

КУЗБАСС

Орган Кемеровского обкома и горкома ВКП(б)
и областного Совета депутатов трудящихся

№ 149 (6650) | ВОСКРЕСЕНЬЕ, 31 ИЮЛЯ 1949 года.

Цена 20 коп.

Сталинский день железнодорожника

Четырнадцать лет тому назад в Кремле на приеме работников железнодорожного транспорта прозвучали исторические слова товарища Сталина, которые определили дальнейший путь развития советского транспорта, подняли на огромную высоту роль железнодорожников, окрылили и вдохновили их на новые трудовые подвиги. Развитие железнодорожного транспорта, оснащение его новейшей техникой тесно связаны с именем великого Сталина. Он неустанно следит и помогает железнодорожникам в их работе.

В обстановке новых замечательных побед по осуществлению пятилетнего плана встречается в этом году Всесоюзный Сталинский День железнодорожника советский народ.

От работы транспорта во многом зависит дальнейшее развитие производительных сил Кузнецкого бассейна, успех выполнения пятилетки в четырех года.

Непобедимым чувством движения вперед живет многотысячная армия кузбасских железнодорожников. Многое она сделала в послевоенные годы, и есть, несомненно, ее дела в общих успехах народного хозяйства бассейна. Грузооборот на отдельных вспомогательных предприятиях возрос по сравнению с прошлым годом на 11 процентов. Намного увеличилась среднесуточная погрузка угля, руды, металла и продукции других отраслей промышленности Кузбасса.

Работники железнодорожного транспорта понимают, что достичь успеха можно только тогда, когда партия, народ ждут от железнодорожников новых, более высоких темпов. Нужно не отставать от роста потребностей народного хозяйства, успешно преодолевая трудности и неуклонно двигаться вперед.

Железнодорожный транспорт бассейна, наряду с тяжелой промышленностью, должен развиваться быстрей других отраслей хозяйства области и открывать простор развитию производительных сил Кузбасса, создавая условия для успешного выполнения и перевыполнения государственных планов.

Социалистическая индустрия дала железнодорожному транспорту огромное количество прекрасных паровозов, снабдила его усовершенствованным подвижным составом, дала путевому хозяйству мощную материально-техническую базу. Дальнейшая реконструкция и техническое оснащение требуют квалифицированных кадров и внедрения высокой технической культуры в производство. Эти задачи должны быть решены в кратчайший срок. Движения, поднятые Александром Чутиковым и Ворошиловым за отличное качество продукции и высокую культуру на производстве, должны найти самое широкое распространение.

Три месяца назад на сети дорог начал действовать новый личный график движения поездов. Надо было быстро овладеть новыми скоростями, и вот в Беловском электроподвижном машинном депо Игоря Братухина поднимает движение за 500-километровый среднесуточный пробег локомотивов. Это движение широко подхватывается.

Сотни машинистов на больших скоростях волят тяжеловесные составы. Образцы высокой производительности труда показывают составители поездов, путевцы, движенцы, рабочие депо. На всю страну прославились беловские электровозчики, впервые увеличившие пробег электровозов между подъёмными ремонтами.

В соревновании за досрочное выполнение обязательств, связанных в письме товарищу Сталину, выдвинулись на магистраль Кузбасса тысячи замечательных мастеров высокопроизводительного труда. Десятки кузбасских железнодорожников досрочно завершили свои годовые нормы, более двух тысяч выполнили пятилетние задания.

С уважением и почетом произносят железнодорожники имена всех тех, кто обогатил сокровищницу стахановского опыта новыми усовершенствованиями и достижениями. Машинистов Братухина, Деревягина, депутата Верховного Совета РСФСР Шарова, диспетчеров Егорова и Юрова, составителей поездов Савенкова и многих других новаторов транспорта, людей пытливого ума и живой сметки, знают далеко за пределами нашего Кузбасса.

В письме товарищу Сталину железнодорожники Томской дороги дали слово — «достичь в третьем квартале 1949 года уровня погрузки, намеченного на 1950 год». На два процента перевыполним план по производительности труда, на полтора процента снизить расход топлива». День железнодорожника транспортирует бассейна встречают выполнением этих обязательств. Уровень погрузки, запланированный на 1950 год, доказали все отделения кузбасской магистрали.

Сейчас перед железнодорожниками Кузбасса стоит важная и почетная задача — своевременно и без потерь перевезти зерно нового урожая. Наряду с этим они должны также обеспечить и перевозку грузов для создания зимних запасов топлива и сырья на промышленные предприятия.

Не менее важная задача — хорошо и во время подготовить железнодорожное хозяйство к бесперебойной и четкой работе в условиях суровой сибирской зимы.

Большие дела ждут впереди железнодорожников Кузбасса. Тем упорнее должны они преодолевать трудности, шире развертывать массовое социалистическое соревнование, которое поможет быстрее решить задачи, поставленные партией и правительством.

Железнодорожники Кузбасса, — вперед к новым успехам, к новому расцвету транспорта могучей советской державы!

УНАЗ

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР

О ПРИСВОЕНИИ ПОЧЕТНОГО ЗВАНИЯ
ЗАСЛУЖЕННОГО ВРАЧА РСФСР МЕДИЦИНСКИМ

РАБОТНИКАМ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ

За выдающиеся заслуги в области народного здравоохранения присвоить почетное звание

ЗАСЛУЖЕННОГО ВРАЧА РСФСР

1. Зорину Николаю Петровичу — заведующему отделением Ленинск-Кузнецкой городской больницы.

2. Сиворюкову Ивану Григорьевичу — заведующему отделением Прокопьевской городской больницы.

Председатель Президиума Верховного Совета РСФСР — И. ВЛАСОВ.

Секретарь Президиума Верховного Совета РСФСР — П. БАХМУРОВ.

МОСКВА, 28 июля 1949 года.

Сегодня-Всесоюзный День железнодорожника, традиционный праздник советского народа

Слава великому СТАЛИНУ — лучшему другу могучей армии советских железнодорожников!

Стахановцы стальных путей Кузбасса с честью сдержали слово, данное ими Вождю народов

Год тому назад железнодорожники СССР писали товарищу Сталину:

«Мы, работники всех отраслей и профессий железнодорожного транспорта, в свой торжественный праздник, обещаем Вам, дорогой Иосиф Виссарионович, приложить все силы и энергию, чтобы поднять работу транспорта на новую, более высокую степень...»

Десятки тысяч железнодорожников Томской дороги подписали это письмо.

Они обещали товарищу Сталину: достичь в третьем квартале 1949 года уровня погрузки, намеченного на 1950 год;

перевыполнить план по производительности труда на 2 процента;

снизить расход топлива против плана на полтора процента.

КАК ВЫПОЛНЯЮТСЯ ЭТИ ОБЕЩАНИЯ?

С чем железнодорожники Кузбасса встречают свой праздник?

ВОТ ИХ ИТОГИ:

На кузбасских магистралях уже достигнут уровень погрузки, запланированный на 1950 год.

Угля погружено на полтора миллиона тонн больше, чем в прошлом году.

Общая погрузка возросла на 11 процентов.

План по производительности труда перевыполнен на 3,5 процента.

На 7 процентов снижен расход топлива.

Праздничные подарки железнодорожников Кузбасса

Ни одно дело на магистрали Кузбасса за много лет не имело такого высокого среднесуточного пробега, какого добились паровозники депо ст. Промышленная. Каждый локомотив у них делает в среднем 500 километров в сутки.

Старший машинист Аким Снаткин и его товарищи дают более 600 километров в сутки.

За семь месяцев колектив депо ст. Промышленная сэкономил свыше 12 тысяч тонн условного топлива.

Диспетчер Новокузнецкого отделения Михаил Кузьмич Романов провел почти 200 составов со скоростью «красных стрел» и «товарных экспрессов», сэкономив этим более 4000 вагонов-часов.

Главный кондуктор Топкинского депо С. Лиходед ведет стахановскую школу. Недавно ее окончили 15 молодых кондукторов. Они успешно работают, а две

иных — Горев и Тимошенко уже вступили в соревнование с учителем.

Медник Новокузнецкого паровозного депо тов. Шипилев решил ко дню рождения товарища Сталина заключить вторую личную пятилетку. Он уже заканчивает выполнение девятой годовой нормы.

Железнодорожники Новокузнецкого отделения грузят больше, чем запланировано на конец пятилетки. По сравнению с 1948 годом оборот вагонов сокращен больше чем на 7 часов.

На станции Усмань комсомолец Зиновий Торкунов применил так называемые серийные толчки. Это ускорило почти вдвое маневровую работу. Остальные составители последовали его примеру. Простой вагон под один грузовой операцией сократился на 15 часов. Месчная погрузка станицы возросла на 1586 вагонов.

В ДОБРЫЙ ПУТЬ!

Днем и ночью с востока В ширь полей, в города Мчатся, мчатся потоком Поезда, поезда... Сверх сегодняшней нормы Черным золотом лег На большие платформы Жаркий наш уголек. Слава тем, кто составы Водит ветра блистей! Всем дорожникам слава! Дружной армии всей! Пусть гремят эшелоны, Проносясь по мостам, По долинам зеленым И по горным местам, Пусть просторы степные — В самый дальний маршрут Поезда скоростные

Раньше срока придут. Отovskyu — взгляните! — По раздолью земли Серебристые нити — Рельсы, рельсы легли Там, где в синее небо Устремились сини,

В море спелого хлеба — Коммунизма сини.

Мир советской державы Не нарушит злой враг!

И грохочут составы! Будет так! Будет так!

Путь — путь — прям и кристален.

Нам с него не свернуть.

С нами — партия, СТАЛИН.

В добрый путь. В добрый путь!

Мих. НЕВОГАТОВ

Перейдя на 4 смены и месячный замер, бригада тов. Соловьева, работающая на маломощном пласте шахты им. Вахрушева, стала выдавать на-гора по 300—350 тонн угля в сутки. За две недели июля 8 забойников этой бригады дали сверх плана около 200 тонн угля.

Иван Нисслев, бригадир проходчиков шахты имени С. М. Кирова треста «Ленинуголь» рассказывает:

— Нам поручена важнейшая выработка. Мы проходим конвейерный штрек, полностью оконтуривающий новую лаву по пласту Толмачевскому. Наша бригада решила пройти его сквозным методом, давая в месяц 100 метров ухода. Все работы у нас механизированы. За 13 дней бригада прошла 57 метров. Работа идет строго по графику цикличности. Мы широко применяем совмещение профессий. Углепогрузочная машинная овальдели проходчики тт. Дьяков и Черкасов. Они закончили курсы машинистов и сами проводят мелкий ремонт. Простой из-за неисправности машины ликвидированы.

Проходку 300-метрового штрека мы решили завершить ко Дню шахтера.



Плакат работы художника А. К. Сонина, выпущенный Трансжелдориздатом ко Дню железнодорожника.

День Родины

~~☆☆☆~~

Шахтостроители Кузбасса в Донбассе

Из Сталина: ТАСС сообщает: Сюда прибыла для проверки выполнения договора на социалистическое соревнование делегация шахтостроителей Кузнецкого бассейна. В ее составе почетный шахтер Г. Гребенюк, бригадир плотников Осинниковского шахтостроительного управления П. Янин, каменщик бельовского строительного управления В. Анисов, начальник прокопьевского строительного управления треста «Прокопьевскхатстрой» Н. Приходько, инженер.

На шахтах Стальнинской области гости ознакомятся с методами скоростной проходки стволов, побывают на строительстве жилых поселков и на участках нового дорожного строительства, встретятся со знанными шахтостроителями.

ХЛЕБНЫЕ АВАНСЫ НА ТРУДОДНИ

Из Ленинабада: Свыше ста колхозов области, выполнив обязательства перед государством, приступили к выдаче авансов на трудодни. Колхозники получают зерна в два-три раза больше прошлогоднего. В сельхозартели «Янги Турмыш» М. Атамуров получил авансом сто пудов зерна. Но предварительный подсчетом, на трудодень здесь придется не менее девяти килограммов хлеба. Десять колхозов Ура-Тюбинского района выдают авансом от трех до пяти килограммов зерна на трудодень.

УСПЕХИ ШАХТЕРОВ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ

Уровень добычи угля, намеченный пятилетним планом на 1950 год, был достигнут на шахтах комбината «Востсугубуголь» еще в четвертом квартале прошлого года.

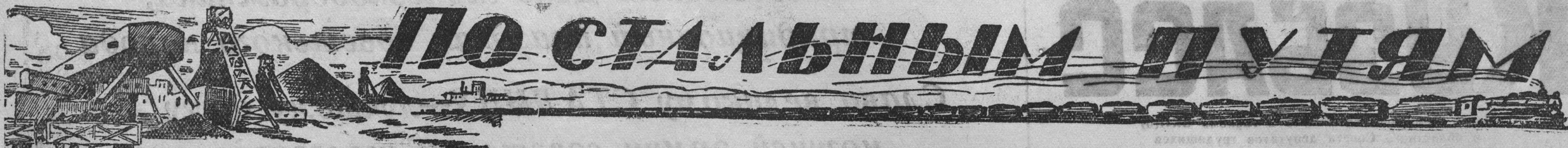
Темпы очистных и подготовительных работ возросли более чем вдвое. Удвоилась производительность врубовых машин. Механизация погрузки и наливки угля повысилась почти в четыре раза.

Освоена новая, высокопроизводительная система добычи угля узкими механизированными забоями, которые оснащены универсальными врубовками и углепогрузочными машинами. Ручной труд по наливке угля в таких забоях полностью ликвидирован.

В Черемховском бассейне начинает применяться циклический график работ в одну смену, при этом резко сокращается количество обслуживающего персонала. производительность на участке повышается на 40—50 процентов. Значительно возрастает заработная плата рабочих, механизмы полностью загружены. Остальное время используется для подготовки лав и плавово-предупредительного ремонта.

Улучшаются бытовые условия горняков. За первое полугодие сдано в эксплуатацию свыше 17 тысяч квадратных метров новой жилой площади. Годовой план жилищного строительства по комбинату перевыполнен.

Большие средства затрачиваются на реконструкцию шахт. На поверхности сооружаются здания из железа и бетона. Воздвигаются

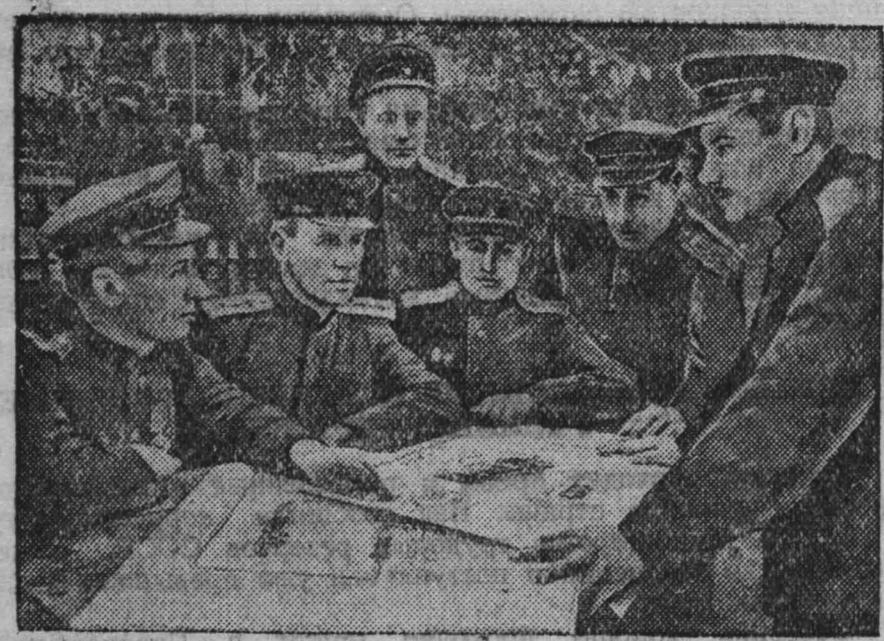


ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ — ЭТО ГВОЗДЬ, ЭТО ОДНО ИЗ ПРОЯВЛЕНИЙ САМОЙ ЯРКОЙ СВЯЗИ МЕЖДУ ГОРОДОМ И ДЕРЕВНЕЙ, МЕЖДУ ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ И ЗЕМЛЕДЕЛИЕМ, НА КОТОРОЙ ОСНОВЫВАЕТСЯ ЦЕЛИКОМ СОЦИАЛИЗМ».

ЛЕНИН.



Депутату Верховного Совета РСФСР токинскому машинисту К. А. Шарову по приказу министра путей сообщения прислан новый локомотив. К. А. Шаров (крайний справа) проверяет документацию своего нового паровоза.



Инженер-лейтенант Г. М. Федоров, машинист-инспектор Беловского депо, проводит беседу с водителями электропаровозов о новниках техники на транспорте.



На седьмой дистанции Толкянского отделения стахановская бригада мастера А. В. Яншина ведет средний ремонт путей бего около.

Цифры и факты

Более чем в полтора раза увеличилась погрузка угля и кокса на магистрали Кузбасса по сравнению с 1940 годом.

На 506 вагонов больше, чем в 1946 году, грузят в сутки Кузбасс на всех отделениях бассейна.

По 620 километров в сутки проходит локомотив машины Корткова, первая в два с лишним раза существующие нормы.

На 3,5 процента перевыполнены план по производительности труда. Десятки тысяч железнодорожников бассейна перевыполняют технические нормы. Около 2 тысяч человек выполнили пятилетние задания.

В июле Новокузнецкое отделение погрузило больше угля, металла и другой промышленной продукции, чем предусмотрено пятилетним планом на 1950 год.

Растет на магистрали социалистическое соревнование за удлинение междуречного пробега паровозов. Бригада старшего машиниста депо ст. Тайга тов. Бычкова взяла обязательство — сделать между подъемными ремонтами 150 тысяч километров. Сейчас они уже сделали более 95 тысяч километров, не допустив проката бандажей.

СССР — великая железнодорожная держава

Н. СИНЕГУБОВ,
зам. министра путей сообщения
СССР.

♦♦♦

ром и Березиной возвышаются замечательные мосты.

Но транспорт не только восстанавливается. Прокладываются пути к новым гигантам индустрии, к источникам сырья.

Транспорт вооружается все более совершенной техникой. Электрифицируются важнейшие участки многих магистралей. Идет оснащение транспортного хозяйства автомобилекровкой, автостроем, маркетингом, концентрическими устройствами, внутристанционной и поездной радиосвязью.

Локомотивный парк непрерывно пополняется мощными паровозами, тепловозами, электровозами.

Товарищ Сталин поднял на гигантскую высоту роль каждого из железнодорожников, какой бы пост он не занимал. «Начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работника-ми вплоть до строителя, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы», — сказал товарищ Сталин, — все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого инженера.

Принцип 14 лет с тех пор, как были сказаны эти замечательные слова, окрылил простых и скромных людей советского транспорта. И сегодня они вдохновляют наших славных железнодорожников на трудовые подвиги на славу и величие Родины.

В своем письме товарищу Сталину в прошлом году железнодорожники обещали приложить все силы и энергию, чтобы поднять работу транспорта на новую, более высокую ступень. Под знаком борьбы за выполнение этого обязательства на транспорте развернулась небывалая активность масс.

Более двух миллионов индивидуальных договоров подписали и выполняют работники самых разнообразных профессий железнодорожников. Десятки тысяч стахановцев отмечают сегодняшний праздник выполнением и перевыполнением пятилетних норм.

Работники железнодорожных дорог обещали любым образом достичь выполнить план перевозок 1948 г. и погрузить сверх плана 600 тысяч вагонов. Это обещание выполнено с превышением. В 1948 году грузооборот железнодорожного транспорта увеличился по сравнению с 1947 годом на 27 проц. и превзошел до-всеночный уровень.

На железнодорожных дорогах развернулось замечательное патриотическое движение — движение машинистов-патристов, имеющее огромное значение для развития транспорта. Сейчас уже более 1600 машинистов стали «патристами». Пробег их паровозов достиг 500, а иногда 600—700 километров в сутки.

Работники железнодорожного транспорта ведут упорную и напряженную борьбу за ритмичность перевозок. Последовательно заботясь о совершенствовании технологических процессов, о равномерности в погрузке и выгрузке, в формированиях поездов на станциях и продвижении их по участкам, железнодорожники ускоряют оборот вагонов, увеличивают перевозки.

Идет соревнование за ускорение обработки средств. В прошлом году железнодорожные дороги снизили себестоимость перевозок по сравнению с 1947 г. на 8,9 проц.

На транспорте сейчас внедрены и укрепляются хорваты в пассажирских единицах, растет число хорватских бригад и паровозов, строят стаканы контроль за расходованием средств и материалов.

Транспорт — один из крупнейших потребителей топлива в стране. В результате

такого социалистического соревнования за экономию топлива на железнодорожных дорогах за 6 месяцев этого года сбережено 1.400 тыс. тонн топлива.

Железнодорожники горячо подхватили инициативу Александра Чутихи. Уже больше 50 тысяч бригад отличного качества насчитываются сейчас на предприятиях транспорта, в число их непрерывно увеличивается.

В своем прошлогоднем письме товарищу Сталину железнодорожники обещали добиться того, чтобы в третьем квартале нынешнего года железнодорожные дороги грузили столько, сколько они должны были бы грузить по плану 1950 г. Вся армия транспортников направляет свои усилия на успешное выполнение этого своего обещания.

Непрерывно поднимать уровень погрузки и в первую очередь важнейших индустриальных грузов — в этом состоит главная задача железнодорожников. На железнодорожных дорогах имеются все возможности для увеличения перевозок. Однако используют еще не все имеющиеся резервы, в частности такие, как ускорение оборота грузового вагона и увеличение скорости движения поездов, что и отмечено в сообщении Центрального статистического управления от 23 июля 1949 г. О значении этих резервов красноречиво говорит тот факт, что ускорение оборота вагонов на один сутки позволило бы увеличить среднесуточную погрузку на 13 тыс. вагонов и высвободить для народного хозяйства сотни миллионов рублей оборотных средств. Многое еще нужно сделать для усиления механизации погрузо-разгрузочных работ.

Сейчас перед железнодорожниками важное и почетное задание — своеобразно и без потерь перевезти зерно нового урожая. В ряде районов Союза эти перевозки уже начались.

Одновременно с крупными хлебными перевозками железнодорожники призывают обеспечить перевозку грузов, предназначенные для создания зимних запасов из промышленных предприятий.

Приближение зимы заставляет работников транспорта усилить и подготовку своего хозяйства к бесперебойной и четкой работе в условиях метелей и суворых морозов.

Железнодорожники ставят своей важнейшей задачей поднять культуру обслуживания пассажиров, создать им максимальные удобства при покупке билетов, ожидания на вокзалах и следования в поездах.

Укрепление силы нашего транспорта способствует неутомимый труд научных работников, конструкторов и изобретателей, работников над усовершенствованием локомотивов, тормозов, над созданием высокопроизводительных машин для механизации пусковых работ, автомотики, телемеханики и радиосвязи и т. д.

Советские железнодорожники не раз показывали образцы большевистского отношения к делу, пример советского патриотизма, выполнения долга перед Родиной и высокой сознательной дисциплины. Они сумели и сейчас с честью выполнить поставленные перед ними партией, правительством и лично товарищем Сталиным задачи, чтобы досрочно осуществить государственный план перевозок 1949 года.

В День железнодорожника работники железнодорожных дорог советской страны подводят итоги своего труда, отчитываясь перед великим Сталиным и всем народом о проделанной работе. Вместе с тем, воодушевленные стремлением досрочно выполнить посевеский пятилетний план, они берут на себя новые социалистические обязательства.

Достили уровня 1950 года

Свой праздник железнодорожники Новокузнецкого отделения встретили мощным подъемом соревнования и новыми трудовыми победами. Они с честью сдержали свое слово, данное великому Сталину, — не в третьем, а во втором квартале達到了1950年的水平。

Сообщение о прошлом году вагонного депо (начальник тов. Шадрин, секретарь парторганизации тов. Бабак), которые государственный план по капитальному ремонту вагонов выполнили из 152 процента, по среднему — на 110 и годовому — на 117 процентов. Успешно ремонтировал пассажирский и товарный парки колесного вагонного депо. Значительно перевыполнили производственные задания коллективы станций Новокузнецк-Сортировочная, паровозного депо и другие.

По сравнению с прошлым годом оборот вагонов в отделении сократился на 7 часов 12 минут. Это — огромный резерв для перевозки грузов послесовесийской пятилетки. За полугодие получено 1,7 миллиона рублей сверхплановых накоплений, при обязательстве в полтора миллиона.

Успехи кузнецан — результат самоотверженной работы. Ряды стахановцев у железнодорожников растут с каждым днем. Сегодня в отделении более шестисот стахановцев, завершивших свою пятилетнюю норму. Двадцать передовиков производства заканчивают задания в счет восемього послесовесийского года. Медаль паровозного депо тов. Шипиловой идет впереди всех. Он заканчивает девятую годовую норму и обязался ко дню рождения товарища Сталина начать работу в счет третьей послесовесийской пятилетки.

Передовым отрядом на отделении являются паровозники. Они ломают устаревшие нормы. Молодой машинист Мундышбашского паровозного депо тов. Вяткин водит из Тайшатгола товарных поездов, почти в повтора раза тяжелее нормы. Машинисты тов. Казанцев, Тадыкин, Толстогузов, Аланыны, Лукичев, Пицуллин и другие экономят при этом до двадцати процентов топлива.

В день своего Всесоюзного праздника железнодорожники Новокузнецка заявляют: «Мы не подведем труящихся производственных предприятий Сталинска и Горной Шории в их борьбе за досрочное выполнение послесовесийской пятилетки».

А. ШЕВЦОВ,
главный инженер Новокузнецкого
отделения Томской дороги.
~~☆☆☆~~

Производственная победа Зиновия Торкунова

В социалистическом соревновании за досрочное выполнение пятилетнего плана блестящего производственного успеха добился молодой составитель железнодорожной станции Усть-Каменогорска Зиновий Торкунов. Изыскавшая методы ускоренной обработки железнодорожного порожняка, он приспособил тзэ называемые серпные толчки.

Вытаснив состав порожняка, Торкунов сортирует его по путям не отцеплен одиночных вагонов, а целыми группами. Отцепленная от состава группа вагонов по инерции катится на место. Там ее задерживает переносными башмаками специальной.

Производственное задание по обработке порожняка Зиновий Торкунов в июле выполнил на 204 процента.

Маневровая работа по такому методу ускорилась почти вдвое. По нормам технологического процесса на обработку порожнего состава требуется 40 минут. Зиновий Торкунов с двумя специалистами выполняет эту операцию за 20—25 минут.

Метод Торкунова переняли все бастальные составительские смены на станции Устья. Благодаря этому, мы добились значительного улучшения измерительной работы станции. Простота вагона под одной грузовой операцией сократилась на 15 часов. Ускорилось формирование поездов. В июне, например, на станции сформированы на 95 поездов больше, чем было сформировано за этот же месяц 1948 года. Рабочий парк маневровых паровозов сократился на полторы единицы. Меняется погрузка станции: возросла на 1586 вагонов.

Свою крупную производственную победу Всесоюзному Дню железнодорожника посвящает Зиновий Торкунов.

Е. НОДОЛОВ,

главный инженер железнодорожной станции Устья.

Паровозники

ленная в дело пятистаковиков. Несколько раз специальная делегация машинистов выезжала в управление дороги. И здесь доказывала, что имеется полная возможность работать более производительно, сократить излишний парк паровозов.

Наконец, в управлении дороги согласились. Весь парк локомотивов в депо упразднился. Промышленная перевалка на работу по упраздненному графику.

Но мало разработать хороший график, надо обеспечить его выполнение. И вот, когда наступила день перехода работы по-новому, на места, где довольно часто происходит задержка локомотивов, высаживаются работники депо. В Белово отправились заместитель начальника депо тов. Поленецкий и секретарь узлового парткома тов. Брасильников. В Тогучине выехал машинист-инструктор Дмитрий Иванович Коньков.

С исключительным подъемом трудились люди, борясь за выполнение взятых обязательств. В эти дни они показали немало примеров подлинного трудового геройства, отличной самоотверженной работы. Большую помощь оказали им высокие партийные и хозяйственные руководители, посланные на станции.

Так, в Белово машинист Еремеев сумел повернуть свой паровоз за 1 час 10 минут. Для этой станции, где по обыкновению промышленские паровозы проходят по 5—6 часов, это время можно считать рекордным.

Позднее, который в Тогучине машинист Ировников несколько раз задерживался в пути. Он прибыл на конечную станцию с большим опозданием. Здесь машинист встретил машинист-инструктора Конькова.

— Илоо депо. Михаил. Вместо полу-

торых часов, которые положены по упраздненному графику, в тоем распоряжении осталось всего сорок минут. За это время тебе не успеть экипировать свой паровоз и вернуть его. Видно твой локомотив сегодня выбыт из расписания.

— Нет, — ответил Ировников, — помогите мне только быстро обернуть машину. Я не буду сажаться под снабжение. У меня достаточно топлива и песка, и если меня не задержат на обратном направлении, то его хватит до Белово.

Просьба машиниста была выполнена. Паровоз быстро повернули, и инспектор, заключивший с Ировниковым социалистический договор на одну поездку, предложил ему «зеленую улицу». Позднее был доставлен в Белово досрочно. В эти сутки машина Ировникова проехала 562 километра.

Большинство производственных успехов встречают Сталинский День железнодорожника промышленные паровозники. Коллектив славится не только высокими среднесуточными пробегами, но и высокой экономией топлива.

В начале года машинист депо взял на себя обязательство сэкономить в течение года не менее 7 тысяч тонн угля. За семь месяцев депо сэкономило свыше 12 тысяч тонн условного топлива. Среди машинистов наилучшего успеха добился молодой машинист-комиссар Геннадий Горшенин. Он сэкономил 107 тонн. Около сотни тонн сберегли государству также машинисты Сергей Чернов, Михаил Еремеев, Петр Пончев, Анатолий Мышников и другие. В депо нет ни одного машиниста, который имел бы пережог.

МАГИСТРАЛИ КУЗБАССА

Свой опыт передаю молодежи

Товарный поезд двойной тягой на большой скорости подходит к семафору 169-го километра. Кондукторская бригада и пассажирский мастер были уверены, что состав сформирован хорошо и никаких неприятностей в пути случиться не может. Но я все же время от времени посмотриваю на состав, чтобы прислушиваться к мерному стуку колес на стыках рельс.

Неожиданно я заметил, что из-под одного вагона поднимается снежная пыль. В голове мелькнула мысль: какая-то неправильность, авария. Быстро хватало стоп-кран. Поезд остановился.

Меня и остальных товарищей даже покоробило, когда мы увидели, что случилось. Оказалось, что развалился триангульный тормозной колодки, тащились по земле. В любой момент могло случиться серьезное крушение.

За 18 лет работы на железнодорожном транспорте я превратился не одиноческое крушение. Помню случай, когда на ст. Юрга после обхода технических осмотрчиков, я обнаружил лопнувший бандаж. За хорошую и безупречную работу получил несколько почетных грамот и благодарностей.

Сейчас я исполню обязанность общественного ревизора. Кроме того, партийная организация поручила мне вести стахановскую школу, учить молодежь. Недавно 15 молодых кондукторов окончили ее и сейчас самостоятельно работают.

Некоторые мои ученики, как Николай Головин и Николай Тимошенко, уже вступили со мной в соревнование. Таким ростом своих учеников я горжусь. Свой многолетний опыт безаварийной работы на железнодорожном транспорте я передаю молодежи.

С. ЛИХОДЕЙ,
главный кондуктор Топкинского кондукторского
резерва.

~~★☆★~~

Организуем комплексное соревнование

Сталинский День железнодорожника коллектив рабочих станции Аянская встречает большими производственными победами. Мы с честью выполнили свое годовое обязательство. В моей смене рабочие значительно перевыполнили нормы. Поезда формируются только отличного качества и отправляются строго по расписанию. По всем техническим показателям наша смена вышла на первое место среди угледногрузочных смен Томской ж.д.

Стахановцы составители тт. Новиков, Липченко, Галкин, Борбас, грузчики по очистке порожняка Михаил и Федор Коробовы, машинисты маневрового паровоза тт. Ливкевич и Гребнев закончили выполнение личных пятилетних норм.

В дальнейшем мы намечаем организовать комплексное соревнование железнодорожников и промышленных предприятий, имеющих свои подъездные пути. Это во многое сократит простой вагонов под выгрузкой и погрузкой, а значит, и ускорит перевозки грузов для нашей любимой Родины.

П. Г. КОРНЕВ,
техник движения второго ранга.

~~★☆★~~

На стахановской вахте

АНЖЕРО-СУДЖЕНСК. (Корр. «Кузбасса»). Вторую неделю несут стахановскую вахту в честь Дня железнодорожника рабочие станции Анжерская.

Лучшие здесь работают смена дежурного по станции тт. Корнеева. Все поезда отправляются строго по графику. Простой вагонов под погрузкой и выгрузкой сокращен на 8 часов.

Стахановскими делами знаменуют дни подготовки к Сталинскому Дню железнодорожника составители Новиков и Липченко. Обрабатывая и формируя состав, они сокращают время на час — час 15 минут.

* * *

Лучшими грузчиками станции являются товарищи Картаев, отец и сын, вышли на свои нормы на 180—200 процентов. (По телефону). Вступая в соревнование в честь Сталинского Дня железнодорожника, коллектив станции Шишшино брал на себя обязательство: снизить простой вагонов под грузовыми операциями на 1 час, отправлять все поезда строго по графику.

Это обязательство железнодорожники станции Шишшино выполнили полностью. Простой вагонов под грузовыми операциями снижен на 1,4 часа. Все поезда отправлялись строго по графику.

Что было тогда на станции Тайга?

Несколько пристанищных избенок и домов горожанцев, да паровозное депо. Его называли тогда «аскальдовой могилой». Никто не помнит, кто дал такое прозвище. Оно, как всегда лучше, отобразило действительность: депо размещалось в землянках, они обшивались и хоронили рабочих живо. Здесь же, рядом, в нескольких верстах от дороги, в непромазной чаще, бродили медведи.

Куда же еще поедем, и так почти на край света забралась, — сказал же Михаил Матвеевич. Волны сибирских краев, в которые стремились Михаил Матвеевич на заработки, встретили его сурово. Но не возвращаться же на голодное Поволжье? И Анисы Павловича соглашалась с мужем остаться в Тайге.

Старик почти не говорит о себе. То и дело он вспоминает в свою скучную речь: «Да знаете, что здесь было тогда...»,

Железнодорожники Кузбасса держат слово, данное вождю

Сегодня вся страна — великая железодорожная держава, отмечает Всесоюзный Сталинский День железнодорожного транспорта.

Железнодорожники Советского Союза, руководимые большевистской партией и советским правительством, воодушевлены постоянной сталинской работой. Транспорт, отмечают эту дату мощным подъемом социалистического соревнования, новых достижений во всех отраслях многообразного хозяйства социалистического транспорта.

Ежедневно советский народ дает железным дорогам большое количество мощных паровозов, электровозов, большегрузных вагонов, рельс. Непрерывно ведутся работы по восстановлению и новому строительству магистралей. Уже в прошлом году грузооборот превзошел уровень 1940 года.

Железнодорожники Кузбасса встречают Сталинский День железнодорожника новыми производственными успехами. В первом полугодии коллективы кузбасских отделений побороли памятный более, чем за этот же период прошлого года. Общая погрузка увеличилась на 11 процентов, дотянувшись уровня погрузки, запланированной на 1950 год.

Лучших успехов в работе добились Тайгинское отделение дороги. Общий план погрузки Тайгинское отделение за семь месяцев перевыполнено. План погрузки угля выполнен на 121 процент. Значительно увеличилась техническая скорость движения поездов и оборот вагонов.

Хорошими результатами встречают Всесоюзный Сталинский День железнодорожника коллектива Новокузнецкого отделения. Погрузка угольных пород на 100 тысяч километров, вместо 60 тысяч, за шесть месяцев сэкономила 203 тонны угля. Министр депутат Верховного Совета РСФСР тов. Шаров увеличил техническую скорость на 4 километра, сэкономив 254 тонны топлива.

Инициатор соревнования за увеличение пробега электровозов между подъемными ремонтами машинист Беловского депо комсомолец тов. Братухин в третий раз увеличил пробег электровоза между подъемным ремонтом. За этот период его бригада провела 266 тяжеловозных поездов, на 11,2 процента увеличила техническую скорость против нормы. Инициатива тов. Братухина подхвачена многими машинистами электровозов сети дорог Советского Союза.

В этом году на Кузнецкой магистрали широко развернулось социалистическое соревнование за 500-километровый пробег паровоза в сутки. Министры тт. Конченко, Быков, Шаров, Губанов и многие другие значительно превысили взятые обязательства и довели суточный пробег паровозов до 550—600 километров. Все машинисты депо Проиришевенска — пятидесяти.

Задача железнодорожников Кузбасса состоит в том, чтобы ежедневно парашинировать темпы погрузки угля, металла, крепежного

вещества и своих годовых норм, более 2 тысяч человек выполнили пятидневную задачу.

Имена: токари паровозного депо Топки тов. Панкова, плотники вагонного депо станции Кемерово тов. Сухих, бригадир Тайгинского паровозного депо тов. Каленков, составитель поездов тов. Савенкова, рабочего по ремонту пути тов. Семёнова и многих других знают не только на кузбасских отделениях, но и по всей сети дорог Урало-Сибирского округа.

Хороших успехов добились паровозные бригады. Министр Топкинского паровозного депо тов. Деревягина сделал на своем паровозе после подъемного ремонта 100 тысяч километров, вместо 60 тысяч по норме, за шесть месяцев сэкономил 100 тонн угля. Министр депутат Верховного Совета РСФСР тов. Шаров увеличил техническую скорость на 4 километра, сэкономив 254 тонны топлива.

Ускорение оборота вагонов зависит от работы всех звеней транспорта, от слаженной работы железнодорожников с работниками промышленных предприятий.

Первоочередной задачей железнодорожников сейчас является перевозка хлеба нового урожая. Чем успешнее железнодорожники спрямлятся с этими первоэтапами, тем больший вклад они внесут в общее дело укрепления могущества нашей Родины.

Необходимо также полностью обеспечить перевозку грузов, предназначенных для создания зимних запасов на промышленных предприятиях Кузбасса. Лишь в кратчайший срок имеющиеся стволы угля, кокса, руды, металлургического сырья.

Следует настойчиво добиваться улучшения качественных показателей и падения экономии средств и материалов.

Нужно в кратчайший срок плавно поднять порядок в финансово-хозяйственной работе и ответственность железнодорожников всех предприятий транспорта Кузбасса.

Кузбасские железнодорожники, воодушевленные габаритами партии, правительства и лично товарища Сталина, не раз показывали свою способность с честью выполнить стоявшие перед ними задачи. Вся армия железнодорожников бассейна будет и вперед беззаветно служить своей Родине, крепко держать слово, данное пятьюдесятилетию Кузбасса.

С. НИРИЛОВ,
зав. транспортным отделом
обкома ВКП(б).

«Транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика».

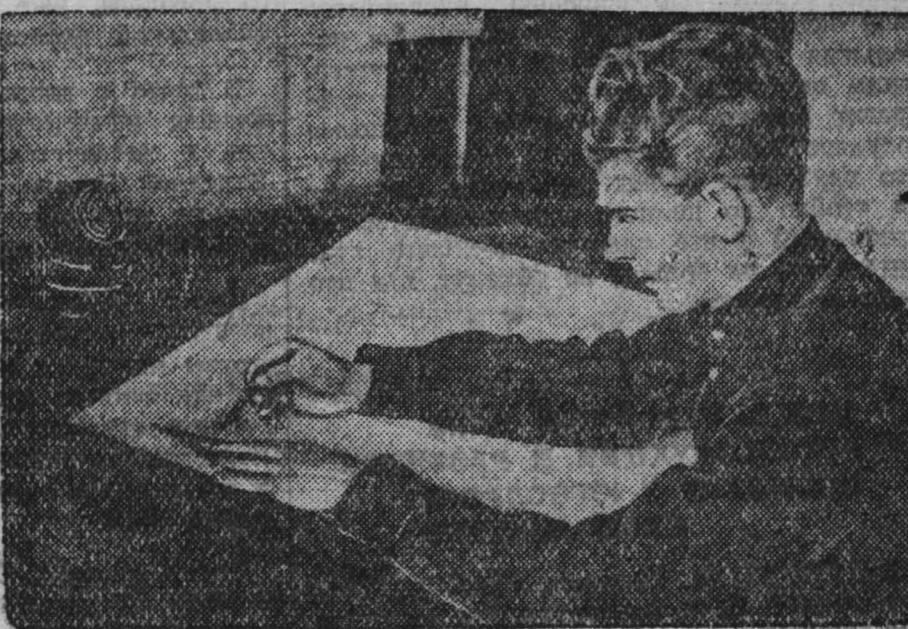
СТАЛИН.



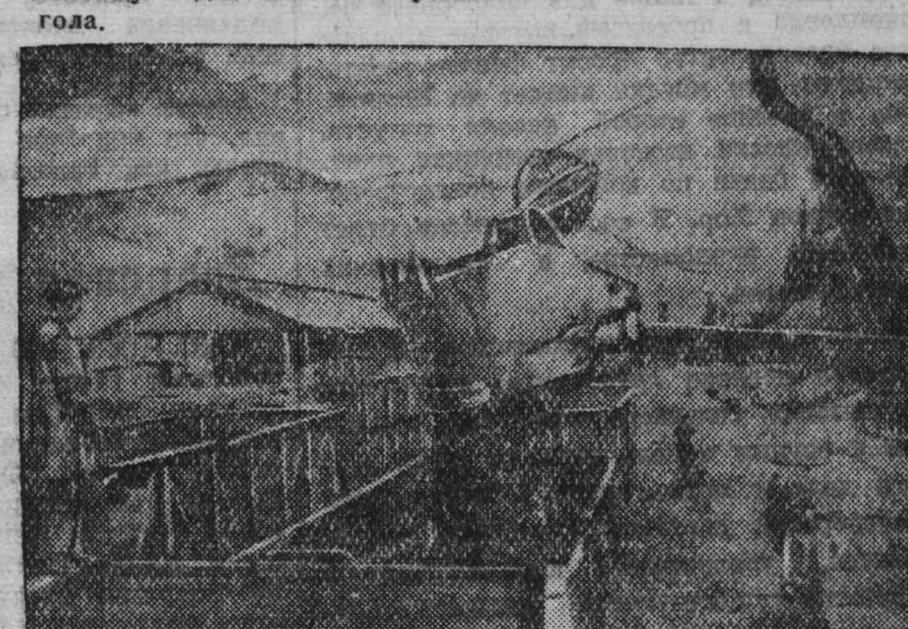
Была страна знает знатного железнодорожника Кузбасса И. М. Братухина. Его молодежная бригада электровоза награждена двумя почетными грамотами ЦК ВЛКСМ.



День и ночь с крупнейшей в Кузбассе прокопьевской шахты имени Сталина уходят тяжеловозные составы, гуженные первоэнергетическим углем. На этом топливе работают многие заводы страны.



По личному графику старший поездной диспетчер Новокузнецкого отделения, техник 1-го ранга М. К. Романов командует движением на участке от Стальнска до Таштагола.



Богатую руду получают кузнецкие доменники из Таштагола. Мощные экскаваторы загружают составы сырьем для металлургии.

Цифры и факты

«Больше чем в два раза грузы Новокузнецкое отделение дороги, по сравнению с 1940 годом. Более чем в 2,5 раза возросла по грузу флюс на Беловском участке.

На большинстве маневровых паровозов станции Новокузнецк, Сортировочная, Новокузнецкого отделения смонтированы радиостанции. Они ускоряют формирование составов, обеспечивают безопасность движения. Машинист и составитель поездов в любое время могут переговорить с диспетчером.

И если Тайгинское паровозное депо — на хорошем счету, если только за подвода удалось сбречь десять единиц тоннажа и рабочий прибыли, то в этом имелась заслуга главного инженера депо Виктора Михайловича Львова.

Не успел старый уйти на пенсию, на паровоз сел его внук Юрий.

На Юре династия паровозников Львовых не кончается. Только среди близких родственников больше десяти — паровозники. А сколько у Михаила Матвеевича сыновей, помощников машиниста. Два года по вечерам занимался в рабфаке, а затем уехал в томский институт.

И если Тайгинское паровозное депо — на хорошем счету, если только за подвода удалось сбречь десять единиц тоннажа и рабочий прибыли, то в этом имелась заслуга главного инженера депо Виктора Михайловича Львова.

Не успел старый уйти на пенсию, на паровоз сел его внук Юрий.

На Юре династия паровозников Львовых не кончается. Только среди близких родственников больше десяти — паровозники. А сколько у Михаила Матвеевича сыновей, помощников машиниста.

Старик ухмыльнулся, вспомнив шутку про бывшего помощника:

— Когда-то вы знали научиться ездить на паровозе. Теперь мой внук Юрий.

— Помчал бы, да староват, — отвясли тогда лягушку-героя Михаила Матвеевича. А сейчас, чуть придумавшись, он говорит:

— Так, за моряки, размахивают атомной бомбой. Так пусть знают: весь род Львовых встанет на защиту Родины.

А. КОСАРЬ, (Спец. корр. «Кузбасса»).

г. Тайга.

Три поколения

Михаил Матвеевич Львов, сухощавый, хильдист старик, щура глаза и