

ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ФИЗКУЛЬТУРНИКА

Сегодня Всесоюзный день физкультурника, праздник молодежи, праздник всей Советской страны. Армия физкультурников Советского Союза встретила решение правительства об учреждении этого дня, как новое доказательство внимания партии и правительства к нашему советскому физкультурному движению, как новое проявление заботы о развитии спорта в нашей стране.

Установление единого Всесоюзного дня физкультурника еще раз наглядно показывает, что физическое воспитание миллионов трудящихся партия и правительство рассматривают как дело первостепенной государственной важности.

Ни одна страна, кроме советского государства, ни одно правительство, кроме советского, не предоставляют молодежи таких богатейших возможностей для занятия физкультурой. Достаточно сказать, что государственные ассигнования на физкультуру и средства, расходуемые профсоюзами, колхозами и добровольными спортивными обществами, составляют в этом году сотни миллионов рублей. В городах Советского Союза насчитываются свыше 700 стадионов, около 10 тысяч спортивных площадок, 430 водных станций, почти 5 тысяч лыжных станций, свыше двух с половиной тысяч спортивных залов. Трудящиеся нашей страны имеют возможность заниматься спортом под руководством опытных инструкторов и высококвалифицированных тренеров.

Эти условия, в сочетании с неуклонным ростом зажиточности населения и самым коротким в мире рабочим днем, обеспечили вовлечение в физкультуру огромных слоев населения. Сейчас в нашей стране количество людей, полностью сдавших испытания на значок «ГТО» («Готов к труду и обороне») и школьный значок («БГТО») превышает 7 миллионов.

Массовый разворот физкультурного движения, естественно, обеспечил и качественный рост советского спорта. В гиревом спорте (поднятие тяжестей) абсолютное большинство мировых рекордов превышено советскими спортсменами. Сейчас команды из одной страны мира не смогут выиграть матч у наших гиревиков. Несколько мировых и европейских рекордов побито нашими пловцами, конькобежцами, легкоатлетами. Имена лучших представителей советского спорта: Бойченко, Озolina, Васильева, Попова, Божко, Исаковой, братьев Знаменских, Туровой, сверхметких стрелков И. Андреева, Титова и других — широко известны за рубежом. Не раз советские спортсмены показали свое высокое мастерство и добивались внушительных побед на стадионах Парижа, Антверпена, Осло и других западноевропейских столиц.

Физические упражнения, игры, спорт все шире входят в быт

трудящихся, и не только в городах, но и в колхозах, аулах, кишлаках всех союзных и автономных республик СССР.

Советский народ хорошо знает, что физкультура в нашей стране — не самоцель, а мощное средство воспитания сильного, мужественного поколения, готового к плодотворному социалистическому труду и доблестной защите родины.

Многое достигнуто советскими спортсменами, многое сделано, но еще больше предстоит сделать. До последнего времени некоторые руководящие работники физкультурного движения всю физкультуру сводили лишь к красивым зрелищам, развлечению. Это в корне неверно. Физкультура была и остается неотъемлемой частью коммунистического воспитания.

Не ослабляя энергии, рука об руку с ленинско-сталинским комсомолом следует бороться за вовлечение новых и новых миллионов людей в физкультурное движение.

Подчас приходится сталкиваться с безобразными фактами полного забвения массовой учебно-тренировочной физкультурной работы, особенно по оборонным видам спорта. В этом также в кратчайшие сроки мы должны добиться перелома.

Многое следует сделать для оживления физкультурной работы в деревне. Прошедшие спартакиады колхозников показали наличие в деревне колоссального резерва для физкультурного движения. Но эти резервы используются еще чрезвычайно слабо. Среди 7 миллионов значкистов «ГТО» едва ли наберется больше 5 процентов сельских физкультурников. Это ничтожно мало. Колхозная деревня может дать физкультурному движению миллионы участников, и в их числе тысячи выдающихся мастеров спорта, которые составят гордость нашей страны.

Слабо еще работают наши физкультурные организации среди детей. Некоторое оживление в детском и юношеском спорте, наметившееся в дни подготовки ко Всесоюзному дню физкультурника, надо закрепить и двигать дальше.

Наши физкультурники помнят слова лучшего друга физкультурников товарища Сталина, что нам надо «вырастить новое поколение рабочих, здоровых и жизнерадостных, способных поднять могущество Советской страны на должную высоту и защитить ее грудью от покушений со стороны врагов» («Вопросы ленинизма», стр. 383).

Это указание любимого вождя народов было и будет законом для всех физкультурных организаций, для каждого советского физкультурника и физкультурницы.

Всесоюзный день физкультурника послужит отправной точкой для нового небывалого подъема советского спорта!

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ИМЕНИ ТРЕТЬЕЙ СТАЛИНСКОЙ ПЯТИЛЕТКИ



Кандидат ВКП(б) плотник — стахановец вагонного депо Новокузнецк тов. В. КУРОЧКИН.

ВСЕ ПОЕЗДА ОТПРАВЛЕНЫ ПО РАСПИСАНИЮ

Включившись в социалистическое соревнование сто процентников мы широко развернули индивидуальное соревнование на одно дежурство.

Вступая на дежурство в ночь на 16 июля мы, командиры единой смены отделения № 2, заключили социалистический договор с командирами единых смен, решающих станций Усаты и Новокуз-

нец-сортировочная с товарищами Шабалиным и Литвенко.

В своих обязательствах мы поставили задачу отправить все поезда строго по наркомовскому графику и подвезти местный груз к местам выгрузки.

О заключенном социалистическом договоре командиры единых смен на станциях рассказали работникам своих смен.

