

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

О Р Г А Н
Тайгинского
ГК ВКП(б)
и горсовета,
Кемеровской
области

№ 128 (2018) 10 октября 1946 года, четверг Цена 20 коп.

Накануне Дня железнодорожника работники железных дорог в письме товарищу Сталину дали слово тщательно и всесторонне подготовить свое хозяйство к зиме. Их слово не должно разойтись с делом. Этому требуют интересы советского народа, интересы претворения в жизнь сталинского плана великих работ.

(.ПРАВДА)

НЕОТЛОЖНЫЕ ЗАДАЧИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Приближается зима—самый трудный период года для железнодорожного транспорта. Зима предъявляет работникам железных дорог повышенные требования, так как объем перевозок в сравнении с прошлым годом значительно возрастет. Советский народ, осуществляя великий план созидательных работ, добивается увеличения производства. Железнодорожный транспорт должен не только быть на уровне передовых отраслей народного хозяйства, но и опережать их, давая простор развитию производительных сил страны.

Ближайшей, самой боевой и неотложной задачей является перевозка зерна нового урожая. Партийные и советские организации принимают меры к ускорению хлебоготовок. В ответ на призыв алтайских колхозников крестьянство берет на себя патристические обязательства—досрочно выполнить план хлебоготовок, дать Родине хлеб сверх плана. Железнодорожники обязаны быстро осуществлять хлебные перевозки, не допуская ни малейшей потери зерна. Особое внимание должно быть уделено перевозке хлеба из восточных районов страны. Начальник Урало-Сибирского железнодорожного округа тов. Егоров обязан образцово организовать своевременную вывозку хлеба, особенно по Омской дороге.

Наряду с перевозками хлеба первостепенное значение имеет сейчас транспортировка картофеля и овощей. Эта сезонная работа не терпит никакого отлагательства. Картофель и овощи необходимо вовремя и в полной сохранности доставить в промышленные центры для снабжения населения.

До наступления морозов на заводах, фабриках, электростанциях, новостройках и на самом транспорте необходимо создать необходимые запасы сырья и топлива. От наличия их будет зависеть нормальная работа не только промышленности, но и железных дорог. Не имея таких запасов, предприятия вынуждены будут работать «с колес», а это неизбежно создаст дополнительные трудности для железнодорожников.

Следовательно, боевая задача работников транспорта—всеммерно увеличить погрузку топлива, сырья и других важнейших народнохозяйственных грузов, изо дня в день выполнять план их перевозок. В особенности не может быть терпимо невыполнение планов по грузам угля. Недавно Министерство путей сообщения наложилось взыскание на начальника Северо-Кавказской дороги тов. Гарцуева за срыв погрузки угля по Шахтинскому отделению. Это должно послужить серьезным предупреждением и для других командиров транспорта.

По сравнению с прошлым годом железнодорожный транспорт улучшил свою работу. Возросла среднесуточная погрузка, ускорился оборот вагонов, увеличилось количество поездов, идущих по расписанию. Однако на транспорте не устранены еще крупные недостатки.

Это можно видеть из итогов работы железных дорог в только что истекшем третьем квартале. В то время как общий план погрузки был выполнен, задание по перевозкам таких важнейших грузов, как уголь, металл, руда, цемент, лес, не выполнено. Железнодорожный транспорт должен поднимать темпы своей работы и добиваться безусловного выполнения государственного плана перевозок по всем видам грузов.

В текущем году железные дороги получают от государства много средств, металла, леса и других материалов. Транспорт может работать нынешней зимой более организованно, чем в прошлые годы. Все зависит теперь от того, насколько умело железнодорожники используют полученные ресурсы и за оставшееся до наступления холодов время закончат подготовку к работе в зимних условиях.

Железнодорожники обязаны тщательно подготовиться к зиме свое сложное и многообразное хозяйство. Судьба государственного плана перевозок зимой будет во многом зависеть от того, хорошо ли отремонтирован подвижной состав, имеются ли в запасе исправные паровозы, обеспечена ли бесперебойная работа экипировочных устройств. Надо проверить, как подготовлены к зиме жилые помещения, комнаты отдыха паровозных и кондукторских бригад, столовые и другие бытовые учреждения.

До наступления холодов осталось немного времени, однако с подготовкой к зиме на транспорте не всюдостоят благоприятные условия. Ряд дорог, особенно Дальневосточного округа, которые первыми вступают в зиму, не справляется с заданиями по ремонту локомотивов. На магистралях Дальнего Востока, Сибири и Урала плохо организован ремонт вагонов.

Отстают от плана восстановление вторых путей, узлов, паровозных депо на грузонапряженных линиях Донбасса и Криворожья. Между тем именно здесь предстоят огромные перевозки угля, руды, металла. Нужно принять все меры к тому, чтобы ускорить ремонтные и восстановительные работы. Нужно также ускорить темпы нового строительства на дорогах Урала и Сибири с тем, чтобы важнейшие стройки были закончены и сданы в эксплуатацию в намеченные сроки.

Зима—суровый ревизор на транспорте. Она разоблачит тех людей, которые подготовку к работе в зимних условиях подменяют болтовней и писаниной. Осенью прошлого года на Оренбургской дороге говорили: «К зиме у нас все готово». Но, когда пришла зима, магистраль провалила работу. Из-за неполноты работ паровозов, из-за медленной уборки снега начались недопустимые перебои в движении поездов.

Этого не случилось бы, если бы партийные организации и прежде всего Чкаловский обком

партии своевременно вскрыли крупнейшие ошибки в работе командиров дороги, подвергли их критике, подняли коммунистов и всех железнодорожников на устранение недочетов.

И в нынешнем году некоторые партийные организации не уделяют достаточного внимания вопросам подготовки транспорта к зиме. Партбюро депо Москва Горьковская Московско-Курской дороги на протяжении лета неоднократно получало сигналы о том, что хозяйственники скрывают большие простои паровозов в ремонте, ставят в запас неисправные локомотивы. Знал об этом и Таганский райком партии. Однако они не обратили на эти сигналы никакого внимания. Партийные организации обязаны мобилизовать железнодорожников на преодоление зимних трудностей, повысить у каждого из них чувство ответственности за выполнение государственных заданий.

Железные дороги в своей деятельности тесно связаны с подстанциями путей промышленных предприятий. Более 70 процентов всех грузов, перевозимых транспортом, грузятся на подстанциях путей промышленности. Поэтому промышленные министерства, местные советские и партийные организации должны уделить серьезное внимание подготовке к зиме подстанций путей и транспортных цехов. В зимних условиях особенно важно добиться, чтобы погрузка и выгрузка на подстанциях путей производилась равномерно днем и ночью и при любой погоде.

Зимой наибольшие трудности на транспорте возникают из-за снежных заносов. К борьбе с заносами надо готовиться теперь, чтобы не повторять ошибок прошлого года. Необходимо сейчас же проверить и повсеместно исправить все снегозадерживающие и снегоуборочные средства. При возникновении снежных заносов местные партийные и советские организации должны проявлять большую мобильность, во время приходить на помощь железнодорожникам, чтобы никоим образом не допустить перебоев в движении поездов.

На железных дорогах широко развернулось предоктябрьское социалистическое соревнование. В ходе его выросло немало стахановцев, чей опыт, чьи методы труда во многом способствуют улучшению работы транспорта. Железнодорожники—передовой отряд трудящихся нашей страны. Как в мирные годы, так и в годы войны они неоднократно доказывали свою преданность делу партии, делу строительства социализма. Накануне Дня железнодорожника работники железных дорог в письме товарищу Сталину дали слово тщательно и всесторонне подготовить свое хозяйство к зиме. Их слово не должно разойтись с делом. Этому требуют интересы советского народа, интересы претворения в жизнь сталинского плана великих работ.

В Совете Министров СССР и в ЦК ВКП(б)

О Совете по делам колхозов

Совет Министров СССР и ЦК ВКП(б) постановили:

1. В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б) о создании при Правительстве СССР Совета по делам колхозов, образовать Совет по делам колхозов при Правительстве СССР в следующем составе:

- Андреев А. А.**—заместитель Председателя Совета Министров СССР.
- Андрянов В. М.**—член Оргбюро ЦК ВКП(б).
- Абаев Б.**—председатель колхоза им. Калинина Алма-Атинской области, Казахской ССР.
- Бобокалонов П.**—председатель колхоза им. Сталина Ленинобадской области, Таджикской ССР.
- Багирова Б. А.**—звеньевый колхоза им. Ворошилова Касум-Измайловского района, Азербайджанской ССР.
- Бахалдина В. Н.**—директор Шипуновской МТС Алтайского края.
- Бенедиктов И. А.**—Министр земледелия СССР.
- Березин С. К.**—председатель колхоза «Вперед» Ярославской области.
- Березин И. Е.**—секретарь Сальского РК ВКП(б) Ростовской области.
- Глебов Ф. И.**—председатель колхоза им. Кирова Горьковской области.
- Головатый Ф. П.**—председатель колхоза «Стахановец» Саратовской области.
- Гринько Ф. М.**—председатель колхоза им. Молотова Алтайского края.
- Доронин П. И.**—секретарь Курского обкома ВКП(б).
- Демидов С. Ф.**—зам. председателя Госплана СССР.
- Джигурия Г. Г.**—председатель колхоза им. Ленина Гальского района, Грузинской ССР.
- Дуконевский Ф. И.**—председатель колхоза «Здобицу Жовтня» Киевской области, УССР.
- Егоров И. С.**—пред. колхоза «Победа» Московской области.
- Игнатев С. Д.**—зам. начальника управления ЦК ВКП(б).
- Коротков С. К.**—председатель колхоза им. Сталина Чувашской АССР.
- Кузнецов Д. В.**—председатель колхоза им. Ленина Днепропетровской области, УССР.
- Кузьмин С. Я.**—председатель колхоза «Путь Ильича» Тамбовской области.
- Кукина Н. П.**—председатель колхоза «Культиватор» Кировской области.
- Наибандия М. Н.**—председатель колхоза им. Микояна Эчмиадзинского района, Армянской ССР.
- Османов Т.**—заведующий фермой колхоза «Танен» Фрунзенской области, Киргизской ССР.
- Пальдер Г. Н.**—секретарь Владимирского обкома ВКП(б).
- Патолдчев Н. С.**—секретарь ЦК ВКП(б).
- Перов Г. В.**—член комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б).
- Садчиков М. В.**—председатель Балаковского райисполкома Саратовской области.
- Селезнев П. И.**—секретарь Краснодарского крайкома ВКП(б).
- Снарский С. П.**—председатель колхоза «Первая пятилетка» Куйбышевской области.
- Соколов Т. И.**—председатель Новосибирского облисполкома.
- Трушквич Ф. Т.**—председатель колхоза «Красный огородник» Минской области, Белорусской ССР.
- Турсукулов Х.**—председатель колхоза им. Багановича Ташкентской области, Узбекской ССР.
- Ундасынов Н. Д.**—председатель Совета Министров Казахской ССР.
- Хрущев Н. С.**—председатель Совета Министров УССР.
- Чухан А. Б.**—председатель колхоза «Коммунистический маяк» Ставропольского края.
- Шадрия К. П.**—председатель колхоза «Гигант» Новосибирской области.
- Эрсариев О. Г.**—председатель колхоза им. Тельмана Ташаузской области, Туркменской ССР.
- Юсупов У.**—секретарь ЦК ВКП(б) Узбекистана.

2. Председателем Совета по делам колхозов утвердить т. Андреева А. А., заместителями Председателя т.т. Андрянова В. М. и Патолдчева Н. С. и секретарем Совета Перова Г. В.

3. Установить, что Совет по делам колхозов имеет в республиках, краях и областях своих представителей в качестве контролеров от Центра, независимых от местных властей.

4. Поручить Совету по делам колхозов в месячный срок разработать и внести на утверждение Совета Министров Положение о Совете по делам колхозов и план работы Совета.

Завоевали дорожное переходящее красное знамя

По итогам работы за сентябрь Тайгинское отделение движения вышло в число передовых и завоевало дорожное переходящее красное знамя.

В октябре движущие усилили напряжение в труде и борются за успешное выполнение обязательств,

взятых в предоктябрьском соревновании. Особенно хорошо работает диспетчер восточного круга т. Маслов. Он систематически организует проследование поездов «красными стрелами».

Из дежурных по отделению первенство в соревновании держит т. Алешин. Смена, возглавляемая тов. Алешиним, перевыполняет план погрузки и выгрузки. Коллектив движущих обязался закрепить достигнутые успехи, подготовить достойную встречу приближающемуся празднику—29-й годовщине Великого Октября.

Смена, возглавляемая тов. Алешиним, перевыполняет план погрузки и выгрузки.

Коллектив движущих обязался закрепить достигнутые успехи, подготовить достойную встречу приближающемуся празднику—29-й годовщине Великого Октября.

Предоктябрьское соревнование

О присуждении переходящих красных знамен горкома ВКП(б) и горисполкома за выполнение обязательств, взятых в предоктябрьском социалистическом соревновании за сентябрь месяц 1946 г.

Постановление бюро Тайгинского горкома ВКП(б) и горисполкома от 9 октября 1946 года

За лучшее выполнение обязательств, взятых коллективами предприятий города в предоктябрьском соревновании, присудить переходящее красное знамя горкома ВКП(б) и горисполкома коллективу отделения службы движения (начальник т. Кожевников, секретарь партбюро т. Калялин, пред. МК т. Рандина), выполнившего в сентябре общий план погрузки на 102 проц. и план выгрузки на 125 проц.

Присудить переходящее красное знамя горкома ВКП(б) и горисполкома коллективу артели «Строитель коммунизма» (председатель т. Синев, секретарь парторганизации т. Ботьев), выполнившего в сентябре производственный план на 124 проц.

Секретарь Тайгинского ГК ВКП(б) И. БЕЛОГИН.

Председатель Тайгинского горисполкома Б. ЛАПТЕВ.

О присуждении переходящего красного знамени горкома ВКП(б) мастерскому участку Тайгинского леспромпхоза треста «Северомузбасслес» за сентябрь месяц 1946 года

Постановление бюро Тайгинского горкома ВКП(б) от 9 октября 1946 г.

Рассмотрев итоги работы мастерских лесоучастков по выполнению обязательств, взятых трудящимися леспромпхоза в предоктябрьском социалистическом соревновании за сентябрь, бюро горкома ВКП(б) постановляет:

Переходящее красное знамя горкома ВКП(б) присудить Сурановскому лесоучастку (мастер т. Телицин, партгруппорг т. Бакилина), обеспечившему выполнение плана по заготовке леса на 103 проц., подвозке — на 106 проц.

Секретарь Тайгинского горкома ВКП(б) И. БЕЛОГИН.

Впереди бригада т. Буркова

Коллектив склада топлива готовит достойную встречу приближающемуся празднику — 29-й годовщине Великого Октября. Первенство в предоктябрьском соревновании завоевала бригада, которой руководит дежурный по складу т. Бурков. Бригада план истекшего месяца выполнила на 182 процента.

Образцы в работе показывает бригада грузчиков, возглавляемая т. Бучигиным. Грузчики т.т. Лысенко, Максимов, Горковенко выполняют сменное задание на 180 процентов.

По-стахановски работают угольщики т.т. Артамонова, Данина, Рядных, Коновалова и многие другие.

Коллектив склада принял горячее участие в подготовке экипировочных обустройств к зиме. Закончены ремонтные работы на угольной эстакаде, своими силами произведен настил вдоль разгрузочной горки, приведена в порядок смазочная, оборудована кузница.

Е. Высоцкий.

Нач. склада топлива.

ТЩАТЕЛЬНО ПОДГОТОВИМСЯ К ЗИМЕ

РЕЗУЛЬТАТЫ КВАРТАЛЬНОГО ОСМОТРА

На днях комиссия под председательством зам. начальника отделения службы движения т. Дмитрия провела квартальный осмотр путей, стрелок, крестовин и устройств СЦБ на ст. Тайга.

Осмотр показал, что стрелочное хозяйство в большинстве своем содержится в надлежащем порядке. Хорошую оценку получили стрелки, прикрепленные к младшим стрелочникам т.т. Ерохину и Фофановой. Стрелки чистые, указатели в порядке, слабых болтов на стрелочных переводах нет. За отличное содержание стрелок этим

людям объявлена благодарность. Вместе с этим выявились безобразные факты запущенности отдельных стрелок. Младшие стрелочники т.т. Ворончихина, Купалева и Кривоусов недобросовестно относятся к выполнению своих служебных обязанностей, свои стрелки содержат в запущенном состоянии и не готовы к работе в зимних условиях.

Выявилось и то, что путевое хозяйство не подготовлено к зиме. В пути лежит много гнилых шпал и дефектных рельс, требующих немедленной замены. Парко-

вые пути имеют ряд допущенных закладок. Стыковое крепление доведено до полного комплекта.

Все эти факты говорят о том, что руководители дистанции путей, в частности т. Ряпша, своевременно не побеспокоились об оздоровлении путевого хозяйства, допустили его на самотек; допустили стоволятакому безответственному дорожному мастеру, как т. Макин, который, по сути дела, сорвал подготовку к зиме своего округа.

В. Соколов

Инженер станции Тайга.

В РАБОТЕ ПАРОВОЗНОГО ДЕПО НЕОБХОДИМ РЕШИТЕЛЬНЫЙ ПЕРЕЛОМ

Сентябрь — решающий месяц в подготовке к зиме. По итогам работы истекшего месяца можно судить, насколько то или иное предприятие подготовилось к обеспечению бесперебойного продвижения поездов в условиях суровой сибирской зимы.

Одним из основных и важнейших показателей работы паровозников является отсутствие браков в работе.

Как же обстоят дела в этом отношении у Тайгинских паровозников? Нужно прямо сказать, плохо. Состояние подготовки паровозного парка к зиме, качество ремонта паровозов и подготовка кадров к работе в зимних условиях внушают серьезную тревогу.

В сентябре по вине тайгинских паровозников были допущены грубейшие браки в работе, проезды семафора и контрольного столбика, порчи паровозов в пути с требованием резерва и разрывы поездов.

Проезды запрещающих сигналов являются причиной не только того, что среди отдельных паровозников трудовая дисциплина находится на низком уровне, но главным образом потому, что не проводится инструктаж паровозных бригад перед поездкой. Контроль за их работой в пути следования поставлен совершенно неудовлетворительно.

Необходимость создания специальной комнаты для инструктажа паровозных бригад перед отправлением их в поездку доказана опытом челябинцев. Об этом опыте очень много говорилось в печати. О нем хорошо знают и руководители паровозного депо т. Яценков и т. Высоцкий. Но применить этот опыт в Тайге оказались бессильными. Нет, де мол, подходящей комнаты.

Согласно приказа МПС № 1038/Ц руководство депо обязано систематически не реже одного раза в декаду проводить

внезапные проверки выполнения паровозниками в пути следования своих обязанностей, предусмотренных ПТЭ и приказами МПС. Но заместитель начальника паровозного депо по эксплуатации т. Высоцкий игнорирует этот приказ, внезапных проверок не проводит.

В депо царит беспечность и благодушие. Имевшиеся в сентябре порчи паровозов в пути произошли вследствие грубого нарушения самими командирами депо инструкций по сварочным работам и по освидетельствованию деталей магнитным контролем. Кроме того и на других участках дороги были допущены порчи паровозов, прошедших в Тайге подемочный ремонт из-за того, что опять-таки не были выполнены требования инструкции ЦТ/1417 по сварочным работам. В ремонте паровозов допускались курьезности и невыполнение правил ремонта локомотивов.

Так, например, излом дышла на паровозе машиниста Харькова произошел потому, что и. о. мастера промывочного цеха Михайлов и бригадир комплексной бригады Симонов навесили неидентифицированные дышла. Разрыв крейцкопфа на паровозе машиниста Невзетаева произошел из-за того, что при ремонте крейцкопфа электросваркой было допущено нарушение инструкции ЦТ/1417, а установить лицо, которое производило этот ремонт, не представляется возможным, потому что мастер Лобанов и инженер по ремонту Сайко сами грубо попирают эту инструкцию — не ведут учета ремонта электросваркой ответственных деталей паровозов. В депо допускают до ремонта ответственных деталей технически неграмотных электросварщиков, не сдавших испытаний; не производят клеймение ответственных деталей после сварки; электросварщики клейм не имеют.

Начальник депо т. Яценков и старший приемщик Министерства Шамаков В. П. мер к пресечению этих безобразий не принимают.

Низкое качество ремонта паровозов руководители депо пытаются объяснить тем, что сейчас происходит ремонт здания цеха подемки и поэтому, дескать, нет условий для работы мастеров. На самом же деле основной причиной такого позорного явления служат штурмовщина и погоня за количественными показателями, наличие обезлички в ремонте, отсутствие контроля со стороны командиров цеха подемки и приемщиков МПС. Резко сказывается на качестве ремонта локомотивов совершенно неудовлетворительная работа заготовительного цеха подемки, отсутствие запасных частей и переходных комплектов.

Разве терпимо такое положение, когда паровоз № 20-3027 начался ремонтировать комплексная бригада цеха подемки Шмидта, а заканчивался подемочный ремонт слесарями промывочного цеха?! Такая же обезличка была допущена при подемочном ремонте паровоза № 3540. Разве можно терпеть дальше нарушения технологии ремонта ответственных деталей?

Нет, этого терпеть дальше нельзя. Так «готовить» паровозный парк к зиме недопустимо. Это должны уяснить себе твердо и начальник депо т. Яценков, его заместитель по ремонту т. Польских и старший приемщик Министерства т. Шамаков. Необходим решительный перелом в работе по подготовке паровозного парка к зиме.

Инженер-лейтенант тяги

И. Левашин.

Пом. ревизора МПС по безопасности движения на Тайгинском участке.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОБЗОР

Работа Парижской Мирной конференции вступает в свой заключительный этап. В течение минувшей недели происходили последние заседания комиссий, а теперь начались пленарные заседания. Ряд решений комиссий, в частности о репарациях с Италией, о статуте Свободной Территории Триест носят несправедливый характер, принятый на комиссиях очень небольшим числом голосов, при значительном числе воздержавшихся. Порою голосование в комиссиях носило чисто формальный характер. Так 7 октября только в комиссии по политическим и территориальным вопросам для Италии голосование происходило 55 раз. Некоторые члены комиссии, не вдумываясь в существо вносимых предложений, голосовали в зависимости от того, какая делегация выдвигает данное предложение.

Подобная тактика блока делегаций, составляющих англо-американское большинство, привела к такому положению, что многие комиссии не имеют согласованных мнений и потому должны будут представлять на пленум конференции несколько предложений по одному и тому же вопросу. Советская делегация будет продолжать отстаивать демократические принципы на пленарных заседаниях.

6 октября пленум Мирной конференции принял регламент для заключительных заседаний. Решение, что на обсуждение проекта мирного договора с Италией отводится 3 дня. На обсуждение проектов договоров с Венгрией, Румынией, Болгарией и Финляндией — по одному дню на каждый договор.

7 октября началось обсуждение договора с Италией. В центре внимания статут Свободной Территории Триест. Представитель Белорусской делегации т. Киселев выступил против ряда неправильно принятых пунктов, соответствующих комиссиям. Некоторые из предложенных пленуму пунктов договора создают угрозу вмешательству во внутренние дела союзных государств и являются явной несправедливостью и оскорблением для каждого независимого, свободолюбивого государства.

Государственный секретарь Соединенных Штатов Бирнс дважды — 6 сентября и 3 октября — выступал по германскому вопросу. Пер-

вая речь, произнесенная в германском городе Штутгарте, вызвала недоумение и тревогу в ряде стран и в первую очередь во Франции.

Предложенный Бирнсом курс на восстановление экономической мощи Германии в условиях, когда в западных зонах ее разоружение идет черепашьими шагами, был воспринят во Франции очень настороженно. Страна, которая между 1870 и 1940 г. трижды была жертвой немецкого вторжения, не может относиться безразлично к тому, насколько обеспечена ее безопасность. Разоруженная немецким вторжением, Франция не получает репараций и не имеет еще договора, определяющего обязательства Германии на этот счет. Французы, естественно, встревожены тем, что вопросом восстановления Германии уделяется больше внимания, нежели пострадавшим от ее агрессии союзным странам.

8 октября Бирнс выступал в Париже и обращался на этот раз к французам. Это выступление, видимо, должно было сгладить то неблагоприятное впечатление, которое произвела сентябрьская речь. Однако главный вопрос, вопрос о том, будет или не будет достаточно успешно разоружаться и демократизироваться Германия, ясного ответа не получила.

Американское предложение разоружения Германии на 40 лет, тем самым создавая неуверенность в безопасности для всех соседей Германии. Эта неуверенность имеет тем больше оснований, что в реакционных кругах Австрии и Америки уже раздаются достаточно громкие голоса, предлагающие «примирение» Франции и Германии.

Самое надежное и радикальное решение вопроса — точное выполнение решений Потсдамской конференции, направленных к действительному уничтожению германского милитаризма и фашизма. Именно в этом, как заявил тов. Сталин английскому журналисту Александру Верту, заложена одна из самых важных гарантий установления прочного и длительного мира.

Представитель СССР в Совете для Японии генерал-лейтенант Деревяшко сделал на заседании Совета заявление, в котором выразил беспокойство по поводу деятельности демобилизационного бюро при японском правительстве. Он обратил, в частности, внимание Совета на то обстоятельство, что в демобилизационном управлении использован личный состав того отдела японского генерального штаба, который

ведет разведку против СССР. В демобилизационном управлении почему-то имеется отдел «по изучению исторических фактов», который занят обобщением опыта минувшей войны, что едва ли нужно капитулировавшей Японии. Эти и ряд других фактов вынудили т. Деревяшко указать, что распущенный японский генеральный штаб практически продолжает существовать.

Генерал-лейтенант Деревяшко предложил ликвидировать в демобилизационном управлении отделы, не имеющие отношения к собственно демобилизации, и уволить из этого управления и других государственных учреждений всех офицеров и сотрудников японской разведки и генерального штаба.

Заявление советского представителя, имеющее большое значение для обеспечения мира и безопасности на Дальнем Востоке, было поддержано английским представителем Боллом и несомненно вызовет благоприятное отношение у всех подлинных сторонников разоружения и демократизации Японии.

В. Гришанин.

Ответственный редактор

Т. ДЕМИДОВ