის, თავმოსაყრელად, მოსაწყობად და ნაყოფიერ დაგეგმილ მუშაობის შესადგომად. საგზაო მშენებლობის ახალ ხანას, მის აღორძინების დროს საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების პირველ დღეებიდანვე ეყრება მკვიდრი საფუძველი. არც ერთ მთავრობას, ან ხელისუფლებას არ დაუფასებია და ალღო არ აუღია სახალხო მეურნეობაში ურელსო გზების მნიშვნელობაზე ისე, როგორც ეს შესძლო საბჭოთა ხელისუფლებამ საქართველოში მის ჩანერგვის პირველ დღეებიდანვე.

როგორც მეურნეობის ყველა დარგს, ისე საგზაო საქმესაც ის დიდ ყურადღებას და ნიჭიერ დახმარებას აძლევდა და აძლევს ამჟამადაც. არც შეიძლება ეს ასეც არ მომხდარიყო, ვინაიდან მას, ვინც სახალხო მეურნეობის აყვავებისათვის ზრუნავს, არ შეუძლია გამოარჩეს უყურადღებოთ ისეთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი ამ საქმეში, როგორცაა ურელსო გზები და ეს მარტო იმიტომ კი არა, რომ გაუადვილოს მიმოსვლა სოფელს ქალაქთან და ქალაქს სოფელთან, მათ კულტურულ - ეკონომიურ განვითარებისათვის, არამედ იმიტომაც, რომ გააიფოს და ხელმისაწვდომ ფასებში მიაწოდოს სოფელს ქალაქის და საერთოდ ინდუსტრიალური ნაწარმოები, ხოლო უკანასკნელს კი სოფლის ნაწარმოები, რომელსაც იგი ბლომად აქვს დაგროვილი და უვარგის გზების გამო ბაზარზე ვერ გაუტანია.

განსაკუთრებით ურელსო გზებს დიდი მნიშვნელობა მიეცა ამ უკანასკნელ ორი წლის განმავლობაში, სოფლის მეურნეობის ახალ რელსებზე გადაყვანის დროს, მის სრულ რეკონსტრუქციის ხანაში, სოფლის ინდივიდუალურ მეურნეობიდან კოლმეურნეობაზე გადასვლით. ეს უკანასკნელი ისეთი ტემპით მიმდ-

წარეობს, რომ გზების ამშენებლობაში საქმეა მთელი ქარღვების დაქიმვა, დიდი ნებისყოფის გამოჩენა და ნამდვილი ბოლშევიკური ტემპები, რომ გაცხოველებულ კოლმეურნეობის ამშენებლობას არ ჩამორჩეს ამ საფურადღებო საქმის შესრულება და ხელი არ შეუშალოს ამით პირველის ტემპებს.

ზემოაღნიშნულის მიხედვით, ცხადია, რომ სახალხო მეურნეობის ერთი უდიდესი ნაწილი, სოფლის მეურნეობა, თავის დაუსრულებელ შესაძლებლობით და დაუმრტელ ენერგიით თითქმის არა რა იქნებოდა, თუ ის არ იქნა ურელსო გზებით მჭიდროვად გადაჯაჭვული მისასვლელ და მაგისტრალურ გზატკეცილებით ინდუსტრიული და პოლიტიკური - კულტურული ცენტრებით.

ზემოაღნიშნულ მაზნების შესასრულებლათ ხელის შემწყობი და მოწინააღმდეგელი ძუფაობა გრძელდება 1923 წლამდე, ხოლო თვალსაჩინო პრაქტიკული საგზაო მშენებლობა იწყება განსაკუთრებით 1923 24 საბიუჯეტო წლიდან. მთელ ამ სამუშაოებს, დაწყებული თავიდან და აგრეთვე აღნიშნულ წლიდანაც, ხელმძღვანელობს საქართველოს გზატკეცილების სამმართველო მის საზღვარსკვარძელ უზნების აპარატების საშუალებით.

ამჟამად ურელსო გზების ქსელი მთელ საქართველოში 8500 კმ. აღემატება. მათი მნიშვნელობის მიხედვით ეს გზები დაყოფილია სამ ჯგუფად: 1. საკავშირო — 1425 კმ., 2. რესპუბლიკანური — 1010 კმ. და 3. ადგილობრივი მნიშვნელობის გზები — 6065 კმ., რომელშიაც შედის 1500 კმ. სარაიონთაშორისო რესპუბლიკანურ მნიშვნელობის გზები, ხოლო დანარჩენი 4.565 კმ. კი შეადგენს საბჭოს და კოლმეურნეობის, სასოფლო სამეურნეო, მრეწველობის და სხვა დანიშნულების გზებს.

ხსენებულ გზათა ქსელში კეთილმოწყობილ გზატკეცილები შეადგენენ 2.500 კმ., დანარჩენი 600 კმ. კი ყაპირგზებს.

ომის წინა ხანებთან შედარებით გზატკეცილის მანძილი უმნიშვნელოდ არის მომატებული, ვინაიდან დაწყებული 1914 წლიდან 1923—24 საბიუჯეტო წლამდე გზის ზედაპირი გაუმჯობესების მაგიერ გაცვეთას განიცდიდა, ხოლო 1917—1923 წ. წ. ნგრევის პროცესს.

ამიტომ ხელისუფლების უპირველეს ამოცანას შეადგენდა 1) გზებას ნგრევის პროცესის შეჩერება სათანადო კაპიტალურ შეკეთებით. შემდეგ 2) გაუმჯობესება ისეთი ჩქარი ტემპით, რომ სულ მოკლე ხანში გზის მდგომარეობის დონე აწეული-

ყო ომის წინა დროს დონემდე და 3) ამის შემდეგ დაგეგმვა არსებულ გზების რეკონსტრუქცია თანამედროვე განვითარებულ ტექნიკის და მეურნეობის მოთხოვნილებათა მიხედვით და ახალ გზების და ხიდების აგება.

აღნიშნული თანამიმდევრობა სრულად ვერ იქნა დაცული. ამის მიზეზი ის იყო, რომ მიღებული გზები ძლიერ დანგრეული და გაცვეთილი აღმოჩნდნენ, მათ აღდგენას ომის წინანდელ პირობებამდე ხანგრძლივი მუშაობა და დიდი თანხების გაღება დასჭირდა, ხოლო ახალი გზების და ხიდების აგება გადადებას არ ითმენდნენ სახალხო მეურნეობის დიდის ტემპით წინსვლელობის გამო. ამიტომ თუ აღდგენას პროცესი გაგრძელდა 1927—28 საბ. წლამდე, როგორც ქვემოლ მოყვანილ ტაბულებიდან დავინახავთ, ახალ გზების და ხიდების აგებას გაცილებით ადრე შევუდექით. სახელდობრ 1924—25 და 1925—26 საბ. წლებიდან და ამ მხრივ 1931 წლამდე ჩვენ შემდეგი მიღწევები გვაქვს:

1. აგებულია ულიანდაგო გზები საერთო მანძილით კილომეტრებში:

1917—1924 წ.—0; 1924—25 წ.—22; 1925—26 წ.—46; 1926—27 წ.—46; 1927—28 წ.—45; 1928—29 წ.—37; 1929—30 წ.—195; სულ 391 კმ.

2. აგებულია დიდი ხიდები საერთო სიგრძით მეტრებში:

1917—1925 წ.—0; 1925—26 წ.—84 მეტრ.; 1926—27 წ.—168; 1927—1929—429; 1929—30 წ.—852; სულ—1637 მეტრ.

ორივე ტაბულეტიდან ნათლად სჩანს, რომ ახალ გზებისა და ნაგებობათა გაძლიერებული ტემპი განსაკუთრებით 1929 წლიდან იწყება, ვინაიდან 1928 წლამდე უმთავრესი ყურადღება შიქცეული იყო გზების აღდგენაზე საავტომობილო მოძრაობისათვის, რაც მიღწეულია 75 პროც.-ით, ხოლო შემდეგ იწყება იმავე გზების რეკონსტრუქცია, ნაწილობრივ მნიშვნელოვან ადგილებზე ასფალტ-ბეტონის და ბიტუმი-გუტრონის გზების აგებით, სადაც გამოყენებულია ადგილობრივი აამშენებლო მასალები, როგორც, მაგ., ნატანების (ოზურგ. მაზრ.) ბიტუმი და ახერბეიჯანიდან შემოტანილი ნავთის ბიტუმი.

ამნაირად 1931 წლისათვის, საერთო ურელსო კეთილმოწყობილ გზათა ქსელი, რომელსაც განაგებს საქართველოს გზატკეცილების სამმართველო და, რომელიც მკვიდრ სახელმწიფო ბიუჯეტით ინახება — უმჯობესდება ყოველ წლივით, თავისი ხარისხით წინ წაწეულია 1917—1921 წლების მდგომარეობასთან

შედარებით, უახლოვდება ომის წინა მდგომარეობას. ხოლო ახალი ბიტუმის გზები გაცილებით წინ არიან წასული, საერთო გზების მანძილი კი 1931 წლის დასაწყისში 1500 კმ-დე აღის, ე. ი. ომამდე არსებულ 1930 კმ. თითქმის 1000 კმ-ით აღემატება.

თუ დავინტერესდებით პირველ ცხრილში აღნიშნულ ახალ აგებულ გზებით, შეიძლება შევნიშნოთ, რომ არც ერთი მათგანი სტრატეგიულ მიზანს ოდნავადაც არ ემსახურება: მათი დანიშნულება მთელი 100 პროც. ეკონომიური და კულტურულია. მაგ., აგებულია: ქუთაის — წყალტუბოს გზა (ცნობილ კურორტ წყალტუბოზე); მინაძე-ქისათის გზა; (ახალციხის მაზლობად), დიატომიტის მალარობამდე, ქობულეთ — ჩახათის, სხალთის, უჩამბის გზები; შენდება და აგების წარმოებაშია ხე-მო — სვანეთის, ფშავ — ხევსურეთის და მთა — თუშეთის გზები, — უაღრესად ეკონომიურ და კულტურულ მნიშვნელობის გზები საქართველოს ყველაზე უფრო კულტ. — ეკონომიურად ჩამორჩენილ კუთხეებში როგორც არიან ზემო — სვანეთი, ფშავეთი, ხევსურეთი, თუშეთი და სხვა. შენდება და მუშაობაშია ჩოხატაურ-ბახმაროს საავტომობილო გზა ცნობილ კურორტ. ბახმარომდე, შენდება და დამთავრდება ამ 1—1½ თვეში შირაქის გზა, შირაქის ნავთის ბულოვამდე. შენდება სურამ-ძირულის გზა, დამთავრებულია აგება ჯავა-როკის გზა სამხრეთ — ოსეთში და სხვ., რომლებიც აქ ჩამოთვლა. მაგ., ჩაის, ბამბის და სხვა გზების, ძლიერ შორს წაგვიყვანდა.

3. საქართველოს ულიანდაგო გზათა აღმშენებლობაზე დახარჯული თანხების ზრდა მანეთებში:

ა) საკავშირო გზებზე:

1917—1923 წ.—0; 1923—24 წ.—476.000; 1924—25 წ.—819.000; 1925—26 წ.—667.000; 1926—27 წ.—923.000; 1927—28 წ.—1.434.000; 1928—29 წ.—1.967.000; 1929—30 წ.—3.361.000; 1931 წ.—5.700.000.

ბ). რესპუბლიკის გზებზე

1917—1923 წ.—0; 1923—24 წ.—0; 1924—25 წ.—321.000; 1925—26 წ.—429.000; 1926—27 წ.—570.000; 1927—28 წ.—589.000; 1928—29 წ.—937.000; 1929—30 წ.—1.436.000; 1931 წ.—1.705.000.

გ). ადგილობრივ გზებზე.

1917—1923 წ.—0; 1923—24 წ.—0; 1924—25 წ.—0; 1925—26 წ.—0; 1927—28 წ.—400.000; 1927—28 წ.—520.000; 1928—29 წ.—430.000; 1929—30 წ.—1.000.000; 1931 წ.—5.000.000.

სულ: 1917—23 წ.—0 მან.; 1923 — 24 წ. — 476.000; 1924—25 წ. — 1.140.000; 1925 — 26 წ.— 1.096.000; 1926 — 27 წ.—1.893.000; 1927—28 წ. — 2.543.000; 1928—29 წ. — 3.334.000; 1929—30 წ. — 5.797.000.

მოყვანილ ცხრილიდან ნათლად ვხედავთ, თუ როგორ ჩქარი ნაბიჯით წინ მიიწეეს და იზრდება ყოველ წლებით საგზაო ამშენებლობის კრედიტები. და ეს ზრდა განსაკუთრებით ემჩნევა ხუთწლიდის გადამწყვეტ მესამე წელს, ზემოდ მოყვანილ მე-3-მე ცხრილში ჩვენ ვხედავთ, თუ როგორ ჯერ - ჯერობით მცირედი, მაგრამ თან და თან გაზრდილი, საგზაო ამშენებლობის ადგილობრივ გზებს მოემატა ცალკე თავისი საკუთარი კრედიტი დაწყებული 1926—27 საბ. წლიდან: ეს კრედიტი თუმცა დიდი არ არის ჯერ-ჯერობით, მაგრამ თვალსაჩინოდ იზრდება ყოველ წლებით. თუ მივიღებთ მხედველობაში ხალხის და საერთოდ მთელი მოსახლეობის ძველ დროში წარმოდგენილ, მაგრამ ამჟამად კი ყველასთვის თვალსაჩინოდ გზების შესაკეთებლად და ასაგებად დაუზოგავ მუშაობას და ენტუზიაზმს, მაშინ ადვილი გასაგები იქნება რამდენის გაკეთება შეიძლება თუნდაც იმ პატარა თანხით, რომელიც ზემოდ მოყვანილ ცხრილში ჩვენ დავინახეთ და რომელიც 1931

წელში 5.000.000 მანეთამდე უნდა გაიზარდოს.

კრედიტების გადიდების და გაცხოველებულ საგზაო ამშენებლობის მიუხედავად, სახალხო მეურნეობა ისეთი დიდი, ჩქარი ნაბიჯით და ტემპებით მიიწეეს წინ, რომ ურელსო გზების რაოდენობა, მათი ამშენებლობა და ქსელი ვერ აკმაყოფილებს ამ უკანასკნელის მოთხოვნებს. საქმე იმაშია, რომ ურელსო გზებისათვის გაღებული კრედიტები ამ დრომდე ზედმიწევნით მცირეა, ზემოდ მოყვანილი ცხრილების ციფრები აშკარად გვიჩვენებენ, რომ საქართველოს ურელსო — 8.000 კმ-ზე მეტის გზების აღდგენა, მოვლა და რეკონსტრუქცია მოითხოვს გაცილებით მეტ თანხებს, რომ მათ დააკმაყოფილონ გაცხოველებული სახალხო მეურნეობის ტემპებს მოთხოვნილებანი.

აქ მოყვანილი ცხრილი გვიჩვენებს, თუ რამდენი მუშა - ხელი და ურემი იქნა უფასოდ გამოყენებული ამ უკანასკნელ წლებში ჩვენს გზებზე:

3. გზების აგებაზე და შეკეთებაზე უფასოდ გამოსულ მუშა-ხელის და ურემების რაოდენობა

ა) მუშა - ხელი (მუშა-დღე)

1917 — 1925 წ. — 0; 1925 — 26 წ. — 27.000; 1926 — 27 წ. — 65.000; 1927 — 28 წ. — 155.000; 1928 — 29 წ. — 211.000; 1929 — 30 წ. — 230.000.

ბ) ურემი - დღე

1917 — 25 წ. — 0; 1925 — 26 წ. — 27.000 1926 — 27 წ. — 65.000; 1927 — 28 წ. — 155.000; 1928 — 29 წ. — 211.000, 1929 — 30 წ. — 230.000.

ამ ცხრილებიდან ჩვენ ვხედავთ, რომ, თუ, მაგ. 1929-30 წ. ფულით 1.000.000 მანეთი იქნა დახარჯული ადგილობრივ გზებზე, ამავე დროს იმავე გზებზე მოსახლეობამ უფასოდ შეასრულა არა ნაკლები სამი მილიონი მან. სამუშაოები და ასეთი მუშაობა, როგორც ცხრილებიდან სჩანს ძლიერ წარმატებით მიდის წინ.

ზემოდ მოყვანილი მიმოხილვა ნათლად გვისურათებს ურელსო გზების გაუძღოვნების და ამშენებლობის წინსვლას. აქ ჩვენ ვხედავთ, რომ ურელსო გზები ჩაბმულია სოციალისტურ ამშენებლობის საერთო ფერხულში, ის თავს აღწევს წინანდელ უმწეო მდგომარეობას, გამოდის „ვიწრო ადგილიდან“, გზას უკაფავს დაუახლოვოს სოფელი ქალაქს. სოფლის მიორნეობა ქალაქის მრეწველობას და პირიქით, ამ გზით განამტკიცოს ხელმისაწვდომი და კარგი გზა - ტრანსპორტი, რომელიც წარმოადგენს მეურნეობაში ავტომაქანების, ტრაქტორების და სხვა მანქანების გამოყენების მკვიდრ და საიმედო საფუძველს მშრომელი მასის საკეთილდღეოდ.

მარდალეიშვილი

საქართველოს ავტოგზა საქართველოს გასაზოგების 10 წლის თავზე

დიდი ხანი არ გასულა მას აქეთ, რაც საქართველოს გზატკეცილების, ყამარი გზების და საავტომობილო



ვ. ჯავიანი

საქ. ავტოგზის ც. ს. პრეზ. წევრი და პ.გ. მდივანი.

ტრანსპორტის რესპუბლიკების სამმართველოს ერთ - ერთი ოთახის

კუთხეში დაიდგა მაგიდა, სადაც უნდა წარმოებულიყო მუშაობა საზოგადოება ავტოგზისა საქართველოში. თანახმად ავტოგზელთა სრულიად საქართველოს პირველი ყრილობის დადგენილებისა, რომელიც 1930 წლ. თებერვლის პირველ რიცხვებში მოხდა, საქ. ავტოგზის ყოფილი პრეზიდიუმის მუშაობა გახსნა იქნა და სახ. ახალ პრეზიდიუმს წინადადება მისცა მუშაობას გაემაღლებინა; ყრილობამ დაავალა თავის პრეზიდიუმს დაუყონებლივ მოეპოვოს ის დეფექტები, რომელიც ყოფილ პრეზიდიუმის მუშაობას ემჩნეოდა და რომელიც ნიადგს უსპობდა საქ. ავტოგზის ორგ. მოქმედების გაცხოველებას. დაავალა ამასთან ერთად, რომ საქ. ავტოგზის უჯრედების კოლექტივების და განყოფილებების დაარსებით, მასთან პროფტეხნიკური ცოდნის მოსახლეობაში გავრცელებით და სათანადო ლიტერატურის გამოცემით აემოძრაებინა მას მშრომელთა მასები. პრეზიდიუმს რასაკვირველია, სამუშაო ბევრი ქონდა და პირველყოვლისა ის

შეუდგა საკუთარი ბინის შოვნას, ეინაიდან ყოველად შეუძლებელი იყო ნაყოფიერი მუშაობის წარმოება ოთახის იმ კუთხეებში, რომელიც ნას გზატკეცილების სამმართველო-

საქართველოს სსრ-ის სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

საქართველოს სსრ-ის

ში მიეკუთვნა, იმ სამმართველოში, სადაც თვით ეს უკანასკნელი ბინის მზრავ დიდ სიციწროვეს განიცდიდა.

რათა ნათლად წარმოედგინილი აქ-
ნეს ზეჲს ძეგრ ჩატარებული მუშა-
ობა, მე აქ მოვიყვან შენძნე ცხრი-
ლებს და სკიმებს:

1927
1928
1929
1930

საქართველოს საბჭოთაო
საგარეო ურთიერთობების
მინისტრის განცხადება

3. Հանձն.

[illegible]

1927 4 30 1929 80 1930

საშენებლო სამუშაოების ღირებულების ზრდა

Year	Value
1927	300
1928	6000
1929	1200
1930	50000

აშკარაა, რომ საქ. ავტოგზა ორგანიზაციულად საკმარისი ჩამოყალიბდა, რომ მის გაბაზა ფართო ქსელი თავის ფილალებთან და თავის მოქმედებით მტკიცეთ და გახედულა შეიქმნა მშრომელ მასებში, რომელნიც ჩააბა მუშაობაში ავტოგზის მიზნების გარშემო. თუ 1929 წელს საზოგადოებას 12 ათასი წევრი ყავდა, დღეს ეს რიცხვი 50 ათასამდე ავიდა. თუ 1920 წელს სხვადასხვა წარმოებებთან და ორგანიზაციებთან 30 საქ. ავტოგზის უჯრედი იყო ჩამოყალიბებული, დღეს უჯრედების რიცხვი 80 აქარბებს და ამ ოთხმოციდან 19 უჯრედში ავტომანქანის საქმის შესასწავლად მეცადინეობას აწარმოებს. თუ 1929 წელს საქ. ავტოგზის ავტოკურსებზე 259 მსმენელი ირიცხებოდა, დღეს ეს რიცხვი 679 შეადგენს. გარდა ყოველივე ამისა, მოწყობილია მრავალი გადარბენა სხვადასხვა პოლიტიკური და სააგიტაციო მიზნით და გამოსულია განმამტკიცებელი მკიდრო კვანძები ადგილებთან.

თუ ყოველივე ზემოაღნიშნულს
იმასაც დაუმატებთ, რომ ამ დღეებ-
ში ქალ. ტფილისში იხსნება ოთხ.

საქართველოს ავტოტრანსპორტი საბჭოთა ხელისუფლების პერიოდში

იმპერიალისტურ ომამდე ამიერკავკასიის ავტოტრანსპორტი ჩანასახ მდგომარეობაში იყო და თითო-ორიოლა მოიპოვებოდა.

იმპერიალისტურ ომის დაწყებიდან, ოსმალეთის ფრონტის სიახლოვის გამო, ამიერკავკასიაში შეგროვილი იქნა რამდენიმე „ავტო-როტები“ და საზოგადოებრივი ავტო-რაზმები.

სულ ამიერკავკასიაში და ოსმალეთის ფრონტზე 1.000-მდე მსუბუქი და სატვირთო ავტომობილი იყო, რომელთაგან უმრავლესი ნაწილი, ფრონტის დაშლის გამო, ჩაიჩა ამიერ-კავკასიაში.

ეს, სტიქიურად გაზრდილი, ავტოტრანსპორტი, ომის დამთავრებისას სტიქიურადვე დაინგრა.

მენშევიკების, მუსავატელებისა და დაშნაკების ბატონობამ განიავა ავტო - ტრანსპორტი ფრონტის მდინარე საავტომობილო ქონებისა და რეზინის გაყიდვით.

ამიერ - კავკასიის ახლად წარმოშობილ საბჭოთა რესპუბლიკები, ასე დანგრეული ტრანსპორტის მიღებამ მეტად მძიმე პირობებში ჩააყენა.

საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების არსებობის 10 წ. განმავლობაში ჩვენ არა თუ აღვადგინეთ დაშლილი - დანგრეული ავტოტრანსპორტი, არამედ, მტკიცედ დავადექით მისი განვითარებისა და ზრდის გზას.

თულდგენის ხანას რამდენიმე შემთხვევითი ხასიათი ჰქონდა. სამაგიეროდ 1923 წ. ნახევრიდან შევუდექით გეგმიან ავტო - მეურნეობის გაძლიერებას.

საქართველოს ს. ს. რ. საავტომობილო საქმის განვითარებისა და მოწესრიგებაში, განსაკუთრებით უკანასკნელ წლებში, შესრულებული დიდი მუშაობა იმის უტყუარ გარანტიას გვაძლევს, რომ საავტომობილო საქმე პროლეტარულ სახელმწიფოს მტკიცე ხელთ არის და განაგრძობს განვითარებას და აყვავებას.

ველოს ავტო - მოტო-ტრანსპორტის ზრდის საქმეში.

უდავო მიღწევები გვაქვს აგრეთვე მისი ხარისხობრივად გაუმჯობესებაშიც, უკანასკნელ გაუმჯობესებულ და სპეციალურ დანიშნულების ახალ მანქანების შემოზიდვით და ამიერ-კავკასიის ფ. რ. შემოსახიდად ნებადართულ მანქანათა მარკების სიის დაწესებით.

ხელსაყრიო კლიმატიურ და გეოგრაფიულ პირობებსა და რკინისგზის ქსელის სუსტ განვითარების გამო, საქართველოში ავტო - ტრანსპორტი ფართედ გამოსაყენებელი აღმოჩნდა, სახალხო მეურნეობის ყველა დარგებში:

ავტოტრანსპორტისადმი უდიდესმა ინტერესმა, უპირატესობამ ცოცხალი წვეის წინაშე, მისი გამოყენების შესაძლებლობამ სხვადასხვა პირობებში — საქართველოს ავტო-ტრანსპორტის წინაშე წამოაყენა მეტად დიდმნიშვნელოვანი ამოცანა: მისი მხურვალე და აქტიური მონაწილეობის შესახებ ჩვენი ქვეყნის სოციალისტური აღმშენებლობის საქმეში..

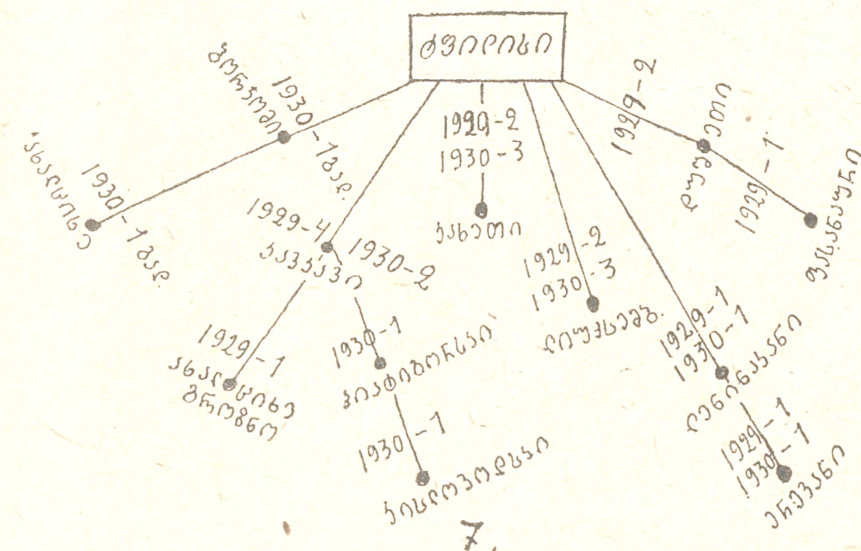
ამ მეტად მნიშვნელოვან და რთულ ამოცანების შესრულებას საქართველოს ავტოტრანსპორტი შესაძლებს მხოლოდ საზოგადოებრივი აზრის სრული მობილიზაციით, და სათანადო, ხელსაყოფ პირობების შესაქმნელად საზოგადოების დახმარებით — საორგანიზაციო, ტექნიკურისა და ფინანსური მხრივ, მისი მუშაობის გახსნისათვის.

ავტოსაქმის საკითხების გარშემო საზოგადოებრივი აზრის მობილიზაციისათვის რიგი ოპერაციების გაწევა შეუძლია საქართველოს ავტოგზას, რომლის მოძაობა უფრო ფართედ უნდა განვითარდეს და გაღრმავდეს, არა მარტო ქალაქად, არამედ სოფლის საზოგადოებრივობაშიც. ავტო-ტრანსპორტის გამარჯვების განსამტკიცებლად, ავტომობილიზაციისა და სოციალისტური მშენებლობის ფრონტზე.

საბჭოთა საქართველოს ავტოტრანსპორტის განვითარების შეგუამების დროს — გასაბჭოებიდან დღემდე — ჩვენ ვიყავით მას სწრაფი ზრდა და „ჩიყნის სრული ავტომობილიზაციის“ ლოზუნგის საფუძველზე განხორციელები.

ი. ვალიანსკი.

საქართველოს მიერ მოწყობილი ავტო-მოტო ბაქანბანები



თუ მივმართავთ ციფრებს, რომელიც საუკეთესოდ ახასიათებს საავტომობილო საქმის მიღწევებს, საქართველოს გასაბჭოების 10 წლის განმავლობაში უნდა აღვნიშნოთ, რომ ავტო - ტრანსპორტის საერთო რაოდენობა გასაბჭოების მომენტისათვის ათეულებით განისაზღვრებოდა, მაგრამ უკვე 1923 წ. 1-ლ ოქტომბრისათვის, ჩატარებულ აღწერის თანახმად, საბჭოთა საქართველოში ითვლებოდა 481 ავტო - მოტო ერთეული, აჭარისტანში 105 ერთეული და აფხაზეთში — 45 ერთეული, სულ კი — 631 ერთეული.

დოეისათვის ავტო - მოტო-ტრანსპორტმა მიაღწია 1437 ერთეულს და შესდგება 1148 ავტომობილისა და 289 მოტოციკლისაგან.

საბჭოთა საქართველოში შემავალ ცალკე რესპუბლიკებში აღნიშნული ავტო-მოტო - ტრანსპორტი შემდეგ ნაირად არის განაწილებული: საქართველოში 839 ავტომობილი და 225 მოტოციკლი, აფხაზეთში 135 ავტომობილი და 16 მოტოციკლი და აჭარისტანში — 184 ავტომობილი და 37 მოტოციკლი.

აღნიშნული ციფრები ნათლად ახასიათებს ჩვენს მიღწევებს საქარ-

წითელი არმიის 13 წ. თავის გამო

მშრომელთა ინტერნაციონალური არმია

სამოქალაქო ომის ველზე განმტკიცდა და გამოიბრძმედა წითელი არმია. მისი დროშის ქვეშ იბრძოდნენ ყველა ერების მშრომელნი. ყველა ქვეყნის რევოლუციონური პროლეტარიატი წითელ არმიაში იმ თავითვე

წარმოადგენლებს; თვითმპყრობელობას შეგნებულად სურდა, რომ არ შექრილიყო განათლების შუქი ათეულ ეროვნებათა ცხოვრებაში. აფიცრები, პირადი მაგალითით ავრცელებდნენ შოვინიზმს და შულლს, ისინი დასცი-

ლია სპეციალური ნაციონალური ნაწილები.

ამ ნაწილებში მთელი მეცადინეობა სწარმოებს მშობლიურ ენაზე ისე, როგორც მთელს წითელ არმიაში. მშობლიურ ენაზე იბეჭდება წითელ-არმიელთა გაზეთები.

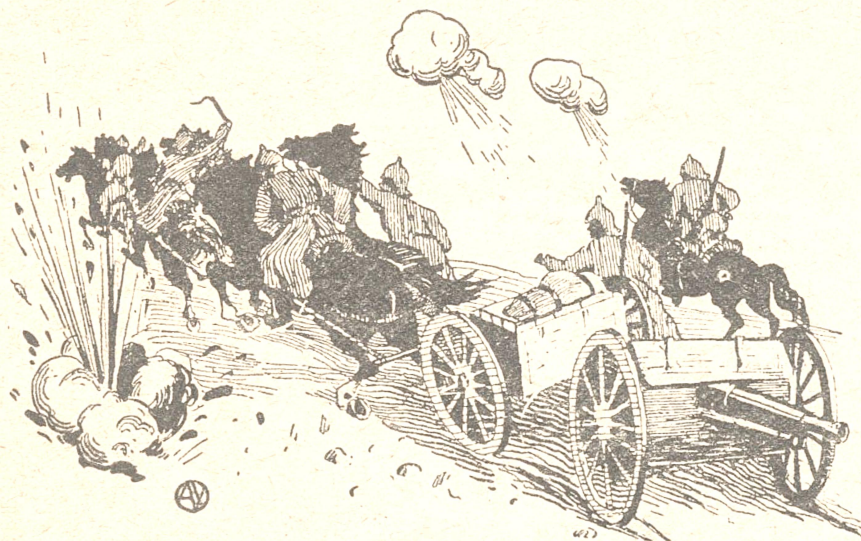
კლასობრივი მტერი იმ მიზნით, რომ ჩაშალოს ჩვენი სოციალისტური მშენებლობა და შეასუსტოს წითელი არმიის ძლევამოსილება, ცდილობს გააღვივოს დიდმპყრობელური და ნაციონალურ - შოვინისტური განწყობილება, ცდილობს შექმნას ეროვნული შუღლი წითელ არმიაში.

მაგრამ კლასობრივი მტრების აგენტებს სასტიკ წინააღმდეგობას უწევს წითელარმიელთა საზოგადოებრივობა. საერთო კრებებზე და წითელ-არმიელთა პრესაში დაუდობლად მჟღავნდება კლასობრივი მტრების ბნელი ზრახვები და წითელარმიელთა მასა აშკარად ხედავს მათ ნიღაბ-ახდილ სახეს.

წითელ არმიას თანაგრძნობით უყურებენ არა მარტო საბჭოთა კავშირის მშრომელნი, არამედ მთელი საერთაშორისო პროლეტარიატიც, წითელი არმია დღითი-ღღე აუმჯობესებს თავის საბრძოლო მომზადებას. ამ მუშაობაში თანაბრად არიან ჩაბმულნი წითელი არმიის ნაციონალური ნაწილებიც.

ამას აშკარად დაინახვენ მსოფლიო იმპერიალისტები, თუ კი ისინი გაბედავენ თავდასხმას საბჭოთა კავშირზე, სადაც ლენინის პარტიის ნაცადი ხელმძღვანელობით მშრომელთა მილიონიანი მასები ბოლოშევიკური შეუდრეკელობით აშენებენ სოციალიზმს.

ბ. გ—ვი.



წითელი არმიის საარტელერიო ნაწილი ბრძოლის ველზე

ხედავდა თავის შეიარაღებულ რაზმს, რომელიც შეუპოვარი ბოძოლით იცავს ოქტომბრის მონაპოვარს.

უკრაინელი, პოლონელი, რუსი, თურქი, ებრაელი, ქართველი, ლატვიელი და სხვები ხელი-ხელ ჩაკიდებული აწარმოებდნენ ბრძოლას ინტერვენტების ჯარების წინააღმდეგ.

ინტერნაციონალურმა პოლკებმა და ბრიგადებმა უდიდესი როლი ითამაშეს წითელი არმიის გმირული ბრძოლის ისტორიაში. ინტერნაციონალური ნაწილები გამსჭვალული იყვნენ ბრძოლის დაუშრეტელი ენტუზიაზმით, იჩენდნენ უდიდეს თავდადებას და სიმტკიცეს. ძლიერ ხშირად ამარცხებდნენ ინტერნაციონალური ნაწილების მრავალრიცხოვან და უკეთ შეიარაღებულ მტერს, რაც იყო მათი რკინისებური ნებისყოფის შედეგი.

ამჟამად, როგორც სამოქალაქო ომის წლებში, წითელი არმია აერთიანებს თავისი მებრძოლი დროშის ქვეშ საბჭოთა კავშირში მცხოვრებ ყველა ეროვნებათა მშრომელთ. წითელი არმიის რიგებში იმყოფებიან 109 სხვადასხვა ეროვნებათა წარმომადგენელნი და, ცხადია, თვითეთლი მებრძოლი თანაბრად უზრუნველყოფილი ყურადღებითა და მზრუნველობით.

მეფის შაიზნელ და სულის შემხუთველ ყაზარმაში აბუჩად იგდებდნენ და დასცინოდნენ სხვა ეროვნებათა

ნოდენ ნაციონალურ უმცირესობათა ჯარისკაცებს, ფეხქვეშ სთელავდნენ მათ ზნე-ჩვეულებას და ეროვნულ თავისებურებას.

წითელი არმიის მშენებლობაში სრულ გამოხატულებას პოულობს საბჭოთა ხელისუფლებისა და კომუნისტური პარტიის ნაციონალური პოლიტიკა. იმისათვის, რომ ყველა ეროვნებათა მშრომელებმა უკეთ შესძლონ საბჭოთა კავშირის დაცვა, მოიპოვონ მეტი წარმატება საბრძოლო ცოდნის შეძენაში, წითელ არმიაში შექმნი-



თეთრი ტერორი ხან კოლუში (ჩინეთი)

ძირს საერთაშორისო იმპერიალიზმის გაყიდვური აბჯანები და ლაქიები— ქართული მენშევიკები

ს ა ბ ზ ო თ ა ა ვ ტ ო

საჭე მარჯვნივ!
საჭე მარცხნივ!
სვლი-გეზი კი—სწორი!
მიჰქრის ავტო,
ამ გზის გასწვრივ,
როგორც მეტეორი!...
გასწი! გასწი!
ავტოვ, გასწი
და ათოკე გზები!
დაბრკოლებებს
გზაში ასცდი,
გადალახე მთები!...
სადმე, განა,
ეს მანქანა,
ეს საბჭოთა ავტო,
გზას ასცდა ან
გაღუგანა,
ან თუნდ შესდგა მარტო?!..
სვლა-მედგარი!
ტემპი—ჩქარი!
ტემპი—მოუკოდი!
უკან რჩება:
ლობე, სარი,
მთა, ველი თუ კორდი!...
წინ—მიზანი!
წინსვლის გზანი,

ნათელი და სწორი...
მიჰქრის ავტო:
ჰქრის, ვით მეტეორი...
დიად მიზნის
კომუნიზმის
მიაქვს იმას დროშა;
და რომ მიჰქრის,
მიწა იძვრის,
წინ უსწრებს თვით დროსა!...
ეჰ, შოფერო,
გზისა მზვერო,
გასწი, გააქანე!...
გესმის? არსად
შეაჩერო,
არსად—ეს მანქანა!..
სადმე, განა,
ეს მანქანა,
ეს საბჭოთა ავტო,
ასცდა გზას ან
გაღუგანა,
ან გინდ შესდგა მარტო?!..
არსად არა!
გასწი ჩქარა!
გასწი! გააქანე...
შეაჩერო
უნდა არა

არსად ეს მანქანა...
შენ წინ მიგაქვს,
მზეს რომ მიჰგავს:
იმედი და რწმენა!
დროსა და გზებს
ასე ჰქლიბავს
სწრაფი გადარბენა...
ის მოიგე!
ხომ გაიგე?
დრო ვერ იტანს თმენას!
გაუმარჯოს,
ყოფნის სიგრძე
საბჭოთა გადარბენას!
მემანქანე!
გააქანე,
გააღვივე ტემპი,
და მიზანიც,
გაიტანე!
გასწი, რასაც ელტვი!..
ათი წელი
საქვს ხელი
არსად შევიშვია...
მიჰქრის ავტო,
ჟინ-უხრელი,
მიჰქრის, როგორც ტყვია!..

ნ. ზომლეთელი.

პირი ვიზრუნოთ ტრანსპორტისაკენ—აღმოვფხვრათ არა-
ნორმალუბანი, განვამტკიცოთ ტრანსპორტი და მოვახ-
დინოთ მისი რეკონსტრუქცია—შევასრულოთ სატრანს-
პორტო-საფინანსო გეგმა

მაღლა ავსწიოთ ორ ფრონტზე შეუჩინებელი
ბრძოლის ღროში!

ჩვენი მიღწევები სატრაქტორო საქმეში საქართველოს გასაზოგადოებრის 10 წლის თავზე

საქართველო სპეციალური კლიმატიურ, რელიეფის და ნიადაგის პირობებში იმყოფება. ზოგ რაიონში ჰავა იმდენად მშრალია, რომ ნიადაგის მორწყვას მოითხოვს, ზოგი კი პირიქით. მაგ. დასავლეთ საქართველოში, ნალექების რაოდენობა უამრავია და 2.500 მ.-მ. აღწევს.

ნიადაგის მეტის-მეტად სიჭრელეა: იწყება მაგარი შეკოწიწებული თიხნარებით, რომლის ხვედრითი წილია-ლმდეგობა 1,6 კლგრ. უდრის და გადადის ქვიშნარებში 0,5 კლგრ. მთიან ადგილებში დასამუშავებელი სახნავ-სათესი მიწები 30 გრ. და მეტი დაქანებებზეა გაბნეული.

არსებობს აგრეთვე სპეციალური პირობები, რომლებიც დაკავშირებული არიან მიწად-მოქმედების სისტემებთან, მაგ. დასავლეთი საქართველო, სადაც ნიადაგის დამუშავების სიღრმე 7-10 ს.-მ. აღწევს.

აღმოსავლეთ საქართველოში ღრმა ზე ზენის სისტემაა მიღებული. ზენის სიღრმე 18 ს.-მ. აღწევს. ნიადაგის საშუალოდ 1 კლგრ. ხვედრითი წილია-აღმდეგობის დროს, ორ ტანიანი გუთნის გამწევი ძალა საშუალოდ 1.000 გრ. აღწევს, რაც 13 ორთქლის ცხენის ძალის სიმძლავრეს მოითხოვს, როცა ტრაქტორის სისწრაფე 1 წამში 1 მეტრს უდრის.

საქართველოს მიწად-მოქმედების სახალხო კომისარიატმა, რომელიც უშუალოდ აწარმოებს სასოფ. სამ. მანქანა-იარაღების მომარაგებას და მოხმარება-ექსპლუატაციის დაგეგმვის საქმეს, მიზნათ ისახავს სასოფ. სამ. მანქანა-იარაღების საცდელი სადგურის (ეხლანდელი სოფ. მეურნეობის მექანიზაციის ინსტიტუტი) საშუალებით, ცნობილი სპეციალისტის პროფესორ კ. მ. ამირჯიშვილის მეთაურობით აწარმოოს ხანგრძლივი დაკვირვებანი და შეისწავლოს თანამედროვე ტრაქტორების კონსტრუქციები საქართველოს სპეციალური პირობების მიხედვით.

საქართველოს სოფლის მეურნეობის ტრაქტორიზაცია მანქანა-იარაღების თანამედროვე კონსტრუქციებით, დაიწყო 1924 წ.

პირველ ხანებში მხოლოდ ფორდზონის სისტემის ტრაქტორები შემოქონდათ 1924 წლიდან, დაიწყო ტრაქტორი ფორდზონის კონსტრუქციის ხანგრძლივი გამოცდა და შესწავლა.

ცდის დროს, არაღამაყმაყოფილებელ წევრს, გარდა თანამოძროვე ფორდზონებს აღმოაჩნდა მთელი რიგი კონსტრუქციული დეფექტები:

ამ გამოკვლევების და 1926 წ. ამ. კავკასიის გენერალურ გამოცდების შემდეგ, ფორდზონის გავრცელება მხოლოდ დროებით იქნა მიჩნეული, რაც შემდეგ სრულიად დამტკიცდა ფორდის ქარხნის მიერ ასეთი ტრაქტორის კონსტრუქციის გამოშვების შეწყვეტით და რომლის ნაცვლად გადაწყდა გამოიმუშავდეს ტრაქტორის თანამედროვე და მძლავრი კონსტრუქცია.

„2 ტონიან ჰოლტის“ შალგიან სისტემის ტრაქტორების შესწავლამ და დაკვირვებებმა სრულიად დადებითი და მისაღები შედეგები მოგვცა. მანქანა შეუდარებლივ სერიოზული კონსტრუქციისა და ზედმეტად დიდი სიმძლავრის, შედარებით ადგილთ ერევა ყოველგვარ მძიმე სამუშაოებს.

შალგების რასებობს საშუალებას აძლევს ტრაქტორს გადავიდეს სხვადასხვა მძიმე რელიეფზე, აწარმოოს ავანა მოკლე საქცევებზე, ადვილად მესარულოს ყველანაირი სამუშაოები არწყვე უბნებში და იმის გამო, რომ მანქანის მცირე დაწოლის უნარიანობა აქვს ნიადაგზე, აწარმოოს გაფაჩვება და დათესვა მოხუც მიწებზე.

შალგიანი სისტემის ტრაქტორები აგრძნობლად ეძლევა ნიადაგს. ეს ვაქტი მას საშუაოობას აძლევს აწარმოოს მუშაობა ამიდის ყოველგვარ პირობებში. ამ მხრივ შალგიან სისტემის ტრაქტორებს მეტოქეობას სხვა ვერ უწევს. ტრაქტორების მესამე ჯგუფი, რომლებიც საქართველოში შემოზიდულ იქნა და აწარმოებენ მუშაობას, „ინტერნაციონალეზია“. აღნიშნულ ლმანქ. გამოცდებმა, 1928 წ. მანქანა-იარაღების აცდელ სადგურებზე დაგვანახვა რომ „ინტერნაციონალი“ იძლევა 60 ჰეტ სიმძლავრეს, ვინემ ფორდზონი. მათი ღირებულების 30 პროც. განსხვავებისას. დიდი „ინტერნაციონალი“ კი იძლევა 100 პროც. მეტს, ვინემ ფორდზონი მათი ღირებულების 60 პროც. განსხვავებისას.

ამ მანქანების გამოცდების შედეგებმა ისეთი კონსტრუქციული უპირატესობანი გამოაშკარავა შედარებით სხვა მანქანებთან, რომ შესაძლებელ გახდა მათი დაკვირვით წესით შემოზიდვა და გავრცელება საქართველოს ტერიტორიაზე. შედეგები სრულიად აშკარაა: სტალინგრადის სატრაქტორო ქარხანა „ინტერნაციონალი“-ს ტიპის ტრაქტორებს უშვებს; საქართველოში შემოზიდულ ყველა სისტემის ტრაქტორებიდან 80 ტრაქტორი ინტერნაციონალეზზე“ მოდის.

ტექნიკური ზედამხედველობა „ინტერნაციონალი“-ს ტრაქტორებისათვის არ წარმოადგენს ისეთ გადამწყვეტ მნიშვნელოვან საკითხს, როგორც ფორდზონებში.

საქართველოსათვის ტრაქტორების სასურველ კონსტრუქციულ სისტემის შერჩევასთან პარალელურად სწარმოებდა დაკვირვებანი და გამოკვლევანი სატრაქტორო მეურნეობებში ტრაქტორების რაციონალურად გამოყენება-ექსპლუატაციის საკითხებისა. 1927 წ. ჩატარებული ტრაქტორების რეგისტრაცია მთელ საქართველოში და აგრეთვე სატრაქტორო მეურნეობათა გამოკვლევა ამ მხრივ ამომწურავ მასალას იძლევა.

გამოკვლევის მასალა გვიჩვენებს, რომ საშუალოდ ერთი ტრაქტორის წლიური ნაყოფიერება არ აღწევდა 73 ჰეტარს.

სატრაქტორო მეურნეობათა 1929 წ. გამოკვლევანი იძლევა, რომ ერთი ტრაქტორის წლიური საშუალო ნაყოფიერება შედარებით 27 წელთან აიწია 73 ჰეტარიდან 85,5 ჰეტარამდე. ტრაქტორების მუშაობა სას. სამ. ხასიათის სხვა მუშაობებზე, როგორიცაა ლეწვა 1929 წ. უდრიდა 7 პროც. ზენასთან შედარებით, მაშინ, როცა 1927 წ. 5 პროც. უდრიდა. თუ ყველა ნაირ სას. სამ. სამუშაოებს ზენაზე გადავიყვანთ დავინახავთ, რომ 1929 წ. ერთი ტრაქტორის წლიური ნაყოფიერება 100 ჰეტ. გამოიხატებოდა. თუ მივიღებთ, რომ ტრაქტორის წლიური დატვირთვა 225 ჰეტ. უნდა გამოიხატულიყო ყველანაირ სას. სამ. მუშაობების ჩათვლით და მათი სხვანაზე გადაყვანით, მივიღებთ, რომ ტრაქტორის წლიური დატვირთვა 44 პროც. გამოიხატებოდა.

ტრაქტორის საშუალო ნაყოფიერებას ამცირებდა უზომოთ ბევრი მცირე ნაკვეთების რაოდენობა და სახნავი ფართობების სინაკოლენო. ეს გარემოება კი იწვევდა მანქანების ტყუილ-უბრალოდ ერთი ადგილიდან მეორეზე უშედეგოთ გადარბენას, საწვავი მასალის ზედმეტად ხარჯვას და ნაყოფიერების შემცირებას.

გამოკვლევანი ირწმუნებიან, რომ მაშინ როდესაც წლიური სამუშაო დრო 300 სამუშაო დღით განისაზღვრება, ტრაქტორები წლიურად მხოლოდ 100 დღეს აწარმოებდნენ მუშაობას, რაც ტრაქტორის მთელი დატვირთვის 33 პროც. უდრის. ამრიგად გაცდენაზე 67 პროც. მოდიოდა.

ნორმალურად ტრაქტორმა უნდა იმუშაოს 200 დღე, ფაქტიურად კი ტრაქტორების მუშაობა საქართვე-

ლოში 100 დღეში გამოიხატებოდა. აშკარაა, რომ ამ დატვირთვით ტრაქტორის სარგებლობაზე არ შეიძლება და ლაპარაკი.

ტრაქტორების მცირე ნაყოფიერების მიზეზების ერთ-ერთ მიზეზათ უნდა ჩაითვალოს მანქანების ცუდი მდგომარეობა და მათზე არა საკმარისი რეზინიკური ზედამხედველობა. ამასთან თვით მანქანების წვრილ-წვრილ კოლექტიურ მეურნეობებში დაქსაქსვა. ამ მიზეზების მოსპობა კი შესაძლებელი იყო წვრილი კოლექტივების და მანქანების კონცენტრაციით, აგრეთვე მსხვილი სამანქანო-სატრაქტორო სადგურების ორგანიზაციით.

1931 წ. გაზაფხულისათვის საქართველოში 6 მსხვილი სამანქანო-სატრაქტორო სადგური ითვლება 300 ცალ ტრაქტორამდე და 250.000 ჰექტარზე გაერთიანებულ სახნავ-სათესი მიწებით. ტრაქტორის საშუალო წლიური ნაყოფიერება სამანქანო-სატრაქტორო სადგურებში 1931 წ. 220 ჰექტარზე გამოიხატება, ნაცვლად 73 ჰექტ. 1927 წ. წვრილ და გაბნეულ მეურნეობებში.

სამუშაოთა უქონლობა და საწვავი მასალის ნაკლებობას 1931 წ. სამანქანო-სატრაქტორო სადგურებში ადგილი არ აქვს. თუ მიწის ინსტრუქტორთა რიცხვი ტრაქტორებისათვის ტექნიკურ დახმარების გასა-

წევით 18 კაცით განისაზღვრებოდა მთელ საქართველოში და გარდა ერთი სასოფ. სამ. შემკეთებელ სახელოსნოსი არ მოიპოვებოდა. 1931 წლისათვის თვითმუშა სამანქანო-სატრაქტორო სადგურში ტექნიკურ ზედამხედველთა რიცხვი 20 სპეციალისტზე მეტს აღწევს და თვითმუშა სამანქანო სატრაქტორო სადგურს მოეპოვება თავისი შემკეთებელი სახელოსნო. თეთრი ნახშირის დიდი მარაგი და მძლავრი დასრულებული ანაგობების არსებობა (ზაპესი და სხვ.) საშუალებას იძლევა დასმულიყო საკითხი ელექტრო-ენერგიის სოფლის მეურნეობის მიმღე სამუშაოებისათვის გაშოსაცენებლად.

ელექტრო-მოტორი მართვისათვის იოლია, რაც სოფლის მეურნეობისათვის სრულიად მისაღებია; სიმძლავრის მუდმივიზა, ზონალობის ამპლიტუდის დამოუკიდებლობა, უნივერსალობა, ენერგიის სიიარვე — ყველა ისეთი სერიოზული ფაქტორებია, რომ არ შეეძლო ამ გარემოებისათვის საქართველოს მთავრობას გვერდი აეღო და არ დაესვა დროულად საკითხი სოფლის მეურნეობაში ელექტრო-ენერგიის გამოყენების შესახებ. პირველი და სერიოზული ნაბიჯები ამ მხრივ გადადგმულია და 1931 წ. ჩვენ გვაქვს პროფ. კ. მ. ამირაჯიშვილის და

პროფ. ა. ი. დიდუბუღიძის საკუთარი კონსტრუქციის ელექტრო ტრაქტორი, რომლის პირველმა ნიმუშმა მუშაობაში სრულიად დადებითი შედეგები გამოაშკარავა. ამჟამად სწარმოებს აღნიშნული ელექტრო-ტრაქტორის დაკვირვებითი შესწავლა და მუშაობა მეურნეობის ხასიათის სამუშაოებში და ჩვენ დარწმუნებული ვართ, რომ სრულიად ახლო მომავალში შესაძლებელი გახდება სოფლისათვის იაფი და აბსოლუტურად უბრალო მართვისათვის სხვადასხვა სიმძლავრის ელექტრო-ტრაქტორის მიწოდება.

მხოლოდ მსხვილ და მძლავრ გაერთიანებულ ფართობებზე ყოველივე პიჯნის გარეშე და თვით კოლმეურნეობათა წევრების ტრაქტორებზე უშუალო მუშაობით. შესაძლებელია ტრაქტორების ეფექტიანობის მიღება. ეს იდეა დასახა პარტიამ და ხელისუფლებამ. და ამ დეას მიჰყავს ჩვენი მეურნეობა სოციალიზმისაკენ. ყოველი პარტიისანი მუშა, გლეხი და საბჭოთა მუშაკი, ვისაც უყვარს ტრაქტორი, ვინც გრძნობს მის ტკივილებს და ვინც ფიქრობს ჩვენი ღარიბი კლესიების განთავისუფლების ხენის პიმიტ მუშაობისაკენ, ამ მიმართულებით უნდა აწარმოებდეს მუშაობას.

მ. თედორაძე.

გზათა ჩამორჩენილობის დაძლევისათვის

ყოფი და უფრო აშკარად ედება, რომ სახალხო მოთხოვნილებათა ზრდის და საავტომობილო საქმის გაძლიერებულ განვითარების გამო, ჩვენი უგზოა შეიძლება მთელი ჩვენი მშენებლობის, და განსაკუთრებით სოფლის მეურნეობის სოციალისტურად გარდაქმნის, უძლიერესი, მუხრუქად აღმოჩნდეს.

მრეწველობის და განსაზოგადოებულ სოფლის მსხვილ მეურნეობის ინტერესები. განსაკუთრებით საქართველოს მთიან პუნების პირობებში, ვერასოდეს ვერ იქნებიან სავსებით დაკმაყოფილებულნი კარგ გზებისა და წესიერად მოწყობილ ავტოტრანსპორტის გარეშე.

რკინისგზების აგების მნიშვნელო-

ვანი სიძნელეთა და მისი მაღალი ღირებულების გამო საქართველოს პირობებში. საავტომობილო — საუბრე გზებს უაღრესი მნიშვნელობა ენიჭება. განსაკუთრებით ეს ეხება რკინისგზის სადგურებს ქალაქებისა და ნავთ სადგურებისაკენ მიმავალ გზებს.

სატვირთო და საგზაო გადაზიდვის რაოდენობა და ულიანდაგო გზათა მდგომარეობის შეუფარდებლობა უკვე ეხლა მოითხოვს იერიშის მიტანას სატრანსპორტო — საგზაო ფრონტზე. საგზაო მეურნეობას ჩამორჩენილობამ ოქამდე მიაღწია, რომ საგზაო პრობლემა უნდა დაისვას მთელი მისი მოცულობით სახელმწიფო მასშტაბით. მხოლოდ ამგზით მოახსენება გამოსავალი შექმნილი მდგომარეობიდან.

თუ ჩვენ ესლავე არ მოვხდინეთ სრული გადატეხა გზათა მშენებლობის საქმეში და არ გადავედით აქამდე წარმოებულ გზათა დაკერებიდან, მათი გეგმიან აღდგენის სისტემაზე. მაშინ უნდა მოველოდეთ, რომ საბჭოთა ქარხნების ავ-



საგ. გამომც. სტამბა „კოლექტივის“ (სადაც იბეჭდება ჩვენი ჟურნალი) სამკ. დამკვეთი ცეხი, რომელიც დაჯილდოებული იქნა გარდამავალი დროში.

ტომობილები : ჩვენ უფრო ადრე გვექნება, ვიდრე შევძლებთ მათთვის საველ გზის მომზადებას.

აქამდე გზათა მშენებლობა დამყარებული იყო უმთავრესად საკავშირო კრედიტზე, მაგრამ საგზაო მშენებლობის განხრახულ ტემპას გათვალისწინებით სრულიად ნათელიყოფილია, რომ საგზაო მშენებლობისათვის გამონახული უნდა იქნას სხვა წყაროებიც.

ჩვენს პირობებში უძველეს წყაროდ უნდა ჩაითვალოს ადგილობრივ მოსახლეობის ფართე მასების შრომის საგზაო ბეგარა, რომელსაც ჩვენ დღემდე სამწუხაროდ არასრულიად ვიყენებდით.

ამ ბეგარის არასრულ გამოყენების უმთავრესად მიზეზები შემდეგია: ორგანიზაციული მოუწესრიგებლობა, საშუაო რაოდენობით იარაღის უქონლობა, სამუშაოთა ტექნიკურ ზედამხედველობისათვის საჭირო კადრების არყოლა და, საგზაო შრომის ნაკლები პოპულარიზაცია.

ყველა ამ ნაკლოვანებათა თავიდან აცილება ადვილია, უკეთეს შრომის საგზაო ბეგარის ჩატარებით აქტიურ მონაწილეობას მიიღებს ადგილობრივი მოსახლეობა.

გზათა მშენებლობის გზით თანაბრად, ბუნებრივად, უნდა ვითარდებოდეს საგზაო მრეწველობაც — სათანადო მასალებისა და საგზაო მანქანების დასამზადებლად. საგზაო სამუშაოების მექანიზაციის გარეშე არამც თუ არ იქნება მიღწეული ამ სამუშაოთა ღირებულების შემცირება, არამედ ზოგი მათგანი უმანქანოთ სრულიადაც ვერ იქნება

შესრულებული. მიუხედავად ამისა ჩვენს მრეწველობას არამც თუ არ მოუწესრიგებია სპეციალურ, რამდენიმედ რთული საგზაო მანქანების და მოწყობილობათა (გულდრონატორების, სატკეპნების, გრედერების, ქვის სამტერევეების და სხ.) წარმოება, არამედ იგი ვერც კი აუღის საგზაო ორგანოებს უმცირესს მოთხოვნილებასაც კი, ისეთი იარაღების დამზადებას, როგორიცაა: ნიჩბები, ლორსამტერევი, ჩაქუჩები და სხ.

სამუშაოების უზრუნველსაყოფად საჭიროა მოკლე ხანში მოწყობილი იქნეს ჩვენს ქარხნებში საგზაო მანქანების დამზადება და მიღწეულ იქნეს მიმწოდებელ ორგანიზაციების მხრივ, საგზაო ორგანოების მოთხოვნილებათა დროული და უნაკლოდ დაკმაყოფილება.

არა ნაკლები სიმწვავეთ სდგას საკითხი გზათა მშენებლობის ფონტზე კვალიფიკაციურ ტექნიკურ ძალების შესახებ. ახლო მომავალში საჭიროები გახდება საინჟინერო — ტექნიკურ ძალების დანაკლისი.

ამჟამად, რომ ჩვენი საგზაო მეურნეობის გრანდიოზული რეკონსტრუქცია. — რომელმაც უახლოესი ხანში უნდა მოიწიოს საქართველოს კარგად გამართულ-გზათა ქსელი და კარგად მოწყობილი ავტოტრასპორტი, — ვერ იქნება შესრულებული მხოლოდ საგზაო ორგანოთა ძალებით, მოსახლეობის, დაინტერესებული უწყებათა, წამოწყებისა და მთელი ჩვენი საზოგადოებრივობის აქტიურ დახმარების გარეშე.

საგზაო საქმის გარშემო საზოგადოებრივ აზრისა და სოფლის საზოგადოების დარაზმების საქმეში დიდი დახმარების გაწევა შეუძლია „საქართველოს ავტოგზა“-ს.

ამ საზოგადოების ცენტრალურ აპარატის და კოლექტივების საქმიანობა გაშოილი უნდა იქნეს საგზაო მშენებლობის ტემპების თანაბრად და მიყვანილი სოფლამდე, სოფლის მეურნეობის ძირითად მწარმოებელ რაიონებამდე — კოლექტიურ და საბჭოთა მეურნეობამდე, სადაც ავტოგზა ჯერ-ჯერობად სუსტობს.

არ უნდა დაივიწყოთ, რომ სოციალისტური მშენებლობის განხორციელება დაკავშირებულია გზათა მშენებლობის ხუთწლედის განხორციელებასთან. საგზაო მეურნეობის კაპიტალური დახანოიზანი, დარჩენილი სამი წლის განმავლობაში დიდ თანხებში და მათი ხარჯვა შეუძლებელია მტკიცე გეგმის ზუსტად გარკვეულ ორგანიზაციულ ფორმების, მტკიცე ფინანსური და ტექნიკურ ბაზის და მთელი ჩვენი საზოგადოებრივობის დახმარების გარეშე.

ჩვენ ხაზგასმით უნდა ვაღიაროთ, რომ გზათა მშენებლობის ფონტზე იმდენად ბევრი დრო დავკარგეთ რომ ეხლა მხოლოდ დაკვრითი წესით და საერთო ძალით შეგვიძლია დავსძლიოთ ჩვენი ჩამორჩენილობა საგზაო დარგში და ერთხელ და სამუდამოდ ბოლო მოვუღოთ ჩვენს „საუკუნოებრივ“ უგზობას.

ზ. ჯორჯაძე



ბურჟუაზიის დამცველი შეიარაღებული ფაშისტური ბანდა

ავტოგზელის კოლექტივიზმი კოლმეურნეობაში

სოფლის მეურნეობის სოციალისტური რეკონსტრუქცია, რაც ტარდება მსხვილი საბჭოთა მეურნეობების მშენებლობის, ინდივიდუალურ (კერძო) ღარიბ - საშუალო გლეხთა მეურნეობის კოლექტივიზაციისა და კულაკობის, როგორც კლასის, ლიკვიდაციის საშუალებით მთლიანი კოლექტივიზაციის საფუძველზე, ძირითადად სცვლის საზოგადოებრივი მუშაობის მეთოდებსა და ფორმებს გლეხურ მოსახლეობას შორის.

მსხვილი სოციალისტური მეურნეობის მოწყობა მოითხოვს უფრო მაღალ ტექნიკურ ბაზას, ტრაქტორის, ავტოტრანსპორტისა და მსხვილი სასოფლო - სამეურნეო მანქანების შეძენას - გავრცელებას. დაქუცმაცებულ ინდივიდუალურ მეურნეობათა ლიკვიდაცია, მიჯნების მოსპობა. მსხვილი სასოფლო - სამეურნეო მასივების შექმნა —

ყოველივე ეს მოითხოვს ტერიტორიის ხელახლა მოწყობას, რაც შეფარდებული უნდა იქნას ნიადაგის მექანიზაციამშენი წესით დამუშავებასთან და მანქანა - იარაღების მიწოდებასთან. **ტერიტორიის მოწყობა მოითხოვს**, პირველ რიგში, მიმოსვლის სათანადო საშუალებათა —

კარგი გზების — გაყვანას. ახალი ტექნიკური ბაზა — ტრაქტორი, ავტომობილი. გაუმჯობესებული გზა — საჭიროების კარგად მოვლა-პატრონობას. ვინ უნდა იკისროს ამ მოვლა - პატრონობის საქმე და როგორ უნდა დააყენოს მან ეს უკანასკნელი? ავტოტრაქტორული მეურნეობისა და საგზაო საქმის ჯეროვან ნიადაგზე დასაყენებლად საჭირო მუშაობა უნდა მოეწყოს **კოლმეურნეობათა წევრების საზოგადოებრივი თვითმომქმედების წესით**, ავტოგზელის კოლექტივების საშუალებით.

თვითეულ კოლმეურნეობაში უნდა მოეწყოს ავტოგზელის კოლექტივი, რომელმაც უნდა ჩააბას კოლექტივში კოლმეურნეობის ყველა წევრი. მტკიცედ უნდა გვახსოვდეს, რომ ჩაბმა უნდა ხდებოდეს მხოლოდ ნებაყოფლობით, ისე, რომ ადგილი არ ექნეს რაიმე დადგენილების გამოტანას ავტოგზელის წევრად **სავალდებულო** ჩაწერის შესახებ. სასტიკი თვალყური უნდა ედევნოს, რომ ამ მხრივ არ იქნას დაშვებული არავითარი გამრუდება, არავითარი „ადმინისტრატიული“ ან „საზოგადოებრივი“ ძალდატანება. ავტოგზელის საზოგადოება, პირველ ყოვლისა, არის ნებაყოფლობითი ორგანიზაცია და მის წევრად მიღება უნდა ხდებოდეს პირადი განცხადების შეტანის საშუალებით იმის

შესახებ, რომ მას სურს საზოგადოებაში შესვლა.

კოლექტივის მუშაობა შემდეგი სამი მიმართულებით უნდა იქნას წარმოებული:

1. მომზადება ავტომანქანების ტექნიკურად მცოდნე მმართველთა, ტრაქტორისტებისა და საგზაო მუშაკების.

2. ტრაქტორებისა და ავტოტრანსპორტისათვის წესიერი მოვლა - სამსახურის გაწევისა და მათი გამოყენების ორგანიზაცია.

3. გზების გასაყვანად საჭირო სა-მუშაოთა მოწყობა — ორგანიზაცია.

აი, ის სამი ამოცანა, რაც სდგას ავტოგზელის კოლექტივების წინაშე კოლმეურნეობებში.

რა უნდა აკეთოს ავტოგზელის კოლექტივმა კოლმეურნეობაში?

კოლექტივის ჩამოყალიბების შემდეგ საჭიროა მაშინვე გამოყოფილ იქნას ძირითადი სამუშაოები, რაც აუცილებელი და გადაუდებელია ამ მომენტისათვის. იმ კოლმეურნეობებში, სადაც არის ტრაქტორები და ავტომანქანები, დაუყოვნებლივ უნდა იქნას მომზადებული საიმედო შოფერები და ტრაქტორისტები ავტოგზელის სათანადო კურსებზე.

ამ მომზადებაში კოლექტივის მოვალეობას შეადგენს — შეარჩიოს კურსებისათვის საუკეთესო ავტოგზელები, რომლებიც უფრო დაინტერესებული იქნებიან მანქანებით, რომ მომზადებულ იქნას ნამდვილად სანიმუშო შოფერები და ტრაქტორისტები, ისეთები, რომლებიც მანქანების შეგნებული და ფრთხილი მოვლით ხელს შეუწყობენ მათი სასარგებლო მუშაობის გახანგრძლივებას, მათი დიდი ხნით გაძლებას. ამას უდიდესი მნიშვნელობა აქვს. ვინაიდან საბჭოთა კავშირში მანქანებს ნაკლებობა აქვს ადგილი, რის გამო ამჟამად მანქანები შემოგვაქვს საზღვარგარეთიდან და ვსტუმრებთ მათ ღირებულებას ვალიუტით.

კოლექტივის შემდგომ მოვალეობას წარმოადგენს ტრაქტორებისა და ავტომანქანების მოვლა - შენახვა. მანქანების მომარაგება და მათი რემონტი ისე უნდა მოეწყოს, რომ ადგილი არ ექნეს მათ მნიშვნელოვან გატეხასა და გაადინას. ვინაიდან იმ დროს, როცა ჩვენ მანქანების ნაკლებობას განვიცდით, საჭიროა მათი გამოყენება ნაყოფიერად ხდებოდეს. კოლექტივი მუდმივად თვალყურს უნდა ადევნებდეს, რომ მანქანები უზრუნველყოფილი იყოს საჭირო სათანადო ნაწილებით, რომ დროზე ხდებოდეს მანქანების გასინჯვა,

და შეკეთება. არა ნაკლები მნიშვნელობა აქვს საწვავი მასალისა და საცხების მომჭირნეობით და წესიერ ხარჯვას.

კოლექტივმა ისე უნდა დააყენოს საქმე, რომ კოლმეურნეობის მანქანები ყოველთვის სანიმუშოდ იყოს დაცული და შენახული. მხოლოდ ამ შემთხვევაში შეიძლება ითქვას, რომ კოლექტივმა სავსებით შეასრულა თავისი მოვალეობა ავტოტრაქტორების მიმართ.

მეტად მნიშვნელოვანი ამოცანა სდგას კოლექტივის წინაშე **გზების მოწყობის** დარგშიც. **მსხვილ სასოფლო მეურნეობას**, რომელიც მოეწყობა ღარიბ - საშუალო გლეხთა წვრილი ინდივიდუალური მეურნეობის გარდაქმნის საშუალებით, მას შემდეგ, რაც წამლილი იქნება მიჯნები, უნდა ექნეს სრულიად სხვაგვარი. **ახლად მოწყობილი გზებიც.**

თუ წვრილი გლეხური მეურნეობის დროს არსებული სასოფლო და სავიწრო გზები უნდა ჩაითვალოს ნორმალური ურთიერთობა — კავშირის დამყარების ერთ-ერთი ძირითადი დაბრკოლებათაგანად, თუ ეს გზები, რომლებიც ურმისათვის იყო შეფარდებული და ხშირად საცხებით გაუფლელი და გამოუსადეგარი იყო მიმოსვლისათვის, იმდენად გააძვირებენ გლეხის პროდუქციას, რომ ამ პროდუქციის ტრანსპორტი (გადაზიდვა) აღემატება მის ღირებულებას, ან კიდევ ამ ღირებულების საგრძნობ ნაწილს წარმოადგენს, მაშინ კოლმეურნეობები აშკარად და გადაჭრით უნდა შეუდგენ ყველა გზების გადაკეთებას.

თვითეულ კოლმეურნეობას უნდა ექნეს ისეთი გზები, რომ მათი საშუალებით ის უფრო მოკლე მანძილით უკავშირდებოდეს კულტურულ ცენტრებს, რკინის გზის და ნავთსადგურებს და იმდენად კარგი, რომ თავისუფლად შეიძლებოდეს მსხვილი სასოფლო - სამეურნეო მანქანების გადატან - გადმოტანა, ავტოტრანსპორტის შემოღება. რომ ამით საგრძნობლად იქნას შემცირებული კოლმეურნეობის ხარჯები ტვირთისა და სასოფლო - სამეურნეო პროდუქტების გადაზიდვაზე.

საგზაო მშენებლობაში კოლმეურნეობას განუსაზღვრელი შესაძლებლობანი მოეპოვება. რასაკვირველია, კოლექტივმა არ უნდა წამოაყენოს საკითხი გზატკეცილების გაყვანის შესახებ — ეს ჯერ-ჯერობით ნაადრევია იქნებოდა, — მაგრამ ის დაუყოვნებლივ, ამ ზაფხულიდანვე, უნდა შეუდგეს კარგი ყამირ-გზების მოწყობას.

ამისათვის საჭიროა რამდენიმე მომუშავეს მომზადება, რომლებიც გაცნობილი იქნებიან ყამირ-გზებზე გაყვანის უმარტივეს ხერხ-საშუალებებს, რომ მათი ხელმძღვანელობით, წინასწარ კოლმეურნეთა შეკავშირების შემდეგ, შევუდგეთ ამ საქმეს. კოლექტივს უნდა ახსოვდეს, რომ თუ საჭირო იქნება, ტექნიკურ დახმარებას მას ყოველთვის აღმოუჩენენ საგზაო ორგანოები. სამუშაოთა გეგმა აგრეთვე საჭიროა შეთანხმებულ იქნას სათანადო საგზაო ორგანოებთან.

წარსულ წელს მთელ რიგ კოლმეურნეობებში ჩატარებულ იქნა დიდი მუშაობა გზების მოსაწყობად, მაგრამ განსაკუთრებით დიდი სამუშაოებია განზრახული მიმდინარე წლისათვის. ოსტროგოვის ოლქში კოლმეურნეობებმა გადაწყვიტეს საკუთარი ძალებით გაიყვანონ 2.500 კილომეტრი გაუმჯობესებული ყამირი გზა. სხვა ადგილებშიაც აგრეთვე კოლმეურნეობებმა გამოიტანეს მთელი რიგი დადგენილებანი გზების გაყვანის შესახებ.

როგორც საერთო წესი, იმ კოლმეურნეობებში, სადაც მოიპოვებიან ავტოგზელის კარგი კოლექტივები, წარმატებაც უფრო საგრძნობია მიღწეული საგზაო მშენებლობის საქმეში.

თუ ინდივიდუალურ გლეხურ მეურნეობათა შორის, სადაც ავტოგზელის კოლექტივების ენერგიული მუშაობის გამო, ჩვენ დიდი მიღწევები გვაქვს საგზაო მშენებლობაში, მით უმეტეს უნდა ითქვას ეს კოლმეურნეობათა შესახებ, სადაც ჩატარებული იქნება ამგვარი სამუშაოები.

ამავე დროს არ უნდა დავივიწყოთ, რომ ავტოგზელის მუშაობას შეიძლება, ექნეს ნამდვილი და მნიშვნელოვანი წარმატება მხოლოდ იმ ერთი აუცილებელი პირობით, თუ კოლექტივი ჩააბამს ამ საქმეში კოლმეურნეთა ფართო მასებს მხოლოდ და მხოლოდ ნებაყოფლობით საფუძველზე, რასაც წინ უნდა უძღოდეს საჩვენებელ სამუშაოთა მოწყობა ამ მასებზე დამაჯერებელი გავლენის მოახდენად.

აი, რატომ არის საჭირო, რომ განსაკუთრებით გულდასმით უნდა იქნას მოფიქრებული ღონისძიებანი ამგვარ სამუშაოთა მოსაწყობად. უმჯობესია გავითვდეს „ცოტა, მაგრამ უკეთესად“, რომ თვალსაჩინო მაგალითით დავარწმუნოთ კოლმეურნეები მუშაობის დადებით შედეგში.

პრაქტიკულ მუშაობაში საჭიროა გამოყენებულ იქნას, რაც შეიძლება ფართო მასშტაბით, სოციალისტური შეჯიბრება და დამკვრელობა. რასაკვირველია, არ უნდა იქნას დავიწყებული სამუშაოთა ჩასატარებლად

ყველაზე უფრო ხელსაყრელი დროის შერჩევა, რომ ეს ხდებოდეს იმ დროს, როცა გლეხობა თავისუფალია ძირითად სასოფლო-სამეურნეო სამუშაოთაგან.

ასეთია ავტოგზელის კოლექტივების მთავარი ამოცანები კოლმეურნეობებში. ცალკე შემთხვევებში, იმის მიხედვით, თუ როგორია ადგილობრივი პირობები, შეიძლება შეიცვალოს როგორც სამუშაოთა გეგმა, ისე თვით მათი ხასიათიც. საჭიროა მხოლოდ გვახსოვდეს, რომ ავტოგზელის თვითელი კოლექტივი უნდა გახდეს კოლმეურნეობის საზოგადოებრივობის ორგანიზატორად იმ ამოცანების შესრულებაში, რაც ამაჟამად სდგას ავტოგზელს წინაშე.

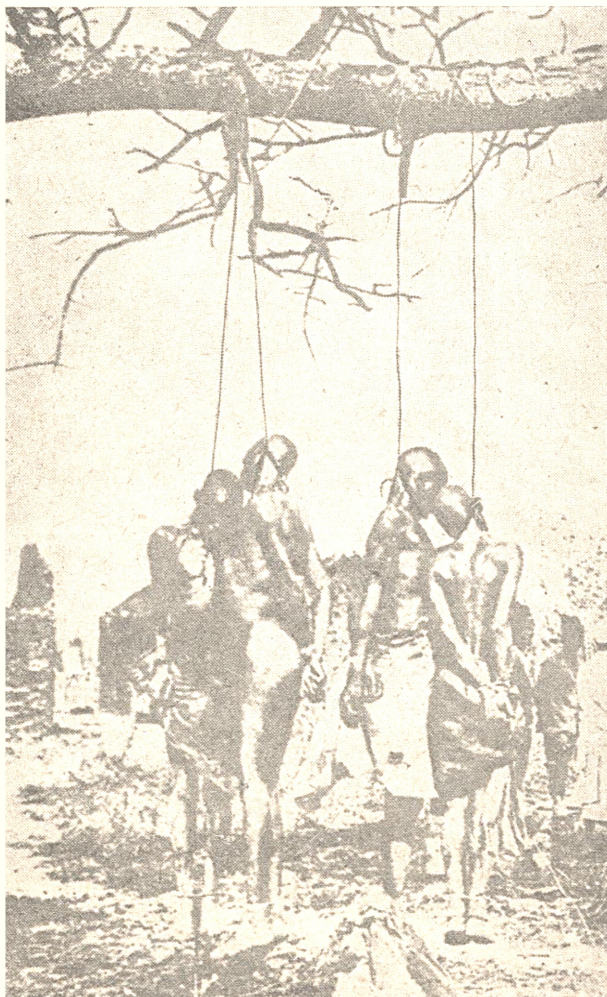
ავტოგზელის კოლექტივი არა თუ უშუალოდ უნდა მუშაობდეს კოლმეურნეთა შორის, არამედ უნდა იზიდავდეს მუშაობაში ინდივიდუალურ ღირს - საშუალო გლეხთა მეურნეობებს. საჭიროა კოლექტივების მუშაობა კოლმეურნეობებში იმ-

გვარად იქნას დაყენებული, რომ საგზაო სამუშაოთა მოწყობის საშუალებით ინდივიდუალურ გლეხობას შორის მომზადდეს ნიადაგი კოლმეურნეობათა რაც შეიძლება დაჩქარებით დასაარსებლად. კოლექტივების ეს მუშაობა წარმოადგენს არა თუ ერთ - ერთ უმნიშვნელოვანეს პრაქტიკულ ამოცანას, არამედ პოლიტიკურ ამოცანასაც.

უნდა გვახსოვდეს ყოველთვის, რომ ავტოგზელის კოლექტივები კოლმეურნეობებში ემსახურებიან არა მარტო საზოგადოების პრაქტიკულ ამოცანებს, არამედ მათ დაკისრებული აქვთ პოლიტიკური პასუხისმგებლობაც ამ ამოცანების შესრულებისათვის.

ჩვენ ექვი არ გვეპარება იმაში, რომ პარტიის ლოზუნგს: „დავსვათ საბჭოთა კავშირი ავტომობილზე, ხოლო გლეხი ტრაქტორზე“ და ამოცანას უგზოობის ლიკვიდაციის შესახებ კოლმეურნეობათა ავტოგზელები ღირსეულად შეასრულებენ.

ვ. დმიტრიევი.



თეთრი ტერორი მძვინვარებს კოლონიებში

ჩვენი გამოცხადება ფართოვდება

ოლეების დაშლამ და დარაინების გარშემო მუშაობის ჩატარებამ, ფარდა ახალი ჩვენი განყოფილებების სისუსტეს ადგილებზე.

დარაინებამ გამოარკვია, რომ ავტოგზის საოლქო განყოფილებებს არ უწარმოებიათ სათანადო მუშაობა რაიონებში, სწორედ ამით აიხსნება ის ფაქტი, რომ ახლად დაარსებულ რაიონებში, ყველა ხაზით გაჩაღდა მუშაობა. ავტო-გზის ხაზით კი—ზოგიერთ რაიონებში ჯერაც არაა ჩამოყალიბებული ავტო-გზის ორგანიზაციები და მის გარშემო არავითარი მუშაობა არ სწარმოებს. ასეთი მდგომარეობაა ადგილებზე, რაც შეიძლება დაჩქარებით უნდა გამოსწორდეს.

რაიონში მომუშავე პასუხისმგებელმა აშხანაგებმა ერთი წუთითაც არ უნდა გაუშვან მხედველობიდან ის, რომ საბჭოთა აღმშენებლობის თანამედროვე ხანაში საავტომობილო - სატრაქტორო და საგზაო საქმის ცოდნის მასებში გავრცელება—ერთ-ერთ მთავარ საკითხთაგანია.

ეს გარემოება კი ავადებს მათ დაუყოვნებლივ ჩამოაყალიბონ ავტო-გზის ორგანიზაციები, დაუკავშირდენ ცენტრს და გააჩაღონ მუშაობა.

თავის თავად ცხადი და ადვილი წარმოსადგენია ის სიძნელენი, რომელიც წინ ედგება ადგილებზე ავტო-გზის მიზნების გარშემო ნაყოფიერ მუშაობას.

პირველყოფილისა, ჩვენ საერთოდ ღარიბები ვართ. ავტო-საქმის მცოდნე ლექტორები, რომელთაც შეეძლებათ ქართულად ლექციის კითხვა, მით უმეტეს ასეთი ლექტორიც ფასიან დამატებას ჩვენი ჟურნალისა,

ტორებისშოვნა ჯერ-ჯერობით შეუძლებელი ხდება ადგილებზე. მეორე და უმთავრესი ის არის, რომ ქართულ ენაზე ჩვენ თითქმის არა გვაქვს ავტო-მობილ-სატრაქტორო და საგზაო საქმის შესწავლისათვის საჭირო სახელმძღვანელოები და საერთოდ ამ საკითხების გასაცნობად საჭირო ლიტერატურა. აშკარაა ამ დაბრკოლებათა დაძლევა განყოფილებებს არ აძალუძთ, თუ ამ საქმეში არ დაეხმარება ცენტრი. ცენტრმა პირველყოფილისა, უნდა მიიღოს ყოველგვარი ზომები ტექნიკური ლიტერატურის გამოსაცემად და მის ადგილებზე მისაწოდებლად.

საქავტოგზამ ანგარიში გაუწია ამ გარემოებას და ამ მიზნით შეუდგა ყოველთვიურ ჟურ. „ავტოგზელ“-ს გამოცემას.

ჟურნალ „ავტოგზელ“-ს დიდი პასუხისმგებლობა დაეკისრა: მან უნდა გააცნოს ფართო მასებს ავტოგზის მიზნები და მისწრაფებანი. ამავე დროს უნდა გაავრცელოს საავტომობილო - სატრაქტორო და საგზაო საქმის ცოდნა და აგრეთვე ადევნოს თვალყური ავტოგზის საქმიანობას, როგორც ცენტრში, ისე პერიფერიაში.

ყველა ამ დავალებათა შესასრულებლად კი ერთი ჟურნალის არსებობა არ კმარა.

ამიტომ ჩვენი რედაქცია შეუდგა მთელი რიგი ტექნიკური შინაარსის წიგნების დაზადებას ქართულ ენაზე და მათ გამოცემას. რომ ჩვენი ჟურნალის მკითხველებს გაუადვილდეს ჩვენ მიერ გამოცემული ტექნიკური შინაარსის წიგნების შეძენა, რედაქცია გამოსცემს ყოველ თვეში თითო წიგნს, რომელიც ფასიან დამატებას ჩვენი ჟურნალისა,

სახელწოდებით „ავტოგზელის ბიბლიოთეკა“.

ამნაირად „ავტოგზელის ბიბლიოთეკა“ იქნება ყოველთვიური გამოცემა ისე, როგორც ჟურნალი „ავტოგზელი“, „ავტოგზელის ბიბლიოთეკის“ წლიური ხელის მომწერი წლის განმავლობაში მიიღებს 12 ტექნიკური შინაარსის წიგნს, რომელთა დახმარებით მას მიეცემა საშუალება გაეცნოს საავტომობილო, სატრაქტორო და საგზაო საქმეს.

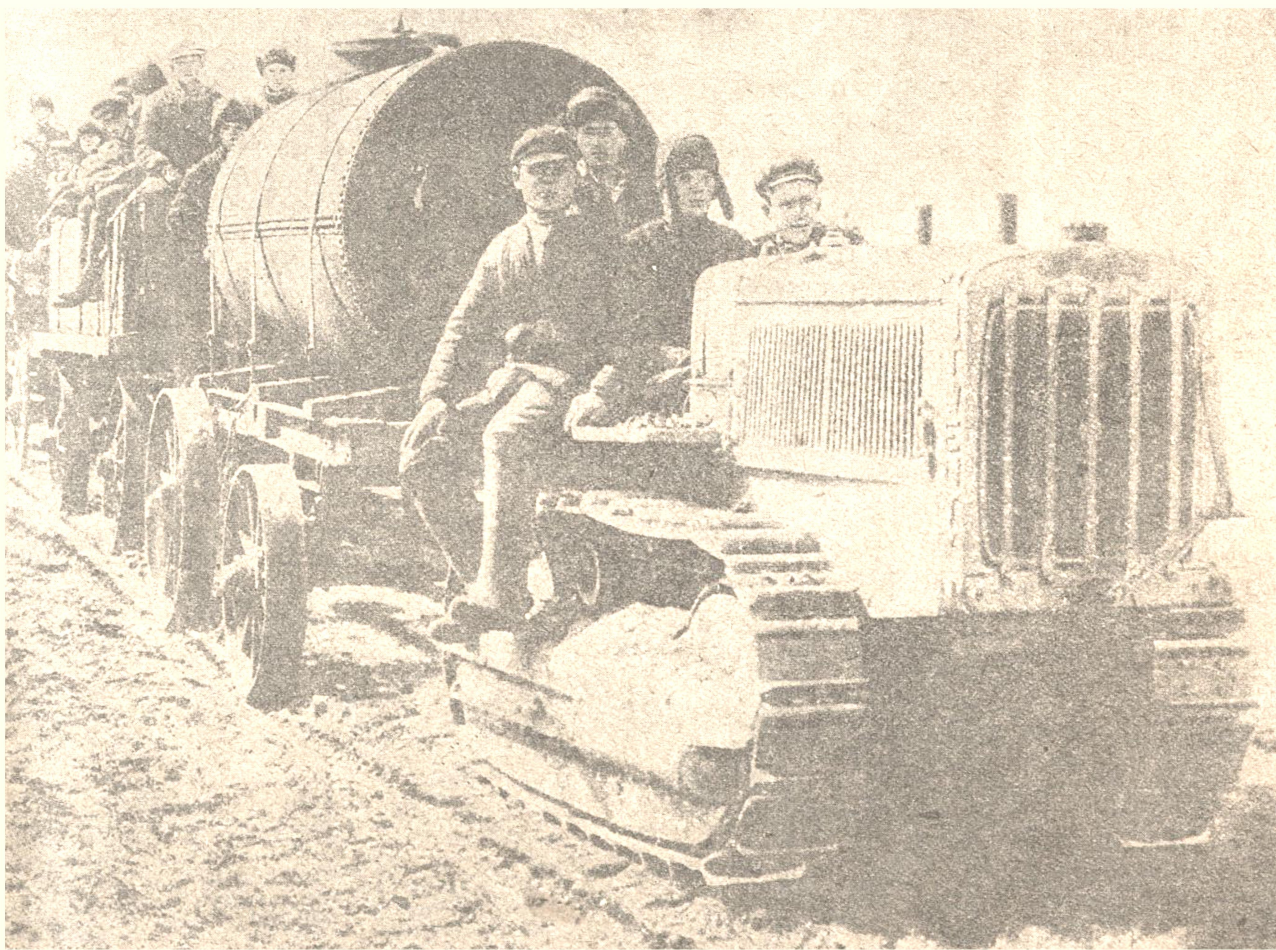
„ავტოგზელის ბიბლიოთეკა“ წლიურად ეღირება 4 მ. 80 კ. ექვსი თვით—2 მ: 40 კ: ცალკე ნომერი—40 კაპ., ხოლო ჟურნალ „ავტოგზელის“ ხელის მომწერთ კი იგი დაეთმობათ წლიურად 4 მ. ექვსი თვით—2 მან.

ჩვენ იმედს გამოვსთქვამთ, რომ ყველა პარტიული, პროფესიონალური, კომპერატიული და საზოგადოებრივი ორგანიზაციების ხელს შეუწყობენ, როგორც ჟურნალი „ავტოგზელის“, ისე მის ფასიან დამატების „ავტოგზელის ბიბლიოთეკას“ გავრცელებას.

საქ. ავტოგზის განყოფილებები და კოლექტივები დაუყოვნებლივ უნდა შეუდგენ ხელის მოწერას, როგორც ჟურ. „ავტოგზელის“, ისე „ავტოგზელის ბიბლიოთეკის“ გარშემო.

ყველა ავტოგზელი უნდა იყოს ჟურნალ „ავტოგზელის“ და მისი ფასიან დამატების მკითხველი. არც ერთი ავტოგზელი ჟურნალი „ავტოგზელზე“ და „ავტოგზელის ბიბლიოთეკაზე“ ხელის მოწერის გარეშე.

ვ. ჯვარიანი.



ტვირთის გადაზიდვა ტრაქტორით.

მედიკალიზაცია საზოგადოებრივ სფეროში

ქვემოთ ჩვენ ვათავსებთ ზესტაფონის და ჩხარის რაიონებიდან წერილებს, გზების მდგომარეობის შესახებ. წერილებიდან სჩანს, რომ აღნიშნულ რაიონებში გზების გასაუმჯობესებლად თითქმის არაფერი გაკეთებულა. არ არის ზიდები მდინარეებზე, ბოგირები ლეღებზე და ზამთრობით ალაგ-ალაგ, დიდი ტალახებისა გამო, ურმის გზებიც კი შეკრულია.

აღნიშნული რაიონები მევენახეობის რაიონია. გარდა კახეთისა, იმოდენა ღვინო არ გამოდის ბაზარზე, რამდენიც ამ ორ რაიონიდან. ამ ღვინის დიდი უმეტესობა საღ. ზესტაფონიდან იგზავნება, მაგრამ გზების უვარგისობის გამო ფერხდება ტვირთზიდვა. მდ. ყვირილაზე უხილობის გამო სვირელი გზები აუწერელ გაჭირვებას განიცდიან. შემდეგში ასეთი მდგომარეობის გაგრძელება შეუძლებელია. თანამედროვე ეკონომიური პირობები დაბეჯითებით

მოითხოვს საზოგადოებრივ სფეროში მედიკალიზაციის განხორციელებას.

თუ ეს ითქმის საერთო, მით უმეტეს აუცილებელია იგი ზესტაფონის და ჩხარის რაიონებისათვის, როგორც მევენახეობის რაიონებისათვის. საკომუნიკაციო მოძრაობის განვითარების შედეგად და დარაიონების საფუძველზე, აღნიშნულ რაიონებში უნდა გაძლიერდეს მაღალი კულტურები იმ კულტურების (სიმინდი) ხარჯზე, რომლებიც აქ ნაკლებათ მოდის.

ეს კი იმას ნიშნავს, რომ ამ რაიონებში, მეღვინეობის და სხვა მაღალ კულტურების სასაქონლო ნაწილი შესაძენად გაძლიერდება. დიდად მომავლებს გამოსატან საქონლის რაოდენობა.

ზესტაფონის და ჩხარის რაიონების ხელისუფლებამ ალღო უნდა აუღოს თანამედროვე აღმშენებლობის ტემპებს და გამოასწორონ

ის დაუდევრობა, რომელსაც დღემდე ქონდა ადგილი გზების აღმშენებლობის საკითხში.

საქ. ავტოგზის საგზაო სექციის პირდაპირი მოვალეობაა მიაქციოს ყურადღება მევენახეობის რაიონებში რკინის გზაზე მისასვლელ გზების ასეთ უნუგეშო მდგომარეობას და მიიღოს ზომები ამ საქმეში ადგილობრივი საზოგადოებრივი ძალების ამოძრავების და ჩარევისათვის.

საგზაო სექციამ დაუყონებლად უნდა გამოყოს და გაგზავნოს ზესტაფონში და ჩხარში ბრიგადა, რომელიც გამოიკვლევს გზების მნიშვნელობას და მდგომარეობას. და მიიღებენ სათანადო ზომებს, როგორც გზების, აგრეთვე ზიდ-ბოგირების გასაქციებლად.

საქ. ავტოგზის საგზაო სექციის ჩარევა და ავტორიტეტული სიტყვა, დიდ დახმარებას გაუწევს ადგილობრივ ამხანაგებს საგზაო აღმშენებლობის გამოცოცხლების საქმეში.

ზან-ჩინ.

უნდა მოვახდინოთ წითელი ჯარის მოტორიზაცია

დედაიწის ზურგზე არ არის ისეთი ჯარი, რომ მექანიკური ძრავის გააწევა ძალის გამოყენება სამხედრო მიზნებისათვის მსჯელობა -კამათია და ცდების საგნად არ ჰქონდეს გადაქცეული.

მსოფლიო ომის დროს, 1914-13 წლებში, მექანიკური ძრავის სარგებლობაზე ომში თითქმის ერთხმად იქმნა ზედტყუი და აღიარებულა.

მექანიკური ძრავის ეს გამოცდა უკანასკნელ იმპერიალისტურ ომში, უაღრესი და სწრაფი ზრდა ავტომრეწველობისა და არსებული ავტოტრანსპორტის ომის გათვალისწინებით, შეიქმნენ მიზეზად იმისა, რომ საკითხები ჯარების მოტორიზაციასა და მექანიზაციის შესახებ ფართოდ წამოაქმნა.

მოტორიზაცია ნიშნავს სამხედრო ტრანსპორტში ცხენის შეცვლას იონა წვის ძრავით, მექანიზაცია — კი გულისხმობს მოტორიზაციასთან ტრანსპორტის განუყოფელ შეერთებას ზრდის ისეთ იარაღებთან, როგორც არიან ტანკები, ჯავშანანი ავტომობილები და თვითმავალი არტილერია.

ძრავის მიერ სამხედრო ტრანსპორტიდან ცხენის გამოდევნა ხდება ძრავის შემდეგი შედარებით უპირატესობათა გამო: 1) ძრავის გაზები გერაფერს აკლებენ. 2) გადასარბენ

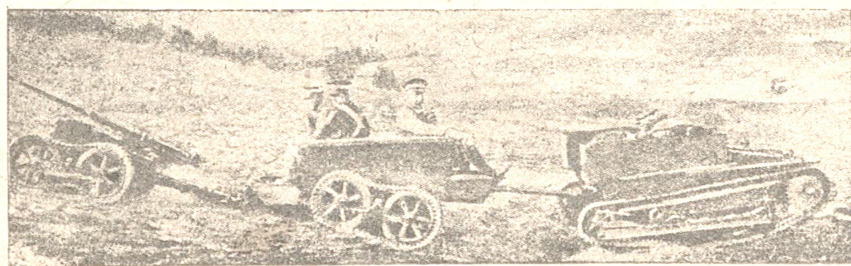
მანძილის გადიდება და მოძრაობის სწრაფე, 3) მოსამსახურეთა მცირე შტატი, 4) თვით ბრძოლის ველზე მოძრაობა (თუ იარაღი ჯავშნით არის დაფარული), 5) წინააღმდეგობის გახანგრძლივება (გამძლეობა), 6) ეკონომია კვებისა (ნაკლები სჭირდება წონით, მოცულობითა და ღირებულებით), 7) უკეთესად ნილაბონობა, 8) უზრუნველყოფილია ყოველნაირ ცეცხლისაგან, 9) მისთვის გზა და უგზოობა სულ ერთია, 10) გამძლეობა ომში (მოპირდაპირეს თავზარსა სცემს, შთაბეჭდილებას ახდენს), 11) მოძრაობის უკეთესად აწარმოებს, 12) ძრავაზე ამინდს გავლენა არა აქვს, 13) დიდი ტვირთის შესაძლებლობა.

მართალია ცხენსაც აქვს თავისი უპირატესობანი: მოქნილი მოძრაობა გზაჯვარედინებზე და ძალთა მოკ-

რების შეგრძნობა (მაგალითად ლაფში ჩაფლული ურმის ამოთრევის დროს), 2) უხმაუროდ მოძრაობა, 3) მოძრაობის საშუალებათა ერთის მეორეთი შეცვლა და შექმნა დიდი მარაგის (მაგ. გამოშვება ცხენებისა ტყვია - წამლის ყუთებიდან), 4) და ქვეითა ჯართან ერთად სიარული (ერთგვარი სისწრაფე).

ძრავის უპირატესობანი რჩებიან მშვიდობიან ცხოვრების დროსაც. ავტომობილი და ტრაქტორი 1914 წ. ომში გამოყენებულ იქმნენ სურსათისა, ტყვია - წამლისა და სხვა სამხედრო საჭონის მისაზიდათ, ამეხებითვე გადაზიდეს მთელი ჯარები (დიევიზეებისა და 75 მ-მ ზარბაზნების შიგ ჩართვით).

ამჟამად განზრახვა აქვთ შემოიღონ მთლიანად მოტორიზაცია და მექანიზაცია ქმნილი საჯარო შეერ-



ინგლისის ჯარების მოტორიზაცია.

ახალი ქალაქი

თებანი, ე. ი. მოაწყონ ისე, რომ ერთბაშად იყვენ გადაზიდულნი ჯარის ნაწილები, მთელი თავისი შტატით და მთელი თავისი ავტოტრანსპორტით: ტანკებით, ჯავშნოსნებით, თოფ - ზარბაზნებით, მოტოციკლებით.

ანტანტის ჯარების არა ერთი და ორი (ნამეტნავად ვერდენის) გამარჯვება აიხსნება იმით, რომ მოტორიზაციაქმნილი ტრანსპორტი ჰქონდათ.

ფრანგი ნეკლევარი და სამხედრო ისტორიკოსი გენერალი კამონი, მარნას ბრძოლის გამოკვლევის რდოს დასკვნის, რომ გერმანელების დამარცხება აიხსნება იმით, რომ მათ საავტომობილო ტრანსპორტი არა ჰქონდათო.

თუ რა მაშტაბით სარგებლობდენ ავტოტრანსპორტით 1914 წლ. ომში, ჩვენ შეგვიძლია გავიგოთ იმ ავტომანქანების აღრიცხვით, რომლებიც ომის დასრულებისას ჰქონდათ მებრძოლ სახელმწიფოებს.

ამერიკის ჯარს ჰქონდა 40.000 მანქანა, ინგლისელებისას — 45.000 ფრანგებს — 95.000, გერმანელებს 70.000, რუსებს — 31.213, ავტომანქანა და 13.000 მოტოციკლი.

მეტად დიდი ზრდა ავტოტრანსპორტისა ამ უკანასკნელ ათი წლის განმავლობაში და მეტად ფართე შემოღება ავტომობილებისა მშვიდობიან ცხოვრების მოთხოვნილებათა დასაკმაყოფილებლად, ნათელ ჰყოფენ ჯარების მოტორიზაციის საქმეში ახალ შესაძლებლობათ. ამჟამად ზოხვით მოძრაობის 3-4 თვლიან ავტომობილის კონსტრუქციის გამო შესაძლებელი შეიქმნა ცხენის წევასთან შედარებით ავტომობილის სვლა - რბენის გაძლიერების საკითხის გადაწყვეტა. მრავალთვლიანი ავტომობილები ჩამოუყარდებიან რა აოხრით მავალთ, გზის მძიმე პროფილის დაძლივაში. თვალსაჩინოდ

მე ხშირად ვფიქრობ ახალ ქალაქზე ძალთა სიჭარბემ რომ გადარია. და ზიდავს ეხლა ფიქრს ლადარიანს და იმტვრევს ელვას თავის ქალაზე.

მას სხვა ზრახვებით აევსო თავი, ის აღარ არის, რაც იყო გულშინის შეიშალა, როცა მის გულში ჩაჯდა, რადიო, ელდენი, ძრავი.

იმის კუნთებში მარად მღერიათ: შრომა, ამბოხი, ნგრევა, შენება... ამაში ხედავს ყოფის მშვენებას და მისი განცდაც მრავალფერია.

სჯობნიან მათ თავისი მოძრაობის სიჩქარით.

ინგლის - ინდოეთის ალლუმზე 1928 წელს ექვსთვლიანმა საბარგო ავტოებმა დაუბრკოლებრივ გადალახეს ისეთი გზები, რომელზედაც ცხენის ტრანსპორტმა ფეხიც - კი ვერ მოიკიდა. ამიტომ არის, რომ ამ უკანასკნელი ორი წლის განმავლობაში ყველა იმპერიალისტური სახელმწიფოები სცდილობენ ექვსთვლიან ავტოების შეძენას მშვიდობიან ცხოვრების მოთხოვნილებათა დასაკმაყოფილებლად - კი. კერძოთ პოლონეთმა თავის ავტომრეველობის დროს, ბევრი რამის გაკეთება მოსძლო, ამ უკანასკნელ დროს პოლონეთი სცდილობს შემოზიდოს ექვსთვლიანი ავტოები „ტატრად“ ათ წოდებული ჩეხოსლოვაკიდან. სადაც მათ პირველი ჯილდო მიიღეს.

მიუხედავად იმისა, რომ ჩვენ ვაწარმოებთ სამშვიდობო პოლიტიკას,

არ იცის ეჭვი, არც დახანება, მაგრამ იზრდება და იერს იცვლის. ახალ ცხოვრების სახეებს ისერის, მოაქვს სიცოცხლე და გაქანება.

მოუსვენარი მისი გამხირო დატვირთულია სიო/ჩაურით. ავტო, რონოდა, აურზაურის ათასი თვალი შიშით გავსილი...

მე ხშირად ვფიქრობ ახალ ქალაქზე, ძალთა სიჭარბემ რომ გადარია. და ზიდავს ეხლა ფიქრს ლადარიანს და იმტვრევს ელვას თავის ქალაზე...

ვარლამ რუხაძე.

ჩვენ კარგად გვესმის, რომ ყოველგვარი შესუსტება ჩვენი ჯარის ძლევამოსილებისა აღიდებს ინტერვენციის შესაძლებლობას. ხოლო ჩვენი ჯარის გაძლიერება (გარეშე სხვა ფაქტორებისა) ჩვენ „დასვენებას“ ახანგრძლივებს. კაპიტალისტური მოწინააღმდეგეებთან ბრძოლა და გამარჯვება ჩვენ მხოლოდ მაშინ შეგვეძლება, როცა ჩვენ შევქმნით ჩვენი ჯარების ყველა ნაწილების მტკიცე მოტორიზაციისა და მექანიზაციის.

ჩვენი შეიარაღებული ძალების აღმშენებლობის დროს, ჩვენ არ შეგვიძლია მოტორიზაციის პრობლემას გვერდით აჟაოროთ. ჩვენი ინდუსტრიალიზაციის პროგრამები, ჩვენი აღმშენებლობის გეგმები, მისი ტემპები ჰქმნიან რეალურ რწმენას იმაში, რომ ჩვენი ჯარების ტექნიკურ საშუალებებით გაუდენთის დროს, ჩვენ არ ჩამოვრჩებით ჩვენი მტრების განვითარების დონეს.

ი. მარჯანიძე

ქალუბი ჩაპაზათ ავტოგზის მშენებლობაში

ყველამ კარგად იცის, რომ თავისუფალ საზოგადოებათა შორის, რომლებშიაც ქალუბიც არიან ჩაბმულნი, ყველაზე უკანასკნელი ადგილი უკუიარეს ავტოგზელთა საზოგადოებას თავის წევრ ქალთა რიცხვის რაოდენობით.

დიდი და თვალსაჩინო გაშლა მუშაობისა:—ასი ათასობით ჩაბმა მშრომელებისა ავტოგზაში,—ჯერჯერობით მიმდინარეობს მხოლოდ „მამაკაცთა ხაზით“, ე. ი. დასახელებულ საზოგადოების წევრთა დიდ უმრავლესობას შეადიანენ განსაკუთრებით მამაკაცები.

ცენტრალური ავტოგზის საზოგადოების საბჭოს პრეზიდიუმი, სა-

განგებოთ და ხაზგასმით აღნიშნავდა, რომ ავტოგზაში ჩაბმულ უნდა იქმნენ ახალგაზრდობა და განსაკუთრებით კი ქალუბი.

სამწუხაროდ, პრეზიდიუმის ამ მითითებამ და დირექტივამ ადგილებზე ვერა ჰპოვა ვერავითარი გამოძახილი და მისი მოწოდება განუხორციელებელი დარჩა. ავტოგზა, როგორც იყო, ისევე დარჩა „მამაკაცთა საზოგადოებად“.

ამ-მხრივ, თვით ცენტრალურმა საბჭომაც კი ძალიან ცრტა გააკეთა. ე. ი. ვერ მოახერხა ქალუბის ჩაბმა საზოგადოების მუშაობაში: როგორც საბჭოს, ისე მისი თვალსაჩინო განყოფილებათა სხდომებზე. გარდა სტენო-

გრაფი ქალისა, სხვა ქსლებს ვერ დაინახავდით.

იქნება, მართლაც, ავტოგზაში ქალისათვის სამუშაო არ მოიპოვებოდა, ან იქნება საჭესთან ჯდომა და მანქანის მართვა ქალისათვის მიუწვდომელი ოცნება — უტოპია იყოს. ამის მსგავსი რამის წარმოდგენაც კი შეუძლებელია.

დასავლეთ ევროპისა და ამერიკის გამოცდილებამ დააჩანახა და უფრო კი ჩვენი საკუთარი საბჭოთა გამოცდილება გვიჩვენებს და გვარწმუნებს, რომ ავტოგზის ტრაქტორის საჭესთან მჯდომი და ამ მანქანების მმართველი ქალი ჩინიბულოდასხერებს და აკეთებს თავის საქმეს და არაფრით

ინდუსტრიალიზაცია და სოფლის მეურნეობის მექანიზაცია უფუარი მზაა სოციალიზმისაკენ

არ ჩამოუვარდება მამაკაცს.

ამას მათელყოფს მსგავსი იმ მოჯამაგირე ქალებისა, რომლებიც გამოცდილი ხელით მუშაობენ ზოგიერთ ჩვენ საბჭოთა მეურნეობებსა და კოლმეურნეობებში. ტრაქტორების მმართველმა ქალებმა დაგვანახვეს და დაგვიმტკიცეს, რომ ისინი მეტად ბევრით და საზრიან მექანიკოსები არიან: ის ტრაქტორები, რომელთაც ქალები ამუშავენ და რომლებსაც ისინი პატრონობენ ნაკლებად ზიანდებიან. დიდებულად არიან ისინი პოვლილნი და წარმოების დროს უმაღლეს ნაყოფს იძლევიან. მეტრაქტორე ქალების პორტრეტებს არა ერთხელ დაუმშვენებია ჩვენი ჟურნალ-გაზეთები. მეტრაქტორე ქალი მალე სოფლის პეიზაჟის ჩვეულებრივ და განუყოფელ ნაწილად შეიქნება. ავტომობილის, ნამეტნავად კი საზოგადო-საზმარებელ ავტობუსის საჭეთმპყრობელი და მართველი ქალი, ჩვენთვის ჯერჯერობით იშვიათი მოვლენაა, და თუ ჩვენ ასე, თუ ისე ვურიგდებოდით ჩვენი ავტო-გზის მდარე და ღარიბულ საყუდში, ახლა, ჩვენი კავშირის ავტომობილიზაციის ქარიშხლისებურ გაშლის დროს, ქალმა, დედაკაცმა უნდა დაიჭიროს თავისი ადგილი საჭესთან, ისე, როგორც მას ჯიკრავს თვალსაჩინო ადგილი ჩვენი ქვეყნის საზოგადოებრივ და სამეურნეო ცხოვრების არა ერთსა და ორ დარგში.

ავტო-გზელთა საზოგადოებისა და ზოგიერთი მისი უჯრედის წინაშე სდგას უაღრესი ამოცანა: მოამზადოს ქალები ჩვენი კავშირის ავტომობილიზაციისათვის. ავტოგზელთა საზოგადოება მოვალეა ჩააბას ქალები თავის მოსაქმეობაში ისე, რომ ქალ

წევრთა საერთო რიცხვის არანაკლებ 25 პროც. და მასიური აგიტაციით დასცეს, დაამხოს საუკუნოებით შექმნილი ის ცრუმორწმუნეობა და აზრი, თითქოს ქალს არ შეეძლოს მანქანების საჭეთმფლობელობა და ეს მხოლოდ და მხოლოდ მამაკაცების საქმე იყოს.

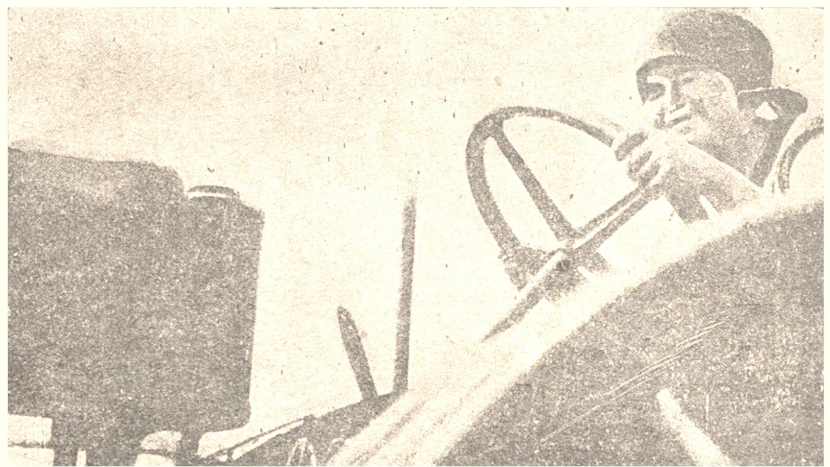
ტრამევის მმართველი ქალი თავის დროზე იწვევდა თავისადმი არა ნაკლებ უნდობლობას. ვიდრე ამას იწვევს ავტობუსის შოფერი ქალი ამისდამიუხედავად ტრამეის ლიანდაგზე ჩინებულად დასრიალებენ ქალის ხელით წაყვანილი ტრამეის რონოდები და არავის გაუგონია და ვერც დაამტკიცებს, რომ ამით უბედურ შემთხვევათა რიცხვი გადიდებულიყოს. ჩვენ ოდნავად ეჭვი არ გვეპარება იმაში, რომ ქალები მამაკაცებთან ერთად ჩაებმებიან, მონაწილეობას მიიღებენ ჩვენი ქვეყნის ავტომობილიზაციის დიად საქმეში და

ამიტომ ქალები მოვალენი არიან შეიქმნენ აქტიურ წევრებად იმ საზოგადოებისა, — ავტოგზისა რომელიც ხელს უწყობს ჩვენი ქვეყნის ავტომობილიზაციას.

მომავალ მარტის 8 რიცხვს, — მუშა-ქალთა საერთაშორისო დღეს, — ჩვენ მოვალენი ვართ უაღრესად გავალვივოთ და გავაძლიეროთ მუშა ქალების აქტიურობა და ჩავაბათ ჩვენს საქმიანობაში სულ ახალ-ახალი ფენები მშრომელ ქალთა, ვინაიდან სწორედ ამ დოის უფრო საგრძნობი იქნება: თუ არ გაიყოლება თვალსაჩინო რიცხვი ავტოგზის მოძრაობაში მონაწილე აქტიურ ქალებისა.

ჩვენ გვწამს, რომ სულ მცირე დროში ჩვენი საზოგადოება შეაყსებს თავის რიგებს ქალ-წევრებით და მით შეჰქმნის შემოქმედებითი მუშაობისა და ენტუზიაზმის ახალ-ახალ ტალღებს.

ი. ცანი.



ქალი ტრაქტორზე.

გავაძლიეროთ კულტურული მუშაობა შოფერებში

ავტოტრანსპორტი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დარგთაგანია სოციალისტური მშენებლობისა. იგი უნდა გახდეს სასოფლო მეურნეობის რეკონსტრუქციის საფუძვლად, ტექნიკურ კულტურების გამტარებლად გლეხთა მასებში. საავტომობილო ტრანსპორტი და მასზედ მომუშავენი წარმოადგენენ მნიშვნელოვან ძალას სოციალისტური მშენებლობისას.

სამუშეობით უნდა ავლნიშნოთ, რომ ავტოტრანსპორტზე მომუშავე-

ნი კულტურულად ვერ არიან თავის სიმაღლეზე. ამით აიხსნება უმთავრესად ავტომობილების ის ავარიები და უბედური შემთხვევები, რომელიც ავტომშენებლობის გაძლიერებასთან ერთად, ასე გასწირდა მთელ საბჭოთა დიდ ქალაქებში, და რომელიც აფერხებს ავტომშენებლობას.

სტატისტიკის მიხედვით უბედურ შემთხვევათა 80 პროცენტი გამოწვეულია შოფერების სიმთვრალით და გაუფრთხილებლობით. არ გასჭრა ხელისუფლების მიერ მიღებულ-

მა ზომებმა ქალაქად მოძრაობის მოწესრიგების შესახებ. არ გასჭრა არც მუქარამ — თითოეულ ასეთ შემთხვევაში დაზნაშავის სასტიკად დასჯის შესახებ, რომლის ცხოვრებაში გასატარებლად ჩვენს კანონმდებლობაში ცალკე მუხლიც კი იქნა შეტანილი. მიუხედავად ყველა ამისა უბედურ შემთხვევებს ბოლო მაინც არ ედება.

ავტომობილიზმის თანამედროვე პირობებში არ შეიძლება ამ მოვლენას არ მიეჭყეს სერიოზული ყურადღება და არ იქნეს მიღებული გადამ-

წყვეტი ზომები მის აღმოსაფხვრელად.

როგორ შეიძლება ამ საქმის გამოსწორება? ჩვენ თუმცა მომხრე ვართ სასტიკი კანონების შემოღებისა უბედურ შემთხვევების შესამცირებლად. მაგრამ ამასთანავე უფრო რადიკალურ ზომათ მიგვაჩნია ავტორტრანსპორტულს შორის კულტურული მუშაობის გაძლიერება. ცხოველი მონაწილეობა ამ საქმეში უნდა მიიღონ პროფკავშირებმა.

კავშირმა უნდა განუმარტოს ტრანსპორტზე მომუშავეთ ის მანებლობა, რომელსაც ისინი აყენებენ პროლეტარულ სახელმწიფოს და სახალხო მეურნეობას ავტომანქანების დაზიანებით, თავიანთი მოუშადებლობით. ავტოგზამ თავის მხრივ უნდა იქონიოს კულტურული ზეგავლენა მოფერებზე. მისი ლექტორები უნდა უმარტავდენ კურსანტებს ლოთობის

სალაქი „ავტოგზას“

„ავტო-გზავ“! მოგესალმები, მობილო ჩვენსა მხარესა; ოქტომბრელი ხარ, იზრდები, გემოვნებ, — ტყბილს და მწარესა!

ვინც წლით იზრდება, — იზარდოს! შენ კი იზარდე ელვითა, მთებში გზა გამოიყვანე მშრომელთა მარჯვე ხელითა..

გაუადვილე ავტოს სვლა „მასების“ დახმარებითა, — ყველა სოფლები ქალაქთან შეაკავშირე გზებითა!..

ავანგარდი ხარ ტრანსპორტის, ავტოს და მისი გზებისა, შორს გადარბენის, შინ „სპორტის“, შეჯიბრის, მანქანებისა!..

შოფერი გ. მიმინაშვილი.

მანებლობას საერთოდ და განსაკუთრებით კი შოფერისათვის. არ უნდა მიეცეს სათანადო მოწმობა კურსების დამთავრების შემდეგ ისეთ კურსანტებს, რომელნიც შენიშნული იქნებიან ლოთობაში.

თუ ჩვენ შევძლებთ ჩვენი შოფერების კულტურული დონის ამაღ-

ლებას, ეს იქნება საუკეთესო რადიკალური ზომა უბედურ შემთხვევათა შესამცირებლად. ეს გარემოება კი შეუწყობს ხელს იმ არა სასურველ მოვლენათა აღმოფხვრას, რომელსაც დღეს ადგილი აქვს ჩვენს სინამდვილეში.

ვ. ივანიაძე.

ავტომობილები და გზები მსოფლიოში

— ავტომობილის სატაქტო ქალაქ დეტროიტსა და დომინიონის საზღვრებზე მდებარე ქალაქთა შორის, მდინარე დეტროიტის ქვეშ გაყვანილია გვირაბი, რომელიც ღირს დაახლოებით 25 მილიონი დოლარი.

ამ გვირაბზე მუშაობა დაიწყო 29 თვის წინად და იწყენერთა ვარაუდით მან უნდა გასტანოს 3 წლის განმავლობაში. გვირაბს აქვს სამი გასასვლელი. ორი მათგანი განუწყვეტილად იქნება გამოყენებული. ყოველი მიმართულებით ერთი საათის განმავლობაში გატარებს 1.000 ეკიპაჟს. მესამე გასასვლელი დატოვებულია მოულოდნელი შემთხვევისა და მანქანების გარაჟისათვის, რომლებიც შესაძლოა გაფუტდეს გვირაბის გადაჭრის დროს.

— მშენებლობის ხელმძღვანელთა გამოანგარიშებით, სრულმა მოძრაობამ. სამგზავრო გადასახადიდან წელიწადში უნდა შემოიტანოს 2.946.500 დოლარი მოგება.

— ჩრ. ამ. შეერთებულ შტატებში ავტომობილს მშენებლობამ 1930 წ. 1929 წლის ამავე პერიოდთან შედარებით დაიკლო 1,52 მილ. მანქანით, წლის სამი კვარტალის განმავლობაში.

— უკანასკნელი სამი თვე იძლევა გამ. შტატების 50 პროც. დაკლებას, გზისგზების პროცენტების უდიდესი შემცირება ემჩნევა აგრეთვე ფორდისა და „დევერალ მოტორს“-ის ქარხნებს.

— შტატებიდან არგენტინაში გასული წლის სექტემბერში შეზიდეს 3.191 მსუბუქი და 156 საბარგო ავტომობილი. სხვა ქვეყნების იმპორტს შეადგენდა 65 მანქანა.

ეკონომიურმა კრიზისმა, რომელმაც თავი იჩინა შეერთებულ შტატებში, მოიცვა აგრეთვე ევროპის კონტინენტის სხვა დანარჩენი კაპიტალისტური ქვეყნებიც. საავტომობილო საქმეში კრიზისმა გამოიწვია

ავტომობილის ფასის სწრაფი დაცემა.

1931 წ. „რენო“-ს მოდელის ფასი, დაწყებული „საოჯახო სპორტულ საუკეთესო მანქანებიდან“, საგრძნობლად დაწეულია. ყველაზე საინტერესო მოდელი ამ სეზონისა — ექვს ცილინდრიანი 12,5 შეფასებულია 2.000 მანეთად.

მათვარი დიდი გზების გაყვანისას ერთიანობის დასაცავად, გერმანიის გზათა სამინისტრომ შეადგინა გზების რუქა. რუქა შეიცავს 138 გზას, რომლებიც წარმოადგენენ უმთავრეს შემაკავშირებელ ხაზებს. ისინი უნდა აშენდენ ერთი ტიპით, განით 7—8 მ. მასზე მოსპობილი უნდა იქნეს ყოველგვარი სახიფათო ხვეულები, გზის შორი მანძილით გამოჩენის მიზნით ამ გზის გასწვრივ არავითარი ხეების დარგვას ადგილი არ უნდა ექნეს.

3.

ახალი ამბები საავტომობილო საქმეში საზღვარგარეთ

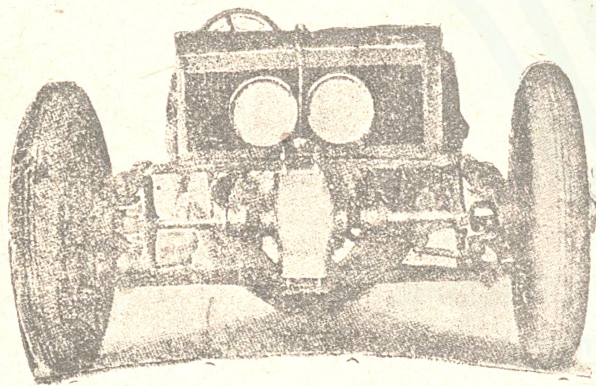
1. ფრანგული ავტომობილი წინმავალი თვლებით

ტფილისი უკვე იცნობს ამერიკაში ახალად გამოჩეხებულ მსუბუქ ავტომობილს „კორდს“ რომელი ცეკუნენის ამიერ-კავკასიის კომისართა საბჭოს გარაჟს. ამასთან საფრანგეთში მოიგონეს მეორე სახის მსუბუქი ავტომობილი წამყვან წინა თვლებით. ამისი მარკა არის „მარკიზი“. ამ ავტომობილმა უკვე აიტანა ხანგრძლივი გამოცდა გზებში და ბრწყინვალე შედეგებიც მოგვცა. ამ ავტომობილს აქვს მონობლოკის ძრავი

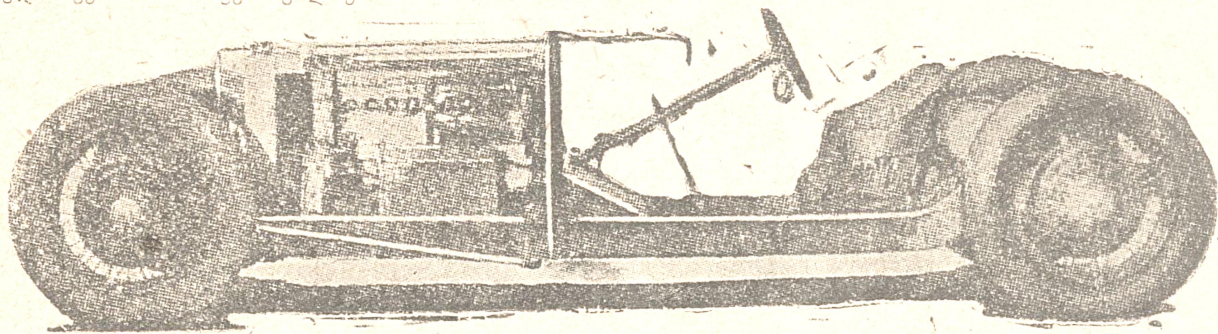
8 ცილინდრით. მათი საერთო ტევადობა უდრის 2.200 სანტ. უდიდესი და ძირითადი ღირსება ამ ავტომობილისა არის ძრავის წარმოუდგენელი მოქნილობა მოძრაობის დროს, რაც აიხსნება იმით, რომ სიმძიმის ცენტრი მეტად დაბალი აქვს. დიდი მდგარადობა, კარგი რხევადობა და საკმაოდ საფუფუნო მორთულობასთან ერთად, შედარებით მეტად იაფიც ღირს.

სურათი პირველზე — წარმოდგენილია დიფერენციალი და უნივერსალურ შეერთებათა საერთო აღნაგობა — კონსტრუქცია. თითოეულ ნახევარღერძზე თავსა და ბოლოში აქვს ფოლადის საგანგებო სადგმელები. ქალები, რაც ერთსა და იმევე დროს დასაყრდენიც არიან სრულიად ბრტყელი რესორებისა. სურ. 2-ზე მოცემულია ავტომობილ „მარკიზის“ ზოგადი სახე. გვერდი — წინა თვლების ხამუთებში ჩასმული რე-

სორები, რომლებიც შიმაგრებული არიან დიფერენციალურ კარტერის შუა ადგილას წინა ხიდზე. ასეთივე ტიპის არიან უკანა რესორებიც, მიმაგრებულნი ავტომობილის შასის ჩარჩოს სიგრძივ კოჭებზე. ავტომობილის მართვა ხდება გლიზონის სისტემის საჭის მეოხებით, თვლების ჩვეულებრივ დამოუკიდებელ ჩამოკიდებით და მოქმედობს ჭიხრახნილისა და კბილანას საშუალებით. სურ. 3-ზე აღნიშნულია საჭის წევის გადაცემის მომენტები. ციფრი 1 გვიჩვენებს მოტრიალებას მახლობელ თვლისაკენ, ხოლო ციფრი 2—შორეულ თვლისაკენ. ოთხსავე თვალზე



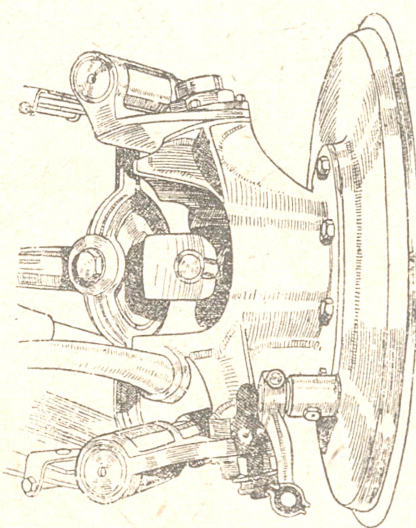
სურ. 1. ფრანგული ავტომობილი „მარკიზი“ წინამავალი თვლებით. სურ. წინა ნაწილი.



სურ. 2. ფრანგული ავტ. „მარკიზი“. ავტ. სდგას გვერდით.

გაკეთებულია ლოკხიდის მუხრუჭები, რომლებიც ითვლებიან საუკეთესო მუხრუჭებათ ისეთი ავტომობილებით. რომელთაც თვლები უშუალოდ აქვთ ჩამოკიდებული, რაც დამტკიცებულია ცდებითა და უამრავი თეორეტიული გამოკვლევით. სიჩქარის კოლოფი (გადაცემათა) ორგვარი მსვლელობისა, შეიცავს 3 სიჩქარეს წინ და 1 სიჩქარეს უკან დახვევისა და მოქმედებს ბერკეტისაგან, რომელთაც ჩვეულებრივ სახსრის ტიპის ბურთზეა დამაგრებული.

ავტომობილ „მარკიზს“ აქვს ჰეკელმიცის სისტემის წასმა, რომელიც ეთვისება ყველა ავტომობილს. ელექტროსტატიკური საწვავის ცილინდრებში, რომელიც ენთება და მოძრაობაში მოდის შოფერების სურვილით, გიოროვლიური წინა და უკანა ამორტიზატორები, წყალის პომპა, დინამო და მაგნეტო მიმაგრებულნი არიან (სხედან) ერთ საერთო ოლივაცზე. ავტომობილ „მარკიზს“ რადიატორი მოთავსებული აქვს დიფერენციალის წინა ხიდის კარტერზე. მოსაბრუნებელ ცაპვის მიმაგრების სქემა და ღერძების ლატენები წინა ხიდთან, კარგად სჩანან სურ. 4-ზე. გასანათებელი ფარები დგანან არა, რადიატორის გვერდით. არამედ გაკეთებულნი არიან რადიატორის გასწვრივ, ან შუ-

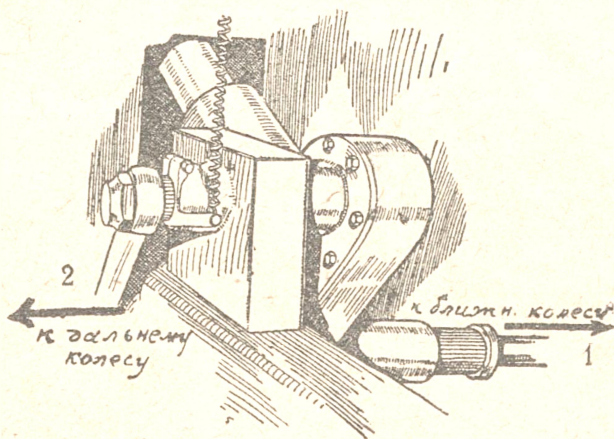


სურ. 3. საჭეზე წევის გადაცემის მომენტი.

აში, რასაც მოითხოვს უახლოესი ხერხი ავტომობილის მიერ თავის გზის განათებისა. ავტომობილი „მარკიზი“ ჯერჯერობით ერთად ერთაა საფრანგეთში საცდელად გამოშვებული და გაკეთებულია ამჟამად პარიზში მცხოვრებ ურავგველ ინჟინერის ლ. ე. მარკიზის მიერ..

2. მბრუნავი ბაქანი ავტომობილის მოსაბრუნებლად.

პარიზის ვიწრო ქუჩებში ავტომობილებს მობრუნების გასაადვილებლად ქალაქის თვითმართველობამ მოაწყო მოსაბრუნებელი ბაქნები (მოტრიალე წრეები). სურ. 5-ზე და-



სურ. 4. თვლების მობრუნებისა და რე სოოების შეერთების სქემა.

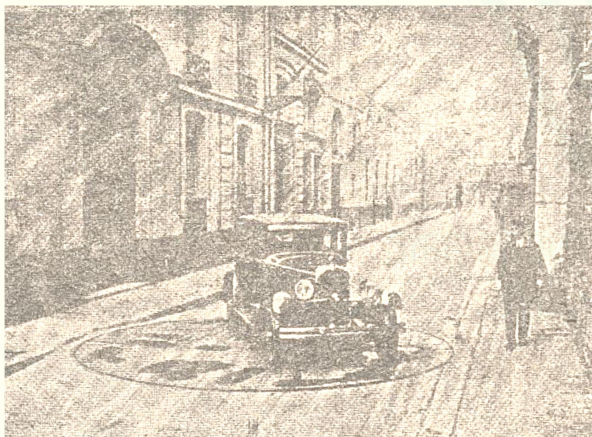
ხატულია ავტომობილის მობრუნება ამ მოტორიულე ბაქანზე.

3. ორსართულიანი ავტობუსი.

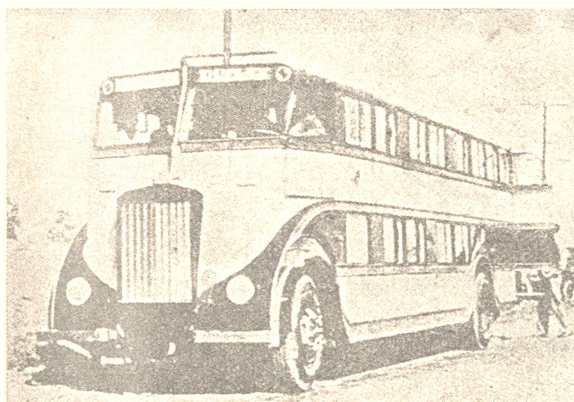
ამერიკაში გაჩნდნ შორი გზისათვის დანიშნული ორსართულიანი ავტობუსები. რუმელთაც შეიძლება გზაშივე გამოუცვალონ ძრავა. განსაკუთრებული თვისება ამ ავტობუსისა ის არის, რომ მისი ძრავას გამოცვლა შეიძლება 15 წუთის განმავლობაში. სურ. 6 გვიჩვენებს ასეთ ავტობუსს და მისი ძრავას ცვლას, ხოლო სურ. 7 გვიჩვენებს ავტობუსის ძრავას ცვლას.

4. ქალაქის ბაზრის სახურავზე ავტომობილის პარკი.

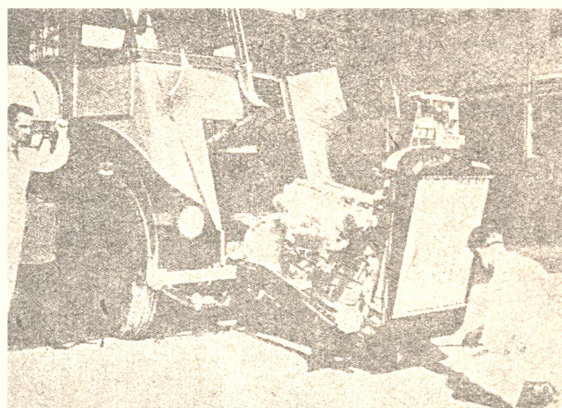
ამერიკის დიდი ქალაქების თვითმმართველობებმა თავის ბაზრების სახურავზე დაიწყეს ავტომობილის



სურ. 5. მბრუნავი ბაქანი ავტომობილის მოსაბრუნებლად პარიზის ვიწრო ქუჩებში.



სურ. 6. ამერიკული, ახალი შორმავალი ავტობუსი გამოსაცვალ ძრავათი.



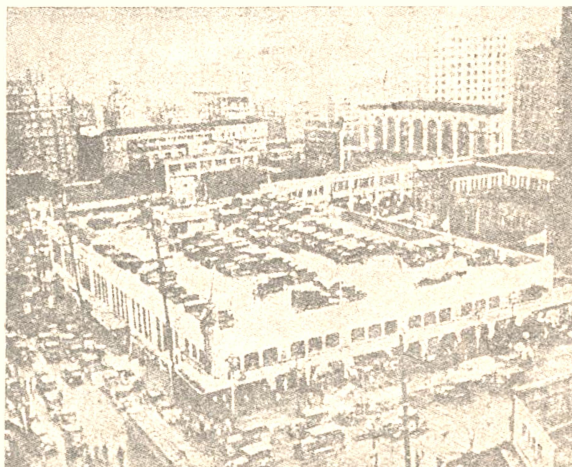
სურ. 7. ამერიკული ახალი ომნიბუსის ძრავას გამოცვლა 15 წუთში.

საყუდების გამართვა. სურ. 8 გვიჩვენებს ავტომობილების ასეთ საყუდს ამერიკის ერთ-ერთ დიდი ქალაქის ბაზრის სახურავზე.

5. ასადგილიანი ავტომობილი „ფიატი“.

ამ ბოლოს დროს იტალიამ ხელი მიჰყო დიდი ქალაქების ელექტროტრამვაების ავტობუსებით შეცვლას. იტალიის უკანასკნელ საავტომობილო გამოფენაზე მილანში ავტომობილების ცნობილმა ფირმამ „ფიატმა“ გამოჰქინა სამ-ლერძიანი უზარმაზარი ავტობუსი, რომელშიაც თამამად ეტევა ასი მგზავრი (იხ. სურ. 9).

ამ ავტობუსს აქვს 6 ცილინდრიანი ძრავა — მონობლოკი, რომელიც ავტობუსს ოთხმოცდაათი ცხენის ძალას თვლების ერთ წუთში 2.200-ჯერ გადატრიალებასთან ერთად. დგუშების დიამეტრი უდრის 105 მ-მ., ხოლო მათი სვლა 135 მ-მ. სურათზე ნაჩვენებია ეს ძრავა. ძრავას მუხლა ლილვი დანდობილია შვიდ



სურ. 8. საავტომობილო პარკი ამერ. ქალაქის ბაზრის სახურავზე.

ძირითად საკისურზე; გაბოხვა (სატხის წასმა) როგორც ძირითად, ისე ბარბაცა საკისურებზე ხდება უმაღლესი წნევით დგუშიან ტუმბოდან. ანთება ორმაგია ორ-ორი სანთ-

ლით თითოეულ ცილინდრთან: ერთი სანთელი სდვას შვეულად ცილინდრის თავში, მეორე კი თარაზულად ცილინდრის საგანგებოდ ამოჭრილ გვერდში. ძრავას ამუშავებს ორი

ელექტრონის სტარტერი, რომლებიც სდგანან შექიდილობის მექანიზმის ორივე მხარეს.

ძრავა მიმაგრებულია ავტომობილის შასის ჩარჩოზე განსაკუთრებული გორგოლაჭების შემწეობით. გორგოლაჭები მიკეთებული აქვს ქრავას კერტერის ქვედა ნაწილს აპასონაზე ჩარჩოები თავისუფლად ექრდნობიან ავტომობილის შასის საგრძნობი კოჭებს.

ძრავას კარტერზე განდგან გავდებულ ლანტის შემწეობით პტკიცედ მიმაგრებულია რადიატორი.

ასეთი აღნაგობა - კონსტრუქცია თავიდან ააცილებს რა ძრავას არა სასურველი დაგვერდელაფებასა და ძალთა დაჭიმვას, ამავე დროს აადვილებს სავტომობილის, როგორც გასინჯვას, ისე მის შეკეთება - რემონტს.



სურ. 9. ასადგილიანი ავტობუსი „ფიატი“-ს შასის.



სურ. 10. იტალიური ასადგილიანი ავტობუსი „ფიატი“-ს (90 ძალიანი) ძრავა.

ქ ა რ ი რ ა ა ვ ჯ ო ბ ზ ა

სახალხო მეურნეობის სისტემაში ავტო აღმშენებლობასა და ქვეყნის ავტომობილიზაციას ერთი უფრო თვალსაჩინო ადგილი უკავია, განსაკუთრებით კი ეს ითქმის სახალხო მეურნეობის ზრდის თანამედროვე ხანაში.

ეს გასაგებიცაა. მრეწველობისა და სოფლის მეურნეობის ზრდა, მასების კულტურული დონის ამაღლება, შეუძლებელია ავტო - ტრანსპორტის გარეშე.

საზოგადოებრიობის მთელი გულის ყური სავტომობილო ტრანსპორტისაკენ უნდა იყოს მიქცეული. ტრანსპორტის მოწესრიგების გარეშე კი შეუძლებელია სახალხო მეურნეობის განვითარება ისე, როგორც შეუძლებელია ადამიანის, ანუ ცხოველის არსებობა სისხლის მიღების სისტემის გარეშე.

ავტო - ტრანსპორტის განზრახულ სტიქიურ ზრდასთან დაკავშირებით ავტო - გზის წინაშე სერიოზული ამოცანები ისმება; პირველ ყოვლისა კი კადრების მომზადების საკითხი, ხოლო როდესაც ჩვენ ვლაპარაკობთ ავტო - გზაზე საერთოდ და

კერძოდ კადრების მომზადების გარეშე, იძულებული ვართ აღვნიშნოთ ერთი სამწუხარო მოვლენაც.

სახელდობრ ის, რომ ქალი არავითარ მონაწილეობას არ ღებულობს ავტო - გზის მუშაობაში. საბჭოთა ხელისუფლების 18 წლის თავზე და, მაშასადამე, საბჭოთა კავშირში ქალის მამაკაცთან გათანასწორების მეტოქეობაზე წელს, მგონი დროა სავტომობილო საქმეებშიაც ქალი იყოს თანასწორი მამაკაცთან და ამას უნდა მიექცეს, „ავტოგზის“ მიერ სერიოზული ყურადღება.

მართალია ჩვენში არიან ქალები მომუშავენი ავტო - საქმეზე, მაგრამ ეს ერთმეტი მოვლენაა. ისინი პონერებია სახალხო მეურნეობის ამ დარგში. ეს იმით აიხსნება, რომ სავტომობილო საქმე, მასთან სატრაქტორო საქმეც, როგორც წმინდა ტექნიკური საქმე, ზოგიერთის აზრით ძნელი დასაძლევია ქალისათვის. უფრო ძნელია მისთვის ამ დარგში თანასწორობის მოპოება და დაძლევა იმ შეხედულებისა, რომ ეს მისი საქმე არაა.

მაგრამ დრო უკუუვადოდ ასეთი შეხედულება უნდა გვახსოვდეს, რომ საზღვარგარეთ და ამერიკაში-

აც, სადაც ქალს ჯერ კიდევ ვერ მოუპოვებია თანასწორობა მამაკაცთან და მაშასადამე მესამედი იმ უფლებათა, რომელითაც ქალი სარგებლობს საბჭოთა კავშირში, სრულად თანასწორი უფლებებიანია მამაკაცთან იგი სავტომობილო საქმეში. ამერიკაში თითმის ზოფერების 50 პროც. ქალებია. ზოგიერთ ევროპის ქვეყნებში არსებობს სპეციალურად ქალების სავტომობილო კლუბები.

ნუ თუ საბჭოთა ქალმა ვერ უნდა დაამტკიცოს საქმით მამაკაცთან თანასწორობა და ვერ უნდა დაიჭიროს თავის ადგილი ავტომობილის და ტრაქტორის საქმესთან.

ავტო - გზა და კერძოდ საქ. ავტო-გზა დაეხმარება ქართველ ქალებს ამ საქმეში, მაგრამ საჭიროა მეტი აქტივობის გამოჩენა ქალების მხრივ ავტო-გზის საქმიანობაში. საჭიროა ქალების მხრივ საკუთარი ინიციატივის გამოჩენა და დამტკიცება თანასწორობის მამაკაცთან საქმით სახალხო მეურნეობის ამ მეტად დიდმნიშვნელოვან ფრონტზე და ქვეყნის კულტურულ განვითარების საქმეში.

ხრუსტალიოვა.

დაპირფაროთ გენგინისა და გუთის სასჯიკი უკონოშია

გასულ წელს შემჩნეული იყო ნავთის პროდუქტისა და ზეთის დიდი მოთხოვნილების პერსპექტივები. მოთხოვნილების ასეთი ზრდის ძირითადი მიზეზი იყო საბჭოთა კავშირში საავტომობილო და სატრაქტორო მრეწველობისა და ჩვენი ექსპორტის ზრდის პერსპექტივა.

ნავთის საკმაო რაოდენობით გადასამუშავებლად საჭირო იყო კრეკინგების რაოდენობის გაძლიერება, ამავე დროს საჭირო იყო ნავთის ბენზინით და ზეთად გადასამუშავებელ მოწყობილობათა შეძენა საზღვარგარეთ.

„კავშირნავთმა“ დაკვეთა მისცა შემოეტანათ საიმპორტო მოწყობილობა 50 მილიონის ღირებულებისა. მიუხედავად ამისა, ეს დაკვეთა შემცირებული იქნა 28 მილიონამდე.

ამავე დროს მთავრობის ორგანოებმა მიიღეს ყოველგვარი ზომები ნავთის მოწყობილობათა მაქსიმალურად გასანვითარებლად ჩვენს ქარხნებში.

„კავშირნავთმა“ თავის მხრივ დაიწყო სხვა საშუალებათა გამოანხვა ნავთის პროდუქტების ნაკლებობის დასაფარავად.

დღეს-დღეობით აღებულია გეზი იქიტკენ, რათა გაძლიერებული იქნეს ნავთის ამოღება იმ რაიონებში, სადაც ნავთი შეიცავს ნათელი პროდუქტის დიდ პროცენტს.

ასეთი რაიონების რიცხვს ეკუთვნის ბაქო-სურახანი და მოსილული ბოლაზი, აგრეთვე „გროზნო“-ნოვო-გროზნის საბადოები და მაიკოპი.

ჩვენმა მანქანათმშენებელმა მრეწველობამ, რათაც არ უნდა დაუჯდეს 1931 წ. ვადაზე უნდაშეასრულოს ნავთის მოწყობილობის დაკვეთა. ამ შემთხვევაში გადამუშავების პროგრამა შესრულებული იქნება მთლიანად.

„კავშირნავთი“ ყოველგვარ ღონისძიებას ხმარობს ნათელი პროდუქტის მიღების გასაძლიერებლად რაციონალიზატორული ღონისძიებათა საშუალებით და ნავთის გატარების მანძილის შესამცირებლად გადამუშავების ცენტრამდე.

გასულ წელს ჩვენ შევძელით მიგვეღწია დაკრეკინგების თვალსაჩინო წარმატებამდე. განსაკუთრებული კვარტალის განმავლობაში შეძენილი და დადგმულია ახალი კრეკინგები, ახალ მოწყობილობათა ექსპლოატაცია უკვე დაიწყო გროზნასა და ბათუმში.

შეძენილ მოწყობილობას უკვე ვღებულობთ და ის მთლიანად გაშვებული იქნება 1931 წელს ღონისძიებანი 1931 წ. ჩვენ მოგვცემს 600.000 კრეკინგ-ბენზინს.

რამდენიმედ უარესად არის ზეთის საქმე. მიუხედავად ამისა, ზეთის მოთხოვნილებათა დაფარვის გეგმის

შედგენის დროს ავტოტრაქტორის მრეწველობისა და ექსპორტის მოთხოვნილება მთლიანად დამაკმაყოფილებელია. საბჭოთა კავშირის ავტოტრაქტორის მრეწველობა მიიღებს მოთხოვნილ რაოდენობას. ამ მიზნით გამოყოფილია 230,000 ტ. სხვადასხვა მარკისა.

დარჩა დაუქმყოფილებელი მანქანის ზეთის მოთხოვნილება 50.000 ტ. რაოდენობით. „კავშირნავთი“ ლეზულობს ზომებს სავსებით დააკმაყოფილოს. მოთხოვნილება მანქანის ზეთის სუროგატით შეცვლის საშუალებით. ამ მიზნით სამეცნიერო ინსტიტუტებმა შეადგინეს სპეციალური რეცეპტები, რომლებიც შესძლებენ მანქანის ზეთის შეცვლასა და მისი მოთხოვნილების დაკმაყოფილებას.

საჭიროა მაქსიმალური ეკანომიის დაჭერა ბენზინისა და სხვადასხვა ზეთის დახარჯვის დროს. უამისოდ საეცვოა, რომ ჩვენ შევსძლოთ მთლიანად დავფაროთ მოთხოვნილება.

ყოველი შოფერისა და ტრაქტორისტის ამოცანაში შედის შექმნას მანქანის მუშაობის ისეთი პირობები, რომელიც საშუალებას მისცემს ჩვენს ავტოტრანსპორტსა და სატრაქტორო პარკს განუწყვეტილად იმუშაოს, იმ პირობით, რომ დაკმაყოფილდეს მათი განკარგულებაში არსებული ბენზინისა და ზეთის მარაგით.

უნდა მოხდეს გარღებება საქავტოგზის განყოფილებაში მუშაობაში

საზოგადოება „საქავტოგზის ავტოგზა“ აწარმოებს მუშაობას საქავტოგზის რესპუბლიკის, სამხრეთ-ოსეთის ავტ. ოლქის, აჭარისტანის და აფხაზეთის ავტონომიური რესპუბლიკების ტერიტორიის ფარგლებში. სამუშაოების დაწყების წინააღმდეგ არავითარი ცნობა არ მოგვეპოვება ჩამოყალიბდა იქ თუ არა საქავტოგზის ორგანოები დ თუ ჩამოყალიბდა, რაში გამოიხატება მათი საქმიანობა. ექვს გარეშე, რომ ყოველივე ამაში ბრალი მიუძღვის იმ ამხანაგებს, რომელნიც საქავტოგზის საოლქო განყოფილებებში მუშაობდნენ და რომელთაც დაველებული ჰქონდათ ცენტრალური საბჭოთაების ცნობების მოწოდება და რაიონების შესახებ. კამპანია ოლქების გაუქმების და რაიონების ჩამოყალიბების შესახებ საქავტოგზის სახით, 1930 წლის შემოდგომის დასაწყისში ჩატარდა.

საქავტოგზის ცენტრალურმა საბჭომ, თავის საოლქო განყოფილებებს ცირკულიარული მიმართვა დაუგზავნა, სადაც აღნიშნა, რომ საქავტოგზის რაიონების ჩამოყა-

ლიბებას საოლქო განყოფილებები უხელმძღვანელებენ. ორი-სამი განყოფილების გარდა არც ერთმა არავითარი ცნობა ცენტრალურ საბჭოს არ მიაწოდა, და არც ცნობა ის, თუ სად ჩამოყალიბდა რაიონული განყოფილება. ეს ცნობები, რომ მოსელოდა ცენტრალურ საბჭოს, ის დაიკავებდა კავშირის რაიონებთან და მიმოწერის, თუ სპეციალური წარმომადგენლის გაგზავნით გაზარდებოდა ყოველივეს, რაც მისთვის საჭირო იყო, მაგრამ საუბედუროთ ცნობები, რაიონული ორგანიზაციის მოქმედების შესახებ ცენტრალურ საბჭოს არც იმ განყოფილებებიდან აქვს, სადაც რაიონები, მოსული ცნობებით ჩამოყალიბებულია. თუმცა ცენტრალურმა საბჭომ გასული 1930 წლის 16 სექტემბრის თარიღით № 958 მიმართა თავის რაიონულ განყოფილებებს და წინადადება მისცა გადმოეცავნათ მისთვის ცნობები, თუ როდის დაარსდა და დაიწყო მუშაობა განყოფილებამ. რა და რა საექციები, კოლექტივები და უჯრედები მოაწყო, სად რა სამაციდინო წრეები ჩამოყალიბა,

მოაწყო თუ არა სარიონო კურსები, რა ზომები მიიღო გზების შეკეთების დარგში, მოაწყო თუ არა მეცადინეობა მოზარდ თაობასთან და რა გააკეთა მან საავტოტოტო საგანმანათლებლო დარგში: მოაწყო თუ არა გადარბენები და თუ მოაწყო სად, რამდენი წევრი ყავს რაიონულ განყოფილებას (ცალკალკე—იურიდიული და ინდივიდუალური, კატეგორიებით დაყოფილი ხნოვანების, სტესის, ეროვნების, პარტიულობის და სოციალური მდგომარეობის მიხედვით); რა ქონება აქვს განყოფილებას, რამდენი შემოუვიდა მას სალაროში და რა ხარჯები მის მიერ გაწეული და სხვ. ჩვენ განგებ ჩამოვთვალოთ ის საკითხები, რომელზედაც სასურველი და სავალდებულოა რაიონული განყოფილების მიერ ცნობების გადმოგზავნა ცენტრალურ საბჭოში, რათა მიეთითოს რაიონულ განყოფილებას, თუ რა უნდა გააშუქონ მათ თავის საანგარიშო მოხსენებაში, რომელიც მათ აუცილებლად სულ მოკლე ვადაში უნდა წარუდგინოს ცენტრალურ საბჭოს; წინააღმდეგ შემთხვევაში ისინი მე-



ფოლადის ცხენები მიდიან მინდვრად სამუშაოდ.

ტად უხერხულ მდგომარეობაში ჩააყენებენ საბჭოს, რომელიც ვერავითარ საერთო ანგარიშს ვერ შეადგენს და იძულებული იქნება ამის გამო—შეაფერხოს საერთო ჩრილობის მოწყვეტა.

ინსტრუქტორების მოხსენებებში, რომელნიც ცენტრალური საბჭოს მიერ რაიონებში გაგზავნილი იყვნენ, სჩანს, რომ საქვეტოგზის ორგანოთა მუშაობა აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოში დიდად განსხვავდებოდა ერთმანეთისაგან. მოვიყვანოთ მაგალითები:

აღმოსავლეთ საქართველოში

აღმოსავლეთ საქართველოში საქვეტოგზის ორგანოები თუმცა ჩამოყალიბებულათ ითვლება ბორჯომში, ახალციხეში, გურჯაანში, ლაგოდეხში, სიღნაღში, წითელ წყაროში და სავარეჯოში. მაგრამ როგორც ცენტრალურ საბჭოს ინსტრუქტორების გამოკვლევით სჩანს, არსად არავითარი მუშაობა ავტოგზის ხაზით არ ყოფილა ბორჯომის გარდა. შოლოდ ბორჯომში საქვეტოგზის ადგილობრივ ორგანიზაციის მიერ მოწყობილია ავტოკურსები, ხოლო ამ კურსებზე მუშაობის მიმდინაეობის შესახებ არავითარი ცნობები არ არის. ამიტომ არ შეიძლება დაბეჭდვითი ითქვას, თუ რამდენი კურსანტი ბორჯომში, რა პროგრამით სწავლობენ იქ მაცადინებლად და რა პირობებში შექმნილი მეცადინეობისათვის. საქვეტოგზის ბორჯომის ორგანიზაცია, როგორც სხვა ამგვარი ორგანიზაციები, საქიროთ არ სთვლის მიაწოდოს რაიმე ცნობები ცენტრალურ საბჭოს. უკანასკნელმა არ იცის რამდენი წევ-

რია ორგანიზაციაში და რა მუშაობა სწარმოებს იქ. არ მოიპოვება ცენტრალურ საბჭოში აგრეთვე არავითარი ცნობები საქვეტოგზის ახალციხის ორგანიზაციის მოქმედების შესახებ. რაც შეეხება—გურჯაანის ორგანიზაციას, ის სრულებით არ მოქმედებს. იყო შემთხვევა, რომ ცენტრალური საბჭოს მიერ ფოსტით გადაგზავნილი ლიტერატურა და მუშაობისათვის საჭირო მასალები კანონით განსზღვრულ დროს გასვლის შემდეგ, ფოსტის მიერ დაბრუნებული იყო უკან, ვინაიდან ფოსტაში ამანათის მისაღებათ არავინ გამოცხადება არ ინება. მიუღებელი და გაუსაღებელი დარჩა იქ ავტო-ლატარიის ბილეთებიც, რომლის შესახებ მიწერილობას მიწერილობაზე აგზავნიდა ცენტრალური საბჭო „ობიექტიურად“ მიზეზების გამო, — აღნიშნავს საქვეტოგზის გურჯაანის ორგანიზაციის გამგე, — გურჯაანის ავტოგზის მუშაობა წარმატებით ვერ ჩაებატარა, მაგრამ როგორც ინსტრუქტორი დასძენს, მის მოქმედებას „ნათლად ეჩვენება დაუდეგობა და სრული უყურადღებობა“, საქვეტოგზის საქმისადმი.

უწუტეშო სურათს წარმოადგენს საქვეტოგზის ორგანიზაციათა მუშაობა ლაგოდეხში, სავარეჯოში და სიღნაღში. „სიღნაღი, — ამბობს ცენტრალური საბჭოს ინსტრუქტორი თავის მოხსენებაში, — ვერ სტოვებს შთაბეჭდილებას ისეთს, რომ ავტოგზას საიმედო ორგანო შეიქმნეს იქ“. ლაგოდეხში ადგილობრივი ხელისუფლება და პარტია ნაკლებ ყურადღებას აქცევენ ავტოგზის მუშაობას. რაც შეეხება წითელ წყაროს, იქ ამ ბოლო ხანებში ჩამოყალიბდა ინსტრუქტორმა საქ-

ვეტოგზის ორგანიზაცია, მაგრამ ერთი თვე გადის და მისი მუშაობის შესახებ არა ისმის რა. ამდევ დროს კი იქ დიდი შესაძლებლობაა ავტოგზის მუშაობის გაღრმავებისა, ვინაიდან შირაქის „საქართველოს ნავთის“ მომუშავეთა შორის ბევრია ამ მუშაობით დაინტერესებული და მეტად ადვილია იქ კურსების მოწყობა.

შედარებით აღმოსავლეთ საქართველოსთან დასავლეთ საქართველოში საქვეტოგზის ორგანოთა მუშაობა უფრო ხალისიანია, თუმცა აქაც ბევრი რაიონი სდუმს და არავითარ ცნობებს არ აძლევს ცენტრალურ საბჭოს. დასავლეთ საქართველოში რაიონები ჩამოყალიბებულია ქუთაისში, ოზურგეთში, ლანჩხუთში, ჩოხტაურში, სენაკში, მარტვილში, აბაშაში, ზუგდიდში, ჩხოროწყუში, წალენჯიხში და ხობში. ამ რაიონებმა აცნობეს ცენტრალურ საბჭოს, რომ ადგილობრივ ჩამოყალიბდა საქვეტოგზის რაიონული განყოფილება და გამოითხოვეს სათანადო მასალა. მართალია, სხვა საჭირო ცნობები მათი მუშაობის შესახებ არ გადმოგზავნიან, მაგრამ ცენტრალურ საბჭოს ინსტრუქტორების მოხსენებებიდან სჩანს, რომ აღნიშნულ რაიონებში მუშაობა გაშლილია, გააყოფილა სპეციალური ამხანაგები, რომლებიც აწარმოებენ მუშაობას ავტოგზის ხაზით.

განსაკუთრებულ ყურადღების ღირსია ოზურგეთის რაიონის მუშაობა, სადაც აზნ. კვანალი დიდ ენერგიას იჩენს და იმედი უნდა ექიონებოდ, რომ სასურველად გააღრმავებს თავის რაიონში მუშაობას.

აქ ჩამოყალიბებულია უჯრედები, კეთილ-
ბა სათანადო მოხსენებები და დაარსებულია
ავტოკურსები, სადაც 86 მსმენელია გაერ-
ოიანებული. უჯრედებში მეცადინეობა ჯერ
ჯერობით მოწყობილი არ არის, მაგრამ იმე-
დით უნდა ეიჭონიოთ, რომ ეს საკითხიც მალე
იქნება მოგვარებული.

უნდა აღინიშნოს, რომ ლექტორების
მზრდი მეთად ცუდი მდგომარეობაა, რამო-
დენივე თვე იყო საჭირო ცენტრალურ საბ-
ჭოსათვის, რომ ეშოვა ერთი ლექტორი და
დროებით გაეგზავნა ის ოსტრეგეთში იქ
ქართული ენაზე ავტოკურსების მოსაწყო-
ბად. აღსანიშნავია, რომ ოსტრეგეთის რაიონ-
ული განყოფილების მეთაურობით მოწყო-
ბილი იყო შაბათობა გზების შესაკეთებლად.
ხელუჯერ იყო გაშართული ამგვარი მუშაო-
ბა და ხელ-ხელი ათასი კაცი ღებულობდა
მონაწილეობას ამ მუშაობაში.

ყურადღების ღირსია აგრეთვე ტუთისის
სარაიონო განყოფილება, სადაც ამხ. ანთიმე
ცუდილობს გაადრმავოს მუშაობა. აქაც არ-
სებობს ავტოკურსები, რომელზედაც წარ-
მატებით მიმდინარეობს მეცადინეობა.

სენაკის და ზუგდიდის რაიონებსაც ეტყო-
ბათ გამოკოცნება. მაგრამ ჯერ-ჯერობით
იქ ჩატარებული მუშაობა ვერ ჩაითვლება
დამაკმაყოფილებლად. აქაც დიდი სურვი-
ლია მოსახლეობაში ავტო-მანქანების შეს-
ხავლის და ამ მიზნით ავტოკურსების დაარ-
სებისა, მაგრამ ჯერჯერობით ეს ვერ მო-
ხერხდა. სამუშაოდ ადგილობრივი პარ-
ტიული, სახელმწიფოებრივი და პროფესიო-
ნალური ორგანოები არ უწყვეტ სათანადო
დამხმარებას ავტოგზის ორგანიზაციებს. ზუგ-
დიდში ადგილობრივი რაიონული აღმასკო-
მის თავმჯდომარე, რომელიც ამგვ. დროს
საქავტოგზის ზუგდიდის რაიონული განყო-
ფილების თავმჯდომარეა, გადაჭრით ჟღერს
აცხადებს რაიონულ ავტოკურსების მოწყო-
ბაზე.

სამხრეთ-ოსეთში

როგორც ცენტრალურ საბჭოს ინსტრუქ-
ტორი აღნიშნავს, სამხრეთ-ოსეთის ორგანი-
ზაციას, ავტოგზის სახელით შეუდგენია რა-
მოდენიმე მანქანა. იგი ექსპლუატაციას უშ-
ვება მანქანებს და მხოლოდ ამ კომერციუ-
ლი მუშაობით არის გატაცებული; მივიწყ-
ებულია საზოგადოების წესდება და ის მიზ-
ნები, რომლებსაც საზოგადოება ემსახურე-
ბა. ინსტრუქტორი მოკლებული იყო საშუა-
ლებს გამოერკვია უჯრედების და საზოგა-
დოების წევრთა რაოდენობა, ვინაიდან არა-
ვითარი ცნობები ამის შესახებ მათ არ მოე-
პოებათ. არ წარჩუმებს მეცადინეობა წრე-

ებში და არ კეთდება მოხსენებები; ავტო თუ
ტრაქტორის კურსებზე არაფერ არ ზრუნავს,
თუმცა ამისათვის მშვენიერი ჩელის შემწ-
ყობი პირობებია და დიდი შესაძლებლობა;
არის, სამხრეთ - ოსეთის ორგანიზაცია გა-
დასახლებულ ღნდა იქნეს და პასუხისმე-
ბელო მდინეთ გამოყოფილ იქნეს ამხანაგი,
რომელიც იტოვოს საქავტოგზის მუშაობა
და თავის ინერგიით შესძლებს დამახინჯებუ-
ლი მოქმედების გამოსწორებას.

საჭიროა, როგორც ცხინვალში, ისე სოფ-
ლებში მუშა - მოსამსახურეთა საერთო კრე-
ბებზე მოხსენებების ჩატარება და საზოგა-
დობა ავტოგზის მუშაობის მიმდინელობა
გაშუქება, საჭიროა აგრეთვე სამხრეთ-ოსეთ-
ში, რაიონსაკომებთან რაიონული განყოფი-
ლებების, ხოლო რაიონებში უჯრედების ჩა-
მოყალიბება, საზოგადოების იურიდიულ და
ინდივიდუალური წევრთა მოხვეჭა და მათი
სწორი რეგისტრაცია, უჯრედებში მეცადი-
ნეობის მოწყობა, ავტო და ტრაქტორის
კურსების დაარსება და საზოგადოთ ავტო-
გზის მიერ დასახულ ამოცანების ფართო
მასშტაბი გაშუქება. შესაძლებლობა ყოვე-
ლივე ამისათვის ბევრია. საქართველოს სხვა
რაიონებთან შედარებით პირობები აქ ბელ-
საყრელია და დიდი დანაშაული იქნება, რომ
ეს ცხოვრებაში არ გატარდეს.

აჭარისტანში

აჭარისტანის ორგანიზაციაც არავითარ
ცნობას არ აწვდის ცენტრს. ამ უკანასკნელ-
მა მხოლოდ ის იცის ამ ორგანოს მოქმედე-
ბის შესახებ, რასაც ცენტრალურ საბჭოს
გასტროლიორი - ინსტრუქტორი, ორი-სამი
დღითა ბათიში ჩასული მას მოახსენებს.
ევეს გარეშე, ეს საკმარისი არ არის და მო-
მავალში ამას ბოლო უნდა მოეღოს, ჩვენ
იმედს არ ვკარგავთ, რომ ბათიში ორგანი-
ზაციაში მომუშავე ამხანაგები თავის განსუ-
ყვეტილი კავშირით ცენტრთან, გამოსწო-
რებენ ამ დანაკლისს და თავის ამომწურავი
ისფორმაციებით გაუადვილებენ მუშაობას
ცენტრალურ საბჭოს. კარგი იქნებოდა, თუ
ცენტრის წარმომადგენელი უფრო ხანგრ-
ძლივად ჩებოდეს, ადგილებზე, მაგრამ ეს
დიდ და თან ზედმეტ ხარჯებს მოითხოვს,
რასაც ჯერ-ჯერობით ცენტრალური საბჭო
ვერ აიტანს. ფიქრობთ ყოველივე ეს მი-
ღებული იქნება მხედველობაში და ადგი-
ლები შეეცდებიან სათანადო ცნობების მი-
წოდებას. მაშინ ადგილი არ ექნება ერთი-

მეორის საწინააღმდეგო ცნობებს, რასაც ად-
გილო აქვს ამჟამად.

მიუხედავად ამ საკლისა, ამ ბოლო დროს
მუშაობა გამოკოცნებულია, ჩამოყალიბე-
ბულია უჯრედები, რომელთა რიცხვი თან-
დათან იზრდება, მოწყობილია წრეებში მე-
ცადინეობა 250 მსმენელთან და დაარსებუ-
ლია ავტოკურსები, რომელზედაც 230 კურო-
სანტი მეცადინეობს. რაც შეეხება აჭარისტა-
ნში საქავტოგზის რაიონული განყოფილე-
ბების ჩამოყალიბებას, მათ მუშაობას და
სოფლებში საზოგადოების მიერ დასახულ
მიზნის გატარებას, ამის შესახებ არავითარი
ცნობები არ არის, ცენტრიც დაადგომბრი
ვი ორგანიზაცია უნდა შეეცადოს ამის გა-
მოსწორებას და სათანადო ზომების მიღე-
ბას, რაც შეიძლება ახლო მომავალში.

აფხაზეთში

თითქმის იგივე მდგომარეობაა აფხაზეთ-
შიც, როგორც ინსტრუქტორი თავის მოხსე-
ნებაში ამბობს, აფხაზეთის ორგანიზაციის
ორი წლის მუშაობა მეტად უფერულია, ორ-
განიზაციის გარდა მეორე ავტო-ლატარის
ბილეთების გავრცელების არაფერი გაუკე-
თებია, თუმცა შესაძლებლობა დიდი იყო.
სასწავლებლები და სამხედრო ნაწილები
მოითხოვდნენ უჯრედების შექმნას, მაგრამ
ეგრაგითარ ხელმძღვანელობას ვერ ხელდა-
დენ. ტყვარჩელის აღმშენებლობა წინადად-
ბას იძლეოდა თავის ხარჯით ავტო-კურსე-
ბის გახსნაზე, მაგრამ სამუშაოდ, ორგანი-
ზაცია ამას ვერ გაუძღვა, საზოგადოთ ღნდა
იოტყვას, რომ საზოგადოების ინდივიდუალუ-
რი წევრთა რაოდენობა მეტად მცირეა, უჯ-
რედებიც კოლექტივები ჩამოყალიბებული
არ არის, ორგანიზაციის მუშაობა ქალაქ სო-
ხუმის ტერიტორიას არ გამოიჭრება და რაი-
ონები საესლებით მოკლებული არიან რაი-
მუშაობას ავტო გზის ხაზით, მიმდინარე
წლის დასაწყისში აყვანილია სპეციალური
მომუშავე ავტოგზის ხაზით და იმედი უნდა
ეიჭონიოთ, რომ ორგანიზაცია გააუზრუმე-
სენ თავის მოქმედებას.

საქავტოგზის ორგანოთა მუშაობა ადგი-
ლებზე ამტკიცებს, რომ მომავალ დამაკმა-
ყოფილებელი არ არის და საჭიროა სათანა-
დო ზომების მიღება, რათა საქავტოგზის მო-
ქმედებას სასურველი მიმართულება მიეცეს.
ამ მხრივ დანაშაული ცენტრსაც მიუძღვის,
მაგრამ ადგილებზე მეტი სიფხიზლეა საჭი-
რო და საჭმის მეთისეყარული. ადგილობ-
რივი ძალები და საშუალებები ამომრავე-
ბული უნდა იქნეს ამ მიზნის განსახორციე-
ლებლად. რომელსაც საზოგადოება ისახავს.

დ. მდივანი.

საბარგო ავტომობილების სატრანსპორტო მუშა- ობა ქ. ტფილისში

1928-29 წ. დამთავრების და მუშა-
ობის შედეგების გამოკვლევის დროს
განსაკუთრებული ყურადღება მიიქ-
ცია იმ მოვლენამ, რომ საბარგო ავ-
ტო - ტრანსპორტი წარსული წლის
მუშაობაში ძალიან მცირე გამოყენე-
ბის კოეფიციენტებს იძლეოდა.

საშუალო, წლიური კოეფიციენ-
ტი შემდეგს უდრიდა: დროს გამო-
ყენების 0,38; გარბენის 0,62; ტონა-
ჟის 0,65.

ამ მოვლენამ გამოიწვია განსაკუთ-
რებული მსჯელობა ხელმძღვანელ
ორგანოებისა და გადაწყვეტილი იყო
ჩატარებულიყო ქრონომეტრაჟი სა-
ბარგო ავტომობილების მუშაობის
დაწვრილებით გამოსაკვლევადა.

ეს მუშაობა ჩატარდა წარსული
წლის დასასრულს ქ. ტფილისში და
გამოაკვლია, რომ მეტი წილი ავტო-
მობილის უმოქმედოთ გაჩერებისა გა-
მოწვეულია სხვადასხვა მიზეზებით,
რომელთა მოწესილება ავტო - მკუ-
რნალობას არ შეუძლია. მოვიყვანოთ
მოკლეად გამოკვლევის შედეგები.

ქრონომეტრაჟი ეხებოდა საბარგო
ავტომობილს. მის დასატვირთად გამ-
გზავრების წამიდან უკანანელი
გზობის შემდეგ გადმოტვირთვის და-
ბოლავებამდე. თვალყურის დევნის
შემდეგ შესდგა მოყვანილი ცხრი-
ლი ცხრილი ავტომობილის სამუშაო
დღის განაწილებისა:

მისვლა დასატვირთავად 41 წუთი
02 წამი, ანუ 8,6 პროც., გაჩერება
დატვირთვამდის 54 წუთი 23 წუ-
ანუ 11,4 პროც., დატვირთვა 96 წუ-
თი 0,2 წამი, ანუ 20,2 პროც., საბუ-
თების მიღება 5 წუთი 21 წამი, ანუ
1,1 პროც., დანიშნულების ადგილას
მისუვლა 84 წუთი 55 წამი, ანუ
17,8 პროც., გაჩერება გადმოტვირ-
თამდის 78 წუთი 13 წამი, ანუ 16,4
პროც., გადმოტვირთვა 105 წუთი
35 წამი, ანუ 22, 1 პროც., გადმო-
ტვირთვის დასაბუთება 11 წუთი 58
წამი, ანუ 20,4 პროც.

სულ 477 წუთი 23 წამი, ანუ
100 პროც.

28

ლად იგებდა ყოველ იმას, რაც კი შეეძლოდა მოძრაობასა და ენერგიას. ასე იყო მომართული მისი ჭკუა-გონება. ცამეტე წლის ფორდი უკვე ფიქრობდა იმაზე, თუ როგორ მოეწყო სამთვალა საბავშვო ველოსიპედზე ძრავა, ისე, რომ მის სატერფებს (პედალებს) ფეხით გადაბრუნება არ დაეჭირებოდათ. თანდაყოლილი ნიჭი და მისწრაფობა მექანიკისადმი მის გონება-ყურადღებას ფართოდ უშლიდა გზას და მუდამ შემოქმედების გზაზე აყენებდა.

როგორც მექანიკაში გატაცებული, იგი შევიდა შეგირდად ედისონის კამპანიის მაქანათმშენებლობის ქარხანაში. — დეტროიტში: თუმცა ძალიან მალე გაიარა მან ... სათესურები და მთავარ ინჟინერის თანამდებობაზე მიაღწია, მაგრამ მაინც არ იკიწყებდა თავის ბავშვობის ოცნებას. იმის შესახებ, თუ როგორ მოეწყო ძრავას ძალის გამოყენება ფერმაში.

ფორდის შემოქმედების სულ პირველი ჩანასახი იყო იდეა სასოფლო-სამეურნეო მსუბუქი ტრაქტორის გამოგონების შესახებ. იმ დროს, როგორც დღესაც, ეს შეადგენდა ფორდის იდეალს. მაგრამ მისი იდეათა განხორციელების რიგში პირველი ადგილი დაიკავა ავტომობილმა.

ამგვარად, ჯერ კიდევ ბავში იყო თავისი ცდები, რომ დაიწყო ფორდმა. 1923 წ., როდესაც ფორდის საავტომობილო კამპანია დღესასწაულობდა თავის არსებობის ოცი წლის თავს, ფორდი 60 წლის შეიქნა.

40 წელიწადს გადაცილებული იყო იგი, როდესაც მან მსოფლიოს აჩუქა თავისი პირველი ავტომობილი, რომელიც დაამუშავა და დაამთავრა 1892 წელს. მეორე ავტომობილი კი მან გამოუშვა 1896 წელს. ამის შემდეგ ფორდი მრავალი წლის განმავლობაში მუშაობდა დაუღალავად, მუდგარდ, კარჩაკეტილად და უამრავი წლის შემდეგ — 1903 წ. დაიწყო სახელგანთქმული ავტომობილის „99“ ძლევა-მოსილი სვლა.

უმავალითო დაჟინებით და ინჟინერის კეთილსინდისიერების თავისი სიცოცხლის 28 წლიდან 40 წლამდე

ჰენრი ფორდი განაგრძობდა შრომას, რომ მისი ავტომობილი გამხდარიყო მეტად სავსე და გამძლე.

როდესაც ფორდის საავტომობილო კამპანია, რომლის ძირითადი თანხაც 28.000 დოლარს არ აღემატებოდა, თავისი პირველი ქარხანა ააშენა, პირველ ხანებშივე მას წინ გადაიდგნენ ინდუსტრიაში საერთოდ მიღებულ მეთოდების ნაკლოვანებანი და ამიტომ აუცილებელი საქმე იყო ამ ნაკლთა წინააღმდეგ სასწრაფო ღონისძიებათა მიღება.

ინდუსტრიაში იმ დროს მიღებულ საერთო მეთოდის მთავარი ნაკლი ის იყო, რომ მწარმოებლები თავის საქონელს ჰყიდდნენ ბაზრის მიერ ჯერ კიდევ ასატან უმაღლეს, მაქსიმალურ ფასებში. ფორდის კამპანია კი მიზნად დაისახა: მომხმარებლისათვის — მიწოდებინა საუკეთესო ხარისხის საქონელი, რაც შეიძლება უმცირეს ფასებში.

მაშინ, მიღებული იყო, რომ ავტომობილების სათანადოგო ნაწილები გაეყიდათ მეტად ძვირად, რითაც ავტომობილის მყიდველებს ტყავს აძრობდნენ ნაწილების გაცვეთის შემთხვევებში. ფორდის საავტომობილო კამპანია კი სულ სხვა საწინააღმდეგო გზას დაადგა: იგი თავის ზნეობრივ მოვალეობად სთვლიდა მარაგი მიეყიდა თავის კლიენტებისათვის, რაც შეიძლება მცირე ფასებში, ვინაიდან ავტომობილის მხოლოდ გაყიდვით სრულიადაც არა თავდებოდა ურთიერთობა მყიდველსა და გამყიდველს შორის. ეს უკანასკნელი თავის მორალურ ვალდებულებად სთვლიდა გაეწია კლიენტისათვის ერთგვარი სამსახურიც. ფორდის საავტომობილო კამპანიის ასეთმა მოქცევამ დიდი სამსახური გაუწია ახალი მექანიკური ტრანსპორტის გავრცელებისა და ადორცინების საქმეს, ვინაიდან ამით მან დაიმსახურა ნდობა და პატივისცემა იმ ხალხისა, რომლებიც პირველ ხანებში დიდი ეჭვითა და უნდობლობით უყურებდნენ ასეთ ტრანსპორტს.

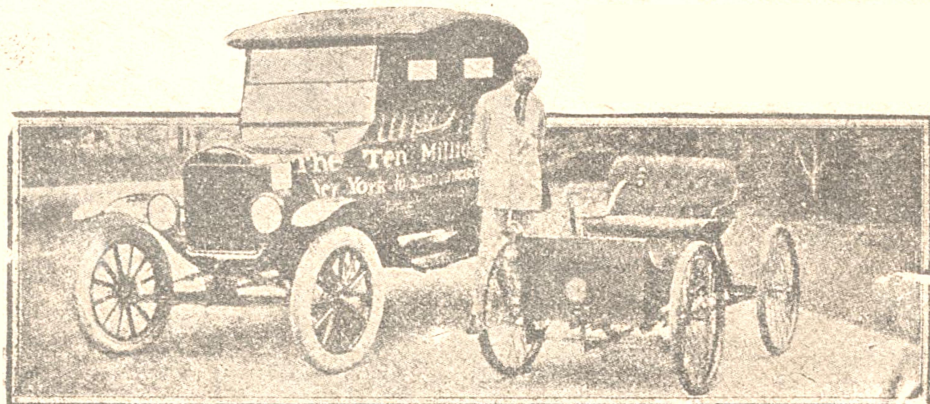
წარმოებებს ყოველთვის თან სდევს ხოლმე შურიც. ფორდის საავტომობილო ახალ კამპანიის ირგვლივაც

მალე გაიმართა დიდი განგაში. ამერიკის „უფლებების“ ისტორიაში უჩვეულო ხანგრძლივი დავასაც კი ქონდა ადგილი ამ ნიადაგზე: ერთმა ვინმემ, რომელმაც თავი აღირიცხა გამოგონებისათვის პატენტის მიმცემ ბიუროში, მაგრამ თავისი გამოგონება კი პრაქტიკულად არ დაემუშაებია, სასამართლოში საჩივარი აღძრა ფორდის საავტომობილო კამპანიის წინააღმდეგ და განაცხადა: ერთხელ მეც ვფიქრობდი თვითმობიარე ეტლის გამოგონებაზე და მე, როგორც ასეთ პიროვნებას, საპატიო გადასახადი მეზღვება ყველა იმისაგან, ვინც კი ასეთ ეტლებს აკეთებსო. ამ უცნაურ განცხადებას მხარი დაუჭირეს ყველა იმათ, ვინც კი შურითა და მტრობით შეჰყურებდნენ ფორდს.

ეს პროცესი სასამართლოში ცნობილია „სელინის პატენტის პროცესის“ სახელწოდებით და იგი გრძელდებოდა ექვსი წელიწადს. ის კამპანიები, რომლებიც პირველ ხანებში დაუჟავშირდნენ ფორდის საავტომობილო კამპანიას თანდათან გადადიოდნენ მოწინააღმდეგეთა მხარეზე.

ფორდი მიატოვა ყველამ და იგი იბრძოდა მარტოდ-მარტო. ხარჯავდა თავის უკანასკნელ რესურსებს. 1909 წელს მას თავზე ატყდება საწინელება: სასამართლომ ფორდი გაამტყუნა. ფორდმა ეს განაჩენი გასაჩივრა და საქმე მოიგო. ეს იყო გამარჯვება არა მარტო ფორდისა, არამედ ეს იყო მთელი საავტომობილო ინდუსტრიის გამარჯვებაც.

ამნაირად, ავტომობილების წარმოების უფლება დარჩა ფორდის კამპანიას და მის წინაშე დაისვა ახალი ამოცანები. ვიდრე პროცესი მიმდინარეობდა ჰენრი ფორდი მუშაობდა ისეთ მოდელზე, რომელიც მოუტანდა უდიდეს სარგებლობას იმ პირთა 95 პროც., რომელნიც უცდიდნენ ფორდის გამარჯვებას. ფორდის იდეალი კი იყო: შეექმნა ისეთი მოდელი, რომლის მართვაც ყველას შესძლებოდა და საიმედო მაქსიმალურ მოძრაობასთან ერთად იქნებოდა მექანიკურ ღირებულებით სავსე: გამძლე, სავსე და იაფი. ასეთი მოდელი გამოჩნდა



პირველი და ათმილიონიანი „ფორ. დები“.

1908 წელს, ეს იყო განთქმული მოდელი „ტ“; ამ მოდელთან ერთად გამოჩნდნენ მოდელები „რ“ და „ზ“, მაგრამ მოდელმა „ტ“ მალე განდევნა ისინი ბაზრიდან და დაიმსახურა ხალხის საერთო სიყვარული და მოწონება. ამ ამნიარად მიღწეულ იქნა მოდელის სტანდარტიზაცია. აი ამ მომენტიდან დაიწყო ფორდის საავტომობილო კამპანიის პროდუქციის არაჩვეულებრივი ზრდა.

1924 წლის 4 ივლისს, ათ მილიონად „ფორდი“ დატურდა კონვენირის ხაზიდან და დაგორდა თავის 9999999 წინამორბედების დასაყვად. ამ ავტომობილების უმრავლესობა დღევანდლამდე ემსახურება თავის პატრონებს. ფორდის ზოგიერთ სულ პირველად გამოსული ავტომობილები დღესაც ხმარებაში არიან. ამ შესანიშნავ დღემდე ჰენრი ფორდმა მიიღო მსოფლიოს 229.000.000 ცხენის ძალა. ეს ენერგიის ყოველდღიური ნაკადი უფრო მეტია, ვიდრე ის, რის მოცემაც შეეძლო 75 ნიაგარის წყალვარდნილებს, თუ მათი ძალა მთლიანად იქნებოდა გამოყენებული. ამ რიცხვიდან 9.000.000 ცხენის ძალა დაფანტულია სასოფლო მეურნეობებში „ფორდზონის“ ტრაქტორების სახით. ფორდის საავტომობილო კამპანიის პირველი ამოცანა იყო: ავტომობილის გაუმჯობესება, მისი წარმოების გაზრდა, მისი გამრყენება მილიონ ცალად და მისი გავრცელება მთელ დასახლებულ მსოფლიოში. მეორე ადგილზე იდგა იმ პირობ დამსახურების შეფასება, რომლებმაც ამ ამოცანის განხორციელების შესაძლებლობა მიიღეს.

2. ფორდის საავტომობილო კამპანიის ორგანიზაცია.

ფორდის საავტომობილო კამპანია დაარსდა 1903 წ. 16 ივნისს, კამპანიის პირველ დაწყებითი საექციონერო კაპიტალი უდრიდა 100.000 დოლარს. ამ თანხიდან ნაღდიტ დაფარული იყო მხოლოდ 28.000 დოლარი. მონაწილე იყო 12 კაცი, მათ რიცხვში ჰენრი ფორდიც. რომელსაც ეკუთვნოდა მთელი ქონების 25 პროცენტი. შემდეგ 1906 წელს, ჰენრი ფორდმა აიყვანა თავისი ულუფა 51 პროცენტამდე და მალე ამის შემდეგ შეიძინა კიდევ აქციების 7 ნახ. პროც. ასე გრძელდებოდა 1919 წლამდე, როდესაც მისმა შვილმა ედვინ ფორდმა, რომელიც თავის მამის შემდეგ დაჩა კამპანიის თაემდგომარედ, გამოიყიდა დანარჩენი აქციების 41 პროცენტიც.

1919 წლის 9 ივლისს ფორდის საავტომობილო კამპანია გარდაქმნილი იქნა დელაუარის კანონის თანახმად 100.00 დოლარის კაპიტალიტ.

ფორდის საავტომობილო კამპანიას აქვს მსუბუქი და საბარგო ავტომობი-

ლების, ტრაქტორების, პაეროპლანების, შიდა წვის ძრავების, სამოტორო გემების, ორთქლმავლების აგების პრიველეგია. ფორდის საავტომობილო კამპანია წარმოადგენს უდიდეს სამრეწველო საწარმოს მსოფლიოში, რომლის ქონების ღირებულების აღრიცხვა მეტად ძნელია.

შესაძლებელია აიგოს ქარხნების მთელი რიგი და მოეწყოს საქმე, რომელიც სიდიდით თანაბარი იქნება ფორდის საავტომობილო კამპანიის მსგავსი მოსაქმეობა - საწარმოსი, მაგრამ არავითარ ფულებს არ შეუძლია შექმნას ის ღირებულება, რომელიც მოგვცა ფორდის ოცდა ხუთი წლის გამოცდილებამ და პირადათ თვით გენრი ფორდის ამ ხნის განმავლობაში გამოყენებულმა ნიჭმა.

ფორდის ორგანიზაცია ამჟამად წარმოადგენს ჩაკეტულ ინდუსტრიალურ ჯაჭვს, რომელშიაც არ არის არც ერთი სუსტი და არა მტკიცე რგოლი. ნედლეული, ტრანსპორტი და წარმოება მთლიანად იმყოფება ფორდის საავტომობილო კამპანიის ხელში.

დაბოლოს, საქმე დაყენებულია ისე რომ ფორდის საავტომობილო კამპანიის „პროდუქციის“ გასაღება არ განიცდის სეზონურ რყევას და ამის წყალობით ფორდის მუშები და მოსამსახურეები უზრუნველყოფილნი არიან მთელი წლის განმავლობაში. საწარმოო გეგმა და ციკლები დამუშავებულია ისეთი სიზუსტით და სატრანსპორტო აპარატის სამმართველო ისე არის გაუმჯობესებული, რომ ფორდის საავტომობილო კამპანია არ საჭიროებს მასალების დიდ თანხის გზებს და ეს კი იძლევა სხვა მიზნებისათვის დიდი თანხების განთავსებულების შესაძლებლობას.

3. განყოფილებანი და საკავშირო კამპანიები

ფორდის საავტომობილო კამპანიას ჩრდილო ამერიკის შეერთებულ შტატებში აქვს ოცდა თუთხმეტი განყოფილება, რომელთაგანაც 31 წარმოადგენს ამწყობ ქარხნებს.

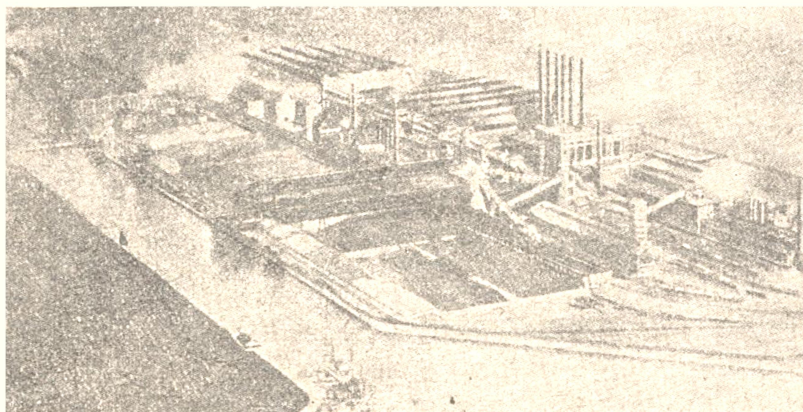
ფილდება, რომელთაგანაც 31 წარმოადგენს ამწყობ ქარხნებს. უცხოეთის განყოფილებები და საკავშირო კამპანიები იმყოფება: ანტერპენსა (ბელგია), ბუენოს-აირესში (არგენტინა), ბორდოში (საფრანგეთი), კოპენჰაგენში (დანია), გავანში (კუბა), მანჩესტერში (ინგლისი), მონტევიდეოში (ურუგუაი), როტერდამში (ჰოლანდია), სანტ-იავოში (ჩილი), სან-პაოლოში (ბრაზილია), სტოკჰოლმში (შვეცია), ტრიესტში (იტალია) და კორფში (თავისუფალი შტატი — იროლანდია). უკანასკნელი ქარხანა აწარმოებს ავრეთვე ჩამოსხმას და ნაწილების შეკრებებს ფორდის საავტომობილო კამპანიისათვის მანჩესტერში. კანადის ფორდის საავტომობილო კამპანია ფორდ სიტში (ონტარიო), უშვებს წელიწადში 150.000-მდე მსუბუქ ავტომობილს „ფორდს“, აგრეთვე საბარგო ავტომობილებს და წარმოადგენს ბრიტანეთის იმპერიის ერთ უდიდეს ქარხანას. ფორდის საექციონერო კამპანიის ძირითად ქარხანას ტაილენდ-პარკში უკავია ფართობი სივრცით 695 ჰექტარი, რომელთანაც გაშენებულია 270. ამჟამად ფორდის ამერიკის ქარხნების პროდუქცია წელიწადში აღემატება — 2.500.000 ავტომობილს „ფორდს“ და საბარგოებს.

4. ქარხანა რივერ-რუფში.

რივერ-რუფში (მიჩიგანი) ფორდის ავტომობილის კამპანიას აქვს ქარხანა, რომლის ფართობიც უდრის 2750 ჰექტარს და რომელშიაც არის გრძელი ღუმელები, კოქსის ღუმელები, ჩამოსასხმელი, მექანიკური სახელოსნოები, ამწყობი ქარხანა, ხე-ტყის სახერხი, შუშის ქარხანა, ცემენტის ქარხანა. საორთქლმავლო-შემკეთებელი სახელოსნო და ქალაქის ფაბრიკა. რკინის მადნისათვის, კოქსისთვის და ქვაცირისათვის აქ მოწყობილია საწყობები 2.000.000 ტონას ტევადობით.

5. გემთავლობა ტბებზე.

სატრანსპორტო სისტემის დასამთავრებლად, რომელზედაც მოდის რი-



რივერ-რუფის ქარხნის ნაწილი.

ვერ-რუფში რკინა ჩრდილოეთიდან და ქვა-ნახშირი სამხრეთიდან. ფორდის საავტომობილო კამპანიამ ჩაუშვა წყალში საკუთარი საბარგო გემები მდინის ვადმოსაზიდავად. პირველი მათგანი „პერნი ფორდი“, ფოლადის სამოტორო გემი, სიგრძით 611 ფუტი ჩაშვებულ იქნა 1924 წლის 1-ლ მარტს, ლორენში (ოგაიო). მეორე გემი — „პერსონ ფორდი“ — ჩაშვებულ იქნა 1924 წლის 26 აპრილს ეკორში (მიჩიგანი). ესენი იყვნენ პირველი დიდი საბარგო გემები დიდ ტბებზე, რომელნიც მოძრაობდნენ დიშელის ნავთის ძრავების საშუალებით თითოეული მათგანის ტევადობა უდრის რკინის მდინის 25.000 ტონას. საერთოდ ცნობილია, რომ დიდ ტბების გემთმავლობა წარმოადგენს მსოფლიოში ყველაზე უფრო იაფ ტრანსპორტის სახეობას. ამ ორი დიდი გემის გარდა ფორდის ფლოტს თავის

შემადგელობას აქვს კიდევ ორი პატარა ზოვის გემი — „ონეიდა“ და „ონონდაგა“, რომელთაც დააქვეთა ნახშირი ზემო ტბებზე და ბრუნდებიან ხე-ტყით დატვირთული ლანსიდან და პეკამინგიდან. ზამთარში დიდ ტბებზე გემთმავლობის დასურვის შემდეგ ფორდის გემებს ფორდის საავტომობილო კამპანიის ნაწარმები გადააქვეთა ატლანტიის ოკეანეზე.

6. დირბორნი

ფორდის საინჟინერო ლაბორატორია მოთავსებულია დირბორნში (მიჩიგანი). იქ იმყოფება დირბორნის გამომცემელი ამხანაგობა, რომელიც ბეჭდავს ფორდის საავტომობილო კამპანიის საერთაშორისო ყოველკვირეულ ორგანოს.

7. საწარმოო ფილიალები.

ფორდის საავტომობილო კამპანიას აქვს განყოფილებები, რომელნიც წარმოადგენენ საწარმოო ქარხნების კირში (ნიუ-დეერსი) გამილ-

ტონში (ოგაიო), ფლეტ-როკში (მიჩიგანი). ყველა ამ ქარხნებში, გარდა კირში არსებულ ქარხნისა, გამოყენებულია წყლის ენერგია, უფრო პატარა ზომის საწარმოო ფილიალები იმყოფებიან: ფენიქსში, ნორვილში, უსტერფორდში, პლიმუტში და ნანკინ მილსიოში, დეტროიტის ახლოს.

8. შუშის წარმოება.

ფორდის საავტომობილო კამპანიას აქვს შუშის ქარხანა გლასმირში (პენსილვანია), რომლის წლიური გამომუშავება უდრის 7.500.000 კვად. ფუტს, მეორე — საილენდ - პარკში, რომელიც იძლევა წელიწადში 2.500.000 კვადრატ. ფუტ შუშას და მესამე — რივერ - რუფში 12.000.000 კვადრ. ფუტის წლიური გამომუშავებით.

(გაგრძელება იქნება)

ზაზიმ-ზადე.

წერილები ადგილებიდან

ნუ თუ არა გვეშველება

ჩვენ თემში სამი შარა გზა იყრის თავს, რომელთაც დიდი მნიშვნელობა აქვს მთელი ჩვენი რაიონის ეკონომიურად განვითარებისათვის.

ეს გზები აერთებენ ჩვენ შხარეს რკინის გზებთან და კულტურულ ცენტრებთან. ყველაზე უფრო მნიშვნელოვანია ჩვენი თემისათვის ქ. ზესტაფონისაკენ მიმავალი გზა, თავისი, თუხის, მუხურის და საზანოს თემების ნაწარმოები, როგორიც არის — ყურძენი, ღვინო, ხილი და სხვ., სურსათი უმთავრესად ამ გზით გადადის ბაზარზე. მაგრამ ამ გზას არ ექცევა ჯეროვანი ყურადღება. საქიროა ორი ხიდის გაკეთება ისეთ პატარა მდინარეებზე, როგორიც ბუჯა და ძუსაა. რამდენი ხანია ვთხოვლობთ ჩვენ ამას, მაგრამ ჩვენი თხოვნა ჯერ-ჯერობით რჩება ხმად მღალაღებლისა უდაბნოსა შინა.

უმთავრესი კიდევ ისაა, რომ თავისი და საზანოს თემებმა თავის თემის ფარგლებში ეს გზა გააკეთოს. ზამთარ-ზაფხულ ამ გზაზე დაუბრკოლებლად შეიძლება მსვლელობა ურმით და ეტლითაც. ამ გზას მიმდინარეობა აქვს ს. საქარაზე (არა უმეტეს 3-4 ვერსის), მაგრამ საქარელები მის გაკეთებაზე არ ზრუნავენ. ამიტომ შემოდგომიდან გაზაფხულამდე გზა საქარის დაუძლეველი ტალახების გამო გაუვალია. არამც თუ ურმით. ფეხითაც ამ გზით გავლა ს. საქარაში ძნელია.

სამ-ოთხ ვერსზე გზის გაუქვებლობით ოთხი თემის გლეხობის ჩაკეტვას სოფლებში. რა უწოდოთ, თუ

არა დაუდევრობა და საკუთარი ინტერესების შეუგნებლობა?

თუ გზები არ გვექნება ხეირიანი, შეუძლებელია თავის დახწევა დღევანდელ კარჩაკეტილობისაგან და დახლოვება კულტურულ ცენტრებთან.

გზების უქონლობა ხომ შეაფერ-

ხებს კოლმეურნეობის განვითარებასაც, რომელზეცაღ ჩვენ, ლარიბი გლეხობა ვამყარებთ მთელ ჩვენს იმედებს.

ჩვენ მივმართავთ საქართველოს ავტოგზას და ვეკითხებით: ნუ თუ არა გვეშველება?

კ. პეტრიაშვილი.



ს. საქარა უგზოობით იხრჩობა.

რაიონი მოწყობილია ცენტრს

საქართველოს გასაბჭოებამდე ჩხარი უბრალო სოფელი იყო, გასაბჭოების შემდეგ კი ქალაქად იქცა.

მაგრამ ამ რაიონს არამც თუ საავტომობილო, ეტლის გზაც კი არა აქვს ხაზამდე. ამით აიხსნება ის, რომ ჩხარში ერთი ეტლიც არ არის და ჩხარელი მოქალაქე იძულებულია ზურგზე აბჯა გადაკიდებული ზილოს ტალახი 20-25 ვერსის მანძილზე —

ზესტაფონამდე. ან სვირის სადგურამდე.

უარეს მდგომარეობაში იმყოფებიან ჩხარის გარშემო მდებარე სოფლები.

ჩხარის რაიონიდან დიდძალი ღვინო გააქვთ ბაზარზე და მის გამოზიდვას დიდათ აბრკოლებს უგზოობა. ჩხარის რაიონს, რომ შესაფერი გზები ჰქონდეს, ხელსაყრელი იქნებოდა

საბარგო ავტომობილის შეძენა და მით სადგურამდე ღვინის გადმოზიდვის გაადვილება და გაიაფება.

ადგილობრივმა ხელისუფლებამ გადამწყვეტი ზომები უნდა მიიღოს შესაკეთებლად. უნდა დარაზმოს მშრომელი გლეხობა საგზაო მშენებლობის ამოცანების ირგვლივ და მტკიცეთ გაატაროს ცხოვრებაში საგზაო მშენებლობის გეგმა.

ძველი.

საქმე დაყოვნებას არ ითმენს

ვინ გინდა, რომ ჩვენში გზების უვარგისობას არ უჩიოდეს, მაგრამ ქ. ზესტაფონს და მის რაიონს ამ მხრივ პირველი ადგილი უჭირავს.

სადგ. ზესტაფონი დიდძალ ღვინოს და ხილეულობას აგზავნის ცენტრებისაკენ. სადგურზე მისასვლელი გზების შეკეთებისათვის კი არავინ არ ფიქრობს. გლეხები დიდ წვალებას განიცდიან თავიანთი ნაწარმოების სადგურზე გამოსატანათ.

ს. საქარაში — ოქტომბრიდან აპრილამდე ურმით კი არა, ცხენითაც ძნელია გავლა. ამ გზით კი ზესტაფონის სადგურზე შემოდის საზანის და თავისის თემებიდან ყურძენი, ღვინო და სხვა ნაწარმოები.

თითქმის ასეთივე მდგომარეობაშია ს. სვირიდან მომავალი გზაც. უგზოობითაა შევიწროებული ის სოფელი, რომელიც მთელ საქართველოში განთქმულია თავის ვენახებით და ღვინით. გზა კი არა — სოფელ სვირს, მდ. ყვირილაზე გასასვლელი ხიდიც არ მოეპოვება.

საჭიროა მეტი თაოსნობა, საზოგადოებრივი ძალების ამოძრავება ამ საქმის გარშემო საგზაო აღმშენებლობის უზრუნველყოფა ტექნიკური პერსონალით და იარაღით.

ასეთი მუშაობა კი აქ არ საწარმოებს. ყოფილ მაზრის ხელისუფლებას ამ მხრივ თითქმის არ გაუჩივია. რას გააკეთებს სარაიონო ხელისუფლება, ამას მომავალი გვიჩვენებს.

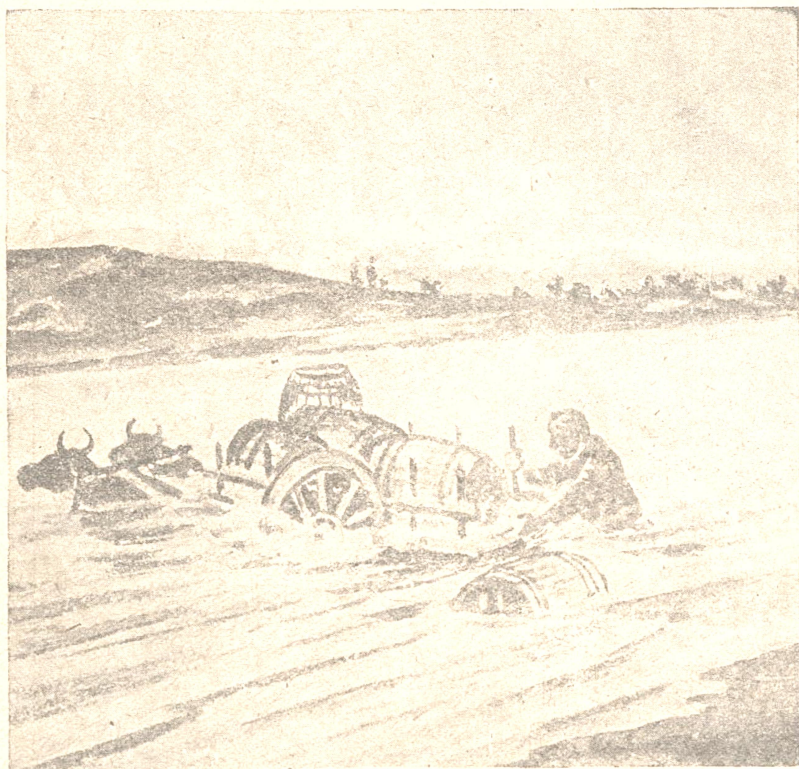
გზების უვარგისობა ერთის მხრივ აიხსნება იმითაც, რომ ამ რაიონში

არ არის გაშლილი მასიური მუშაობა გზების მოვლა — პატრონობის ირგვლივ. ავტოგზას ზესტაფონში არა აქვს თავისი განყოფილება, ამავე დროს კი აქ არის საკმაო საბჭოთა სავაჭრო და სხვა დაწესებულებანი, რომელნიც არ დაიშურებენ წვლილს საგზაო საქმის გაუმჯობესებისათვის,

თუ გამოჩნდება ვინმე ამ საქმის დამწყები.

საქართველოს ავტოგზამ ყურადღება უნდა მიაქციოს ჩვენს რაიონს, გამოგზავნოს ინსტრუქტორი და იზრუნოს ჩვენში განყოფილების გახსნაზე.

ყოფილი.



მდ. ყვირილაზე სვირელეები უხილობის გამო ხიფათში ვარდებიან.

უცდომის გასწორება

ჟურნალ „ავტოგზელი“-ს გასული წლის, დეკემბრის პირველ ნომერში მოწინავე წერილის პირველ აბზაცში სწერია: „ასეთ პრესას მარ-

ტო საქმიანი ხალხი კი არ ეტანება, არამედ მას კიდევ უფრო ხალისით კითხულობენ მუშები და გლეხები, — უნდა იყოს: „ასეთ პრესას ეტანება

არა მარტო ბურჟუაზია, არამედ მშრომელი ხალხიც“.

ჟურ. „ავტოგზელი“-ს რედაქცია.

== ЗАКСНАБТОРГ ==

ОБ'ЯВЛЯЕТ ДЛЯ СВЕДЕНИЯ

союзных и зак. федеративных организаций, находящихся на снабжении быв
Металлосклада, что вследствие

ЛИКВИДАЦИИ АКЦ. О-ВА „МЕТАЛЛОСКЛАД“

снабжение указанных
организаций

МЕТАЛЛОТЕХНИЧЕСКИМИ ТОВАРАМИ

с 1-го квартала 31 года перешло к

== ЗАКСНАБТОРГУ, ==

который осуществляет это снабжение через склады соответствующих республиканских
Снабторгов, в зависимости от территориального расположения предприятий вышеуказанных
организаций

Правление Закснабторга.

МАСЛОВОЙНЫЙ ЗАВОД № 3 „ЗАКРАСМАСЛОТРЕСТА“.

Перерабатывает сою, буковые орешки и кунжутные
семена и выпускает продукцию: соевое масло, буковое
масло и кунжутное масла для кооперативных и госор-
ганизаций Завод находится в городе Тифлисе (авлабар)

Дагестанская Ул. № 15.

ქუჩნალ „ავტოგზელი“-ს ზედაცთია

1931 წლის განავლოგაჟი გავოსტავს

12 ტეხნიკურ ფინანსის ფიგნს ქუჩნალის ფასიანი დამატების სახით

„ავტოგზელის გიგლიოთუკა“

ავტოგზელის გიგლიოთუკა გავოგა თვეუი ერთხალ და ელირავა

წლიურათ	4 მან. 80 კ.
ექვსი თვით	2 „ 40 „
ცალკე ნომერი	40 „

ქუჩნალ „ავტოგზელის“ ხელის მოწერათ დავთმოგათ იგი:

წლიურათ	4 მან.
ექვსი თვით	2 „

ხელის მოწერა მიიღება—საქ. ავტოგზის სამმართველოში—რუსთ. პროსპ. № 39, ტელეფ. № 24—05 და მის განყოფილებებში ადგილებზე.

ქუჩნალი „ავტოგზელი“

ჟოგვალთვიური, სურათებიანი, კოპულიარული ორგანოა

იგი ფართათ აუჟაგვს საავტომობილო, სატრანსპორტო, საგზაო საქმეს და ავტოგზის საქმიანოგას.

ხელის მოწერის პიროგები:

წლიურათ	6 მან.
ექვსი თვით	3 „
ქუჩნალის ცალკე ნომერი	50 კაპ.

ხელისმოწერა მიიღება: საქ. ავტოგზის სამმართველოში—რუსთაველის პროსპ. № 39, ტელ. № 24—05 და მის განყოფილებებში ადგილებზე.