С КРИВОНОСОВСКОЙ СКОРОСТЬЮ

17 июля лучший машинист паровозного депо Новокузнецк тов. Петрашов, помощник машиниста тов. Кривопустов и кочегар Гладков на паровозе № 738-19 провели на участке Мундыбаш-Новокузнецк тяжеловесный поезд весом 3146 тонн с коммерческой скоростью 37,7 километра в час.

Д. ПАРОМОНОВ — техник по безопасности паровозного депо Новокузнецк.

Призыв Северо-Донецких железнодорожников подхвачен

С большим воодушевлением встретил коллектив вагонного участка Новокузнецк обращение стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги и вызов на социалистическое соревнование нашей дороги.

На многочисленном собрании депо, где обсуждалось обращение лучших людей Северо-Донецкой дороги, стахановцы и командиры вскрыли ряд существующих недостатков работы депо пункта технического осмотра еще тормозящих в успешном выполнении производственных измерителей.

В своих выступлениях стахановцы и командиры брали на себя социалистические обязательства большевистскими делами ответить на обращение передовых людей.

Стахановец — мастер пункта технического осмотра вагонов тов. Шкурак сказал: «Мы имеем все возможности работать еще лучше, еще организованней. Осваивая замечательный опыт мастеров Лыкова, Холяпина, мы убедились, какие огромные наши возможности в деле максимального использования подвижного состава, как много вагонов дополнительно можно дать для повышения погрузки угля и металла».

Замечательный почин новатора т. Лыкова мною первым подхвачен по магистрали Кузбасса и я вызываю на социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки мастера тов.

Лыкова, чтобы не только еще лучше освоить укрупненный вид ремонта вагонов в поездах, держать к концу смены нулевой остаток и отправлять точно по наркомовскому графику все поезда, но и обязуюсь к Дню торжества железнодорожников своей сменой сделать 40 вагонов годового ремонта в поездах без отцепки и подготовить смену для сдачи испытаний по Правилам технической эксплуатации на «хорошо» и «отлично».

Член ВКП(б), мастер тов. Рудько в своем выступлении заявил: «Коллектив пункта технического осмотра вагонов ст. Новокузнецк-сортировочная единодушно присоединяется к обращению стахановцев Северо-Донецкой дороги и обязуется все вагоны, требующие текущего ремонта, не пропускать в депо, а ремонтировать на пункте технического осмотра».

В творческом труде социалистического соревнования вагонники Новокузнецка самоотвержено борются за успешное выполнение указаний товарища Л. М. Кагановича о государственном плане перевозок. Вместе с этим растут новые стахановцы-мастера своего дела, выдвигаются молодые, способные командиры, организаторы высокопроизводительного труда. В недавно-прошлом сменный мастер т. Шкурак был ничем не выделяющимся рядовым работником, а сейчас новатор укрупненного

вида ремонта в поездах, замечательный организатор.

Правильно определив свои задачи в соответствии с решением XVIII съезда партии, парторганизация во главе с молодым, недавно избранным секретарем партбюро тов. Сафоновым начала с организации коммунистов на изучение «Краткого курса истории ВКП(б)», оказания практической помощи в составлении конспектов проведения лекций, товарищеских дискуссий. Вместе с этими мероприятиями парторганизация поднялась и авангардная роль коммуниста на производстве.

Тов. Курочкин, член ВКП(б), агитатор, в цехе дает 275—300 процентов производительности труда, электросварщик тов. Попов выполняет норму на 320—350 процентов, тт. Лузин, Бобровский, Шабалин перекрывают свои нормы в 2—3 раза.

Вагонное депо на протяжении более 7 месяцев не только не имеет случаев аварий и крушений, но из месяца в месяц снижает браки в работе. Коллектив депо к 1 июля выполнил годовую программу среднего ремонта вагонов, с апреля держит нулевой остаток неисправных вагонов. Все это дало право обратиться к руководству дороги о постановке вопроса перед товарищем Л. М. Кагановичем о снятии названия аварийного очага с Кузнецкого вагонного участка.

И. Белогин.

Консультация в помощь изучающим „Краткий курс истории ВКП(б)“

Редакция газеты „Магистраль Угля“ получила от тов. Курбатова письмо, в котором он просит разъяснить, что такое пацифизм?

Ниже мы помещаем ответ на заданный вопрос тов. Курбатовым.

Что такое пацифизм?

Пацифизм — слово не русское. Оно происходит от латинского слова Мир.

Пацифизм — буржуазное течение, проповедующее отказ от войны и выдвигающее мирные рецепты разрешения конфликтов между капиталистическими странами на базе сохранения и укрепления буржуазного государства.

Пацифизм ограничивается пассивной проповедью мира, не затрагивающей причины, порождающей войну, он отрицает революционную борьбу за мир. Пацифисты стараются уверить народные массы, будто бы в условиях капитализма возможен мир.

Лозунги буржуазных пацифистов о запрещении войны при капитализме и об установлении постоянного, прочного мира между капиталистическими странами является не только реакционной утопией, но и прямым обманом трудящихся масс. Ленин неоднократно подчеркивал, что пацифистская проповедь мира является одной из форм одурачивания рабочего класса и широких масс, ибо она сеет вредную иллюзию, будто бы возможно покончить с войнами без уничтожения капитализма.

Высказываясь против всякой войны вообще, пацифисты отвергают также гражданские и национально-освободительные войны. Этим самым они помогают буржуазии сохранять свое государство и не только не способствуют сохранению мира, а наоборот, развязывают руки империалистическим хищникам в деле разжигания войны, служат ширмой, прикрывающей подготовку империалистов к новому переделу мира.

В годы мировой империалистической войны на позиции буржуазного пацифизма перешла руководящая верхушка партии II Интернационала (Каутский, Макдональд, Турати и другие), они выдвинули программу, так называемого, „Демократического мира“ между воюющими сторонами. На этой же позиции стоял враг народа Троцкий.

„Демократический мир“, который предлагали лидеры II Интернационала, в действительности означал бы империалистический мир, так как социал-демократы — неговоря уже о правительствах воюющих стран, — выдвигали условия мира, выгодные своей буржуазии. Так, например германские социал-демократы смирились с захватом Бельгии Германией, а бельгийские социал-демократы требуя освобождения Бельгии, защищали на деле требования бельгийской буржуазии о сохранении ее колоний и так далее.

Ленин беспощадно разоблачал всю пошлость и лживость этих социал-демократов, их завуалированное прислужничество перед империалистической буржуазией. Вместо того, чтобы поднимать массы на революцию, Каутский и

другие лидеры II Интернационала играли роль пошлов, утешавших народы своей сладкой проповедью мира и пышными фразами о „Демократическом мире“. Они всячески затуманивали то положение, что если война есть продолжение политики господствующих классов иными средствами, при помощи оружия, то и „мир“ между империалистами, есть в свою очередь продолжение военной политики.

Своей проповедью „Демократического мира“ между империалистическими хищниками каутский и троцкий сеяли пацифистские иллюзии в массах, отвлекали их от активной революционной борьбы против войны.

В своем отношении к войне большевики стоят на принципиальных позициях, чем буржуазные пацифисты и социал-пацифисты. Большевики исходят из того, что между войной и капитализмом существует неразрывная связь. Они указывают на неизбежность войн при капитализме и невозможность уничтожения войн без уничтожения капитализма. Поэтому большевики не отрицают всякую войну. Революционную войну против капитализма, большевики рассматривают, как составную часть классовой борьбы пролетариата, направленной к свержению буржуазии. В отличие от пацифистов большевики призывали рабочих во время империалистической войны не бросать оружие, не отказываться от военной службы, для того, чтобы повернуть его против буржуазии, превратить империалистическую войну в войну гражданскую.

„Большевики не были простыми пацифистами, „Сторонниками мира“, вздыхающими о мире и ограничивающимися пропагандой о мире, как это делало большинство левых социал-демократов. Большевики стояли за активную революционную борьбу, за мир вплоть до свержения власти воинствующей империалистической

буржуазии“ („Краткий курс истории ВКП(б)“ стр. 160).

Большевики различают два вида войн: справедливые и несправедливые. Войну германских и итальянских фашистов против героического испанского народа, защищавшего независимость своей родины, а также войну, которую ведут японские империалисты против китайского народа, марксизм-ленинизм рассматривают, как войны разбойничьи, и не справедливые, потому, что эти войны ведутся в интересах капиталистов, за порабощение китайского и испанского народа, но войны, которые возникают в результате борьбы угнетенных народов против колониального и национального порабощения, равно, как и восстания пролетариата и крестьянства против буржуазии и помещиков, большевики считают справедливой войной.

Большевики коренным образом отличаются от пацифистов тем, что признают необходимость справедливых, не захватнических, освободительных войн, которые ведутся либо в целях защиты народа от внешнего нападения и попыток его порабощения, либо в целях освобождения народа от капиталистического рабства или же освобождения колоний и зависимых стран от гнета империализма.

Выступая на первом Всесоюзном съезде Советов в июне 17 года Владимир Ильич Ленин заявил („При известных условиях без революционной войны не обойдется ни один революционный класс, замахнуться на революционную войну не может потому, что иначе он осуждает себя на смешной пацифизм. Мы не толстовцы! Если революционный класс возьмет власть, то такой класс будет вести революционную войну не на словах, а на деле, зарекавшись от этой войны нельзя. Это значит впасть в толстовство, мешанство. забыть свою науку, забыть всю науку марксизма, и опыт всех европейских революций“ (сочинение Ленин, том. 20 стр. 497).

Большевизм, как идеология пролетариата несовместима с пацифизмом, идеологией мешан и лицемерной буржуазии.

Когда началась первая империалистическая война 1914 — 1918 годах буржуазные политики и их социал-демократические подпевалы на всех перекрестках воспевали о том, что это последняя война. А когда она закончилась, буржуазные политические дельцы

не менее громко кричали о том, что теперь наступил „вечный мир между народами“ и что надежный инструмент сохранения мира является Лига-Наций.

Блестящую характеристику пацифизму, как ширмы подготовки к империалистической войне дал товарищ Сталин в своем докладе на собрании актива ленинградской организации об итогах июльского пленума ЦК ВКП(б) 1928 года. В этом докладе он подчеркнул, что пацифизм является самой распространенной формой ублаживания рабочего класса и отвлечения его внимания от борьбы с опасностью империалистической войны.

„Многие думали, — говорит товарищ Сталин, — что империалистический пацифизм есть инструмент мира. Это в корне не верно. Империалистический пацифизм есть инструмент подготовки к войне и прикрытия этой подготовки фарисейскими фразами о мире. Без такого пацифизма и его инструмента, Лиги-Наций, подготовка войны в нынешних условиях невозможна. Есть дурачки, которые думают, что если есть империалистический пацифизм, то значит не будет войны. Это совершенно не верно. Наоборот, кто хочет добиться правды, тот должен перевернуть это положение и сказать, так как процветание империалистического пацифизма с его Лигой-Наций, то наверняка будут империалистические войны и интервенции“.

Эти слова товарища Сталина полностью оправдались. Эра пацифизма кончилась. Началась вторая империалистическая война уже охватившая более полумиллиарда населения в различных частях земного шара. „Пацифизм и проекты разоружения, — говорит товарищ Сталин на XVIII съезде партии, — оказались похороненными в гроб. Их место заняло лихорадочное вооружение. Но это не значит, что с пацифизмом покончено. Пацифистские лозунги по-прежнему используются империалистами под флагами, „пацифизма“ действуют фашистские агенты в рабочем движении, обманщики и капитулянты, проповедывающие „Мир во что бы то ни стало“. „Лучше рабство, чем война“ — заявляют предатели интересов народа, стремящиеся уверить народные массы, что лучше фашизм, чем решительная борьба против фашистских агрессоров. Под этой же маской пацифизма мюнхенские „мироворцы“ вроде Чемберлена и Доладе, используя глубокое, стихийное стремление народных масс к миру, помогают фашизму осуществлять его разбойничьи планы.

Таким образом, современный пацифизм означает отказ от применения силы по отношению к агрессорам. Он является фальшивым флагом, прикрываясь которым реакционная французская буржуазия разжигает аппетиты агрессоров и расширяет масштабы второй империалистической войны, направляя ее острие в сторону СССР. Поэтому борьба против пацифизма, как средства ублаживания масс и развязывания сил войны, является важнейшей задачей коммунистов.

И. Абаленцев — пропагандист политотдела.

Навстречу Дню железнодорожников

Стахановцы — кривосовцы паровозного депо Усаты встречают Сталинский день железнодорожников высокой производительностью труда. В социалистическом соревновании они добиваются новых успехов.

Машинист паровоза № 732-54 тов. Лобов дневную норму выполняет на 410 процентов, машинисты этого же паровоза т.т. Дудин, Торгашин — на 200-250 процентов.

Товарищи Клим П., Фисью П., Назаров, Николаев, Дурос, Сущевич дают по две нормы в смену.

Токари механического цеха т.т. Ильин, Карабанов за смену дают от 200 до 300 процентов. Кузнецы т.т. Зуенко, Казанцев — от 180 до 200 процентов, слесарь тов. Скакалин задание выполняет на 184 процента, электросварщик тов. Турчин — на 200 процентов.

З. Ухова

Образцы

стахановской работы

Стахановцы и ударники инструментального цеха паровозного депо Новокузнецк — готовят хорошую встречу Сталинскому дню железнодорожника. В социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки они дают высокие образцы производительности труда.

14 июля слесарь т.т. Гладченко выполнил производственный план на 167 процентов, заработал за смену свыше 34 рублей.

Слесарь тов. Ладыгин дал в этот день 425 процентов производительности труда, заработал более 36 рублей.

Токарь тов. Мерзляков выполняет ежедневное производственное задание на 318 проц.

Кузнец тов. Волков и молотобоец тов. Чернов дают 252 процента производительности труда, зарабатывают свыше 71 рубля за смену.

Павлов — председатель месткома.

ПЕРВЕНСТВО ЗАВОЕВАЛА БРИГАДА № 2

Включившись в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки коллектив 7 околота 11 дистанции пути брал обязательство довести балловую оценку состояния пути до 30 баллов.

Проведенная проверка бригадных договоров показала, что социалистическое обязательство выполняла только бригада № 2. Коллектив этой бригады в первой половине июля довел балловую оценку пути до 10,5 балла.

Соревнуясь со 2 бригадой, бригада № 1 работает еще плохо. Здесь балловая оценка высока, за первую половину июля она составила 59 баллов.

На участие 1 бригады много толчков, вылесков, перекосов и сбивой рыхтовки. Количество лопнувших накладок достигает 25 штук на километр пути. На стрелках слабые накладки и башмаки.

Абаленцев, Бедарев, Вагин, Гунькин, Бычков.



Редакторы сменных стенных газет ст. Мундыбаш, выходящих ежедневно. Слева направо: К. С. Пенелов, кандидат ВКП(б), М. В. Марченко, комсомолец. Делятся опытом своей работы.

К ПАРТИЙНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ОТДЕЛЕНИЯ

УСКОРЕНИЕ ОБОРОТА ВАГОНА --- ЭТО ТОТ РЫЧАГ, С ПОМОЩЬЮ КОТОРОГО
ТРАНСПОРТ УВЕРЕННО И ТВЕРДО ВСТУПИТ В БОЛЬШЕВИСТСКУЮ ЗИМУ

Д. Мацейчук.

О причинах порождающих,
аварии и крушения

В тезисах доклада т. Коробова ничего не сказано о борьбе с крушениями, авариями и браками в работе, которые имеют большое влияние на ускорение оборота вагона.

Если будет допущено крушение, авария или брак в работе, он может смазать всю работу стахановцев, которые прикладывают все силы к улучшению оборота вагона.

На мой взгляд, этот пробел в докладе нужно восполнить данной статьей.

Народный комиссар путей сообщения товарищ Л. М. Каганович в приказе № 83 Ц о борьбе с крушениями и авариями указал: «Считать основным показателем улучшения работы дорог — сокращение из месяца в месяц числа аварий и крушений».

В своем приказе № 99-Ц нарком путей сообщения товарищ Л. М. Каганович за преступную бездеятельность в деле борьбы с крушениями, авариями снял с работы начальника дороги Петрова и дорожного ревизора Скакуна.

У нас на отделении с крушениями, авариями и браками в работе особенно неблагополучно. Если обратиться к анализу 1938--1939 года крушений, аварий и браков в работе, то получается, что в 1939 году число аварий и крушений по сравнению с 1938 годом снизилось, но браки в работе и грубые нарушения Правил технической эксплуатации снизились незначительно.

Незначительное снижение является результатом того, что командный состав, совместно с общественными инспекторами и общественностью, по-настоящему не занялся ликвидацией этого зла.

Анализ случаев крушений, аварий, браков и нарушений Правил технической эксплуатации показывает, что главной причиной их порождения является низкий уровень трудовой дисциплины.

Правила технической эксплуатации требуют, прежде всего, соблюдения строжайшей дисциплины, как непременного условия безаварийной работы.

За годы Сталинских Пятилеток нам дана богатейшая техника. На нашем отделении две крупных станции оборудованы электрической централизацией стрелок, при условии овладения этой техникой обеспечивается полная безаварийная работа станций; в то же время, эту технику как движущую, так и связисты еще не используют так, чтобы обеспечить безопасность движения поездов.

Особенно неблагополучными станциями, которые допустили у себя приемы поездов на занятые пути, являются: Усяты, Новокузнецк-сортировочная и Зенково.

Ст. Усяты.

Дежурный по станции Бабин указал маршруту старшему стрелочнику Гаврикову на прием поезда с шахты им. Молотова на 10 путь.

Старший стрелочник Гавриков вместо того, чтобы приготовить на 10 свободный путь — приготовил маршрут на 11 занятый путь, — грубо нарушены §§ 381, 388, Правил технической эксплуатации, в которых говорится, что прием поездов должен производиться на свободные пути, предназначенные для этого техническим распоряжением, запрещается дежурному по ст. давать разрешение открывать входные сигналы, не убедившись лично или через старшего стрелочника в свободности пути и готовности маршрута приема.

Зенково.

Дежурный по станции Буланев дал распоряжение приготовить маршрут старшей стрелочнице Белозеровой на 2 путь. На станции была дрезина для отправления с 4 пути, шофер попросил у младшего стрелочника Лисовской пропустить дрезину по 2 пути для взятия путевой записки, стрелочница выпустила дрезину навстречу прибывающему паровозу резервом, чем грубо нарушены §§ 226, 388 Правил технической эксплуатации, где говорится, что после получения распоряжения дежурного по ст. старший стрелочник обязан проверить маршрут и доложить о готовности заданного маршрута, что Белозерова и сделала, но она не отобрала ключи от стрелок у младшего стрелочника Лисовской и последней дало возможность выпустить дрезину навстречу прибывшему поезду.

Наибольшее количество случаев крушений, аварий и браков в работе выпадает на вторую половину 12-ти часового дежурства. Это со всей ясностью говорит о том, что командный состав должен осуществлять строжайший контроль по приему и отправлению поездов во вторую половину суток.

Для ясности вопроса необходимо привести данные, какие же профессии участвуют в крушениях, авариях и приемах на занятые пути?

Из 80 случаев за 1938 и 1939 год, которым производился анализ, участвовали:

Дежурные по станциям в 11 случ.
Ст. стрелочники . . в 10 „
Мл. стрелочники . . в 4 „
Дорожные мастера . . в 7 „
Бригадиры пути . . в 5 „
Паровозные машин. в 3 „
Остальные профес. . в 1 „

Как видно из приведенных данных, особое внимание контроля со стороны командного состава необходимо уделить на работу приведенных выше профессий.

Служба движения по количеству браков в работе занимает второе место. Анализируя случаи задержки поездов у семафоров, приходим к выводу, что главной причиной задержки поездов у закрытых семафоров является несвоевременное прекращение маневровой работы перед приемом поездов. В техническом распоряжении, пункта 4, указано, что маневровая работа прекращается перед приемом поездов

пассажирских — за 15 минут, товарных — за 10 минут. Этого пункта техническим распоряжением не выполняют, что и приводит к большому количеству задержек поездов у закрытых семафоров.

Дежурный по станции Новокузнецк пассажирская Пирогова задержала поезд у закрытого семафора на 15 минут лишь только потому, что не прекратила своевременно маневровой работы.

Аппин — дежурный по станции Калачево при отправлении поезда не сообщил по телефону время отправления, что вызвало задержку у закрытого семафора на 8 минут.

Дежурный по ст. Усяты Чернышев несвоевременно прекратил маневровую работу — задержал у светофора поезд на 12 минут, а дежурный по ст. Штин из-за недачи отправления поезда вызвал задержку его по 343 на 8 минут.

Эти примеры достаточно ярко характеризуют грубое нарушение инструкции по движению поездов и техническому — распорядительного акта. С этой антигосударственной практикой нужно раз — навсегда покончить. Дежурные по станциям обязаны давать зеленую дорогу нашим машинистам-кровоносам, обеспечивая их проследование с полной безопасностью.

Отправление поездов по неготовому маршруту происходит из-за неприготовления маршрута.

Дежурный по ст. Усяты Рахманов, отправляя поезд № 127, выдал разрешение на бланке зеленого цвета, с которым послал сигналиста Болкову, а сам принимал резервом электроваз. После приема электроваза маршрут для поезда № 127 не подготовил и отправил его по 2 неправильному пути, что привело к взрзу стрелки № 2.

Рахманов грубо нарушил Правила технической эксплуатации. Он должен был лично вручить главному кондуктору разрешение.

На ст. Кузнецкое отправление поезда № 68 по неготовому маршруту произошло из-за неправильного приготовления стрелки № 1 старшей стрелочницей Чепуиной, которой показало, что стрелка № 1 стоит неправильно. Она взяла ее переделала и доложила о готовности маршрута.

Все эти факты говорят об отсутствии дисциплины в выполнении Правил технической эксплуатации по приготовлению маршрутов поездов и отсутствию контроля со стороны командного состава.

Взрзы стрелок происходят, главным образом, по вине составительских бригад, которые грубо нарушают § 312 Правил технической эксплуатации.

На ст. Новокузнецк-сортировочная взрез стрелки произошел вследствие саморасцепки при маневровой работе потому, что составитель Матвейчук недобросовестно произвел сцепление автоцепки за ушко. Составитель Колотовкин, по вине которого произошла саморасцепка, допустил повреждение подвижного состава — разбито 17 букс и погнуто 4 болта.

Взрез стрелок № 44--46 на ст. Усяты произошел по вине сигналиста Кирьянова, который разгильдяйски отнесся к приготовлению маршрута для маневрового паровоза.

Все эти факты, безусловно, влияют на ускорение оборота вагона, так как всякий брак в работе отражается на работе станции на формировании поездов, отправлении и приеме.

Как видно из приведенного анализа, крушения, аварии и браки в работе имеют большое влияние на ускорение оборота вагона.

Только настоящей оперативной борьбой с расхлябанностью, недисциплинированностью и с формально-бюрократическим отношением к крушениям, авариям и бракам в работе можно добиться ликвидации аварийности на каждом в отдельности участке.

МОЙ МЕТОД УКРУПНЕННОГО РЕМОНТА
ВАГОНОВ В ПОЕЗДАХ

Сочетание работы по обработке поездов и укрупненного ремонта дело не сложное, но требует исключительной инициативы от всего коллектива, а главным образом от командного состава смены.

Мысль об укрупненном ремонте у меня зародилась после отраслевого совещания по вагонному хозяйству, на котором обсуждался приказ наркома товарища Л. М. Кагановича о том, что вагонники не должны лимитировать выполнение государственного плана перевозок, а это значит свести простой вагона в ремонте до 30 минут. То есть ремонтировать вагоны без отцепки от поездов.

В начале апреля я начал производить первые опыты укрупненного ремонта вагонов на парке, а главным образом стал практиковать смену колесных пар и смену фрикционных аппаратов с выкидом вагона на 11 путь старого парка. Позднее мы перешли к смене колесных пар прямо в поездах. В начале было много недостатков, но за последнее время недостатки исправляются. Слесари — стахановцы, такие, как: тт. Пушкин, Супонин меняют колесные пары за 18—22 минуты.

Этого мы добились на основе изучения технологического процесса и внедрения стахановских методов труда.

С уходом в очередной отпуск сменного мастера смены № 3 Иванова, меня руководство депо поставило в эту смену.

До моего прихода 3-ю смену считали самой отстающей по организации укрупненного ремонта.

В начале работы в этой смене я встретил ряд возражений в части внедрения укрупненного ремонта. Коновалов даже не хотел выполнять мои распоряжения. При помощи партийной, профсоюзной организации и руководства депо, я смену вывел в число передовых. Мы изжили задержки поездов при отправлении и в пути следования, но еще надо много поработать над тем, чтобы устранить еще имеющиеся недостатки и сделать коллектив смен к Дню железнодорожника стахановским.

В своей организации укрупненного ремонта и обработке поездов я положил в основу правильное применение технологического процесса, разработанного в приказе № 83 — Ц наркома товарища Л. М. Кагановича.

На каждое дежурство я составляю примерный план.

За 20 минут до начала планерки я прохожу парк, проверяю наличие запасных частей, подъемных механизмов и инструментов. На планерке, после проверки наличия смены беру план отправления и прибытия поездов. После чего составляю план работы смены и даю конкретные задания старшим осматривателям парков.

В процессе работы держу тесную увязку с маневровым диспетчером тов. Березовским. При изменении плана подхода и отправления поездов вношу коррективы в свой план работы.

По прибытию и перед отправлением каждого поезда проверяю расстановку бригады. Работой по смене колесных пар, фрикцион-

ных аппаратов и трудоемких деталей руковожу лично. Смену колесных пар произвожу с учетом полного обеспечения безопасности в работе бригады.

Мы могли бы иметь лучший успех, если бы нас не лимитировали запасные части. Сейчас в пункте технического осмотра вагонов нет упряжных крюков, шпренгелей, также не хватает головок автосцепки и других деталей.

Руководство участка, начальник тов. Сергеев, мало проявляет заботы о бесперебойном снабжении запасными частями.

Большим тормозом в обработке составов является неточная информация в подходах поездов и это приводит к тому, что во время работы приходится перебрасывать бригаду из парка в парк или с одного поезда перегонять на другой, бесполезно затрачивая рабочее время.

Для того, чтобы по-настоящему организовать технологический процесс укрупненного ремонта вагонов в поездах необходимо провести ряд мероприятий.

Довести наличие запасных частей на складах парка не менее трехсуточного запаса.

Привести в полную исправность подъемные механизмы.

Руководству отделения необходимо наладить точную информацию о подходах.

Организовать стахановскую школу передачи стахановских опытов труда по укрупненному ремонту вагонов в поездах.

М. Шкурал — сменный мастер пункта технического осмотра вагонов.

ВЫЗЫВАЕМ НА СОРЕВНОВАНИЕ

Во всех сменах на ст. Усаты прошло обсуждение обращения стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги и ответа на него стахановцев нашей дороги.

Включившись в соревнование к Сталинскому дню железнодорожников мы, коллектив смены № 1, вызываем на социалистическое соревнование смену № 3 по следующим пунктам:

Работать без единого брака и нарушений Правил технической эксплуатации.

Простой вагонов под грузовыми операциями сократить до 14 часов вместо 15 часов.

Отправлять поезда на 100 процентов по варкомовскому графику.

Простой электровозов сократить до 40 минут вместо нормы 1 час 4 минуты.

Оживить работу сменной стенгазеты и выпускать ее не реже одного раза в декаду.

Организовать общественные рейды по проверке работы станции 2 раза в месяц.

Стопроцентное посещение технической учебы и хорошее усвоение пройденного материала.

К Дню железнодорожников силами профактива смены оборудовать образцово и привести в технически исправное состояние пост № 6.

По поручению смены:

Сальников, Лаптев, Першин, Недосекин.

Вызов принимаем

Обсудив на своей смене вызов на социалистическое соревнование смены № 1 мы, коллектив смены № 3, этот вызов принимаем и добавляем следующие пункты:

По формированию поездов укладываться в технологический процесс.

Стрелки содержать в отличном состоянии.

По поручению смены:

Белокобыленко, Белибежко, Коростелев.

ВЫПОЛНИМ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Мы, коллектив смены № 2 ст. Новокузнецк-сортiroвочная, прочитав обращение стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги о развертывании всесоюзного социалистического соревнования к Дню железнодорожника поддерживаем их замечательный почин и обязуемся к Сталинскому дню железнодорожника прийти с лучшими показателями в работе — обеспечить отправление поездов по наркомовскому графику, выполнить государственный план погрузки угля и металла, подготовиться и сдать испытания по Правилам технической эксплуатации не ниже, как на „хорошо“.

Наша смена месяц тому назад занимала первенство, но ввиду того, что отдельные работники, такие, как Михалев, Гордымов допустили грубый брак в работе. Смена скатилась на последнее место.

Сейчас коллектив смены поставил перед собой задачу в короткий срок завоевать первенство в соревновании единых смен.

Лучшие стахановцы, такие, как составители тт. Лузанов, Манков, сцепщик тов. Синцов, старшие стрелочники тт. Ивлев, Бедрова, весовщик тов. Пика, осмотрики вагонов тт. Окулов, Загрядский, Еремеев, Сохарев, машинист тов. Михайлов систематически перевыполняют заданные нормы.

В первой декаде июля наша смена заняла второе место но это не дает нам право успокаиваться. Широко развернув социалистическое соревнование мы на деле боремся за выполнение взятых обязательств и мы уверены в том, что к Сталинскому дню железнодорожника выполним взятые обязательства и выведем смену в число передовых.

По поручению смены:

Куксов, Лузанов, Назаров, Ивлев, Пика, Пискунов, Кобышев.

ОЖИВИТЬ РАБОТУ СРЕДИ ФИЗКУЛЬТУРНИКОВ

Физическая культура — лучшее мероприятие для укрепления здоровья и силы молодежи. Она делает каждого молодого советского патриота здоровым, сильным, крепким, жизнерадостным, готовым в любой момент ответить двойным ударом на удар поджигателей войны.

Как ни странно, но этой истины не хотят понять секретарь комитета комсомола паровозного депо тов. Колосов и комитет в целом. Физкультурная работа здесь среди молодежи является самым заброшенным участком комсомольской работы.

Вначале эта важнейшая работа была поручена комсомольцу Кожевникову, который абсолютно не ударил палец о палец для того, чтобы начать ее, даже не провел ни одного собрания, ни сбора, тогда, как многие комсомольцы и внесоюзная молодежь с большим желанием хотят заниматься физкультурой.

Физкульторга тов. Кожевникова осуждали за бездеятельность на групповом и общем собраниях

комсомольцев, но мер для оживления физкультурной работы комитет комсомола не принимал. Кожевников продолжал бездействовать.

Однажды Кожевников, как будто бы хотел «проявить» инициативу — приобрести физкультурные костюмы, но собрав часть денег с людей так это дело и забросил.

Для физкультурников было намечено построить площадки для городков, волейбола и футбола, но ничего этого не сделано и на сегодняшний день.

Местный комитет купил волейбол и 2 футбола, но они не используются, игры никто не организует.

10 июля на общем комсомольском собрании в отсутствие физкультурного организатора тов. Кожевникова поставили вопрос о состоянии физкультурной работы. Приходится удивляться беспечности секретаря комитета, что он даже не удостоился потребовать отчета от комсомольца Кожевникова о его работе. Собрание не сделало

никаких выводов, избрав физкультурным организатором т. Кривоусова.

Но и сейчас физкультурная работа нисколько не улучшилась. Вновь избранный на эту работу комсомолец нуждается в серьезной помощи со стороны комитета комсомола. Однако этой помощи он не чувствует. Его никто не контролирует и физкультурная работа так и продолжает стоять на точке замерзания.

Необходимо отметить безответственное отношение к этому серьезному участку работы и со стороны председателя райсовета физкультурного общества «Локомотив» тов. Выбрик, который является редким гостем в паровозном депо.

Партийной и профсоюзной организациям депо следует серьезно взяться за руководство физкультурной работой и в ближайшие дни помочь новому физкультурному организатору наладить этот слабый участок.

Д. Паромонов.

ЯПОНО-МАНЧЖУРСКАЯ ПРОВОКАЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

По сообщению штаба монголо-советских войск в МНР, с 6 по 12 июля включительно, в районе Номон Кан Бурд Обо и к востоку от р. Халхын Гол происходили с перерывами бои между монголо-советскими и японо-манчжурскими войсками.

5 июля отброшенные решительной контратакой монголо-советских наземных войск и авиации с территории МНР японо-манчжурские части к исходу 6 июля были почти полностью отогнаны на манчжурскую территорию.

На рассвете 8 июля японо-манчжурские части, подкрепленные свежими резервами, прибывшими из Манчжурии, а также крупными силами танков, тяжелой артиллерии и авиации, вновь нарушили границу МНР к востоку от р. Халхын Гол в районе Номон Кан Бурд Обо, перейдя в наступление.

Начиная с 8 июля и до 12 июля включительно к востоку от р. Халхын Гол происходили бои, переходившие в рукопашные схватки.

Решительной контратакой монголо-советских наземных войск, поддержанных бомбардировочной и штурмовой авиацией, все атаки японо-манчжур были успешно отбиты.



Диаграмма роста населения на территории СССР.

Местность к востоку от р. Халхын Гол прочно удерживается советско-монгольскими войсками.

За период боев с 6 по 12 июля включительно японо-манчжуры потеряли убитыми, по данным советско-монгольского штаба, около 2000 человек и свыше 3500 человек ранеными. За этот же период монголо-советскими войсками захвачены 254 пленных, 4 орудия, 4 танка, 15 бронемашин, 70 пулеметов и другое оружие.

Захвачены важные документы, среди которых приказ командующего Квантунской армией генерала Уэда № 1532 от 20 июня и приказ командира 23 пехотной дивизии генерала Каматубара № 105 от 30 июня о наступлении японо-манчжурских войск 1 июля на р. Халхын Гол. Среди пленных пехотинцев имеются один капитан (Като Такео) и 12 унтер-офицеров.

Показаниями пленных и захваченными документами точно подтверждается, что эта новая японская авантюра в районе озера Буир-Нур задолго тщательно подготавливалась.

В боях против монголо-советских войск участвовали: две пехотных японских дивизий, 23 и 7, а также первая мотомехбригада, до 100 танков с мотострелковым полком, первый отдельный полк полевой тяжелой артиллерии и до 6 — 7 японо-манчжурских кавполков.

Монголо-советские войска в этих боях потеряли убитыми 293 человека и ранеными 653 человека.

С 6 по 12 июля в районе озера Буир-Нур и в районе Номон Кан Бурд Обо происходили воздушные бои, а также действия бомбардировочной авиации с обеих сторон, причем поле боя всегда оставалось за монголо-советской авиацией. В воздушных боях с

6 по 12 июля монголо-советской авиацией и зенитным артиллерийским огнем сбит 61 японский самолет. Из экипажей этих самолетов захвачено в плен 12 японских летчиков: капитан Маримото, поручик Аmano, поручик Мицутами, подпоручик Мицудо, фельдфебели — Саито, Миадзимо, Фудзи, Мицутами, унтер-офицеры — Исибэ, Такамацэ, Исидзава, Мотохора. Большинство из них тяжело ранены.

Захвачен портфель с приказами и документами командующего военно-воздушными силами Квантунской армии генерала Гига, руководившего действиями японской авиации.

Монголо-советская авиация за это время потеряла 11 самолетов.

За период с 28 мая по 12 июля сбито японских самолетов всего 199 штук. Советско-монгольская авиация потеряла за этот же период 52 самолета.

По мнению советско-монгольского командования японская пехота дерется плохо, хотя она могла бы драться много лучше, так как обе японские дивизии — как 23, так и 7, считаются лучшими дивизиями. Тот факт, что эти дивизии так легко терпят поражения, объясняется тем, что элементы разложения начинают глубоко проникать в японскую пехоту, ввиду чего японское командование вынуждено нередко бросать эти части в атаку в пьяном виде. Более слабы, чем японская пехота, японская авиация и танковые части.

Что касается слухов, пускаемых Квантунским штабом, о применении советско-монгольскими частями отравляющих веществ и бактериологических средств борьбы, то в штабе советско-монгольских войск считают эти слухи наглой ложью и гнусной клеветой.

(ТАСС).

УСИЛИТЬ БОРЬБУ С БРАКАМИ

Коллектив паровозного депо Новокузнецк имеет все условия для широкого внедрения подлинно стахановских методов труда, всемерного воспитания и роста армии стахановцев. Но эти условия не используются полностью руководителями депо.

В депо не поставлена по-настоящему борьба с разгильдяйством и бракоделчеством. Особенно часто браки наблюдаются среди паровозников. Отдельные машинисты из-за неразворотливости и халатности работают с прохладцей, допускаются браки в работе и этим самым тормозят успешное выполнение производственного плана.

Бракоделство на сегодня в паровозном депо не сокращается и лишь только потому, что еще далеко недостаточно проводится политико-массовая работа среди людей, не практикуется анализ браков, не вскрываются причины, порождающие его.

29 июня машинист паровоза № 5516 Каваленко грубо нарушил Правила технической эксплуатации: он на ст. Новокузнецк-сортiroвочная быстро подехал к составу, разбил у первого вагона автосцепку и два шпалитона, а у паровоза погнул

оба шпалитона, круг, шток, брус и разбил сцепление.

Коваленко был предупрежден за этот брак со стороны руководителей, за его счет отнесли 50 процентов стоимости ремонта, допущенных им поломок. Но, однако, массовый разбор этого брака также не был проведен в коллективе паровозников, что несомненно принесло бы большую пользу в сокращении браков среди паровозников.

4 июля машинист паровоза № 589 из Смирновского карьера по халатности не открыл во время цилиндры краны, вода хлынула с большой силой и погнула дышло и оборвала шток.

Сейчас Белоусов снят с должности машиниста и поставлен на работу, не связанную с движением поездов.

Для того, чтобы по-большевистски повести борьбу с разгильдяйством и бракоделчеством надо не пропускать без внимания ни один случай брака, а широко обсуждать среди рабочих, выяснять причины, породившие брак и намечать практические мероприятия для его полного изжития.

Лавриненко.

Отв. редактор Т. Кузьменко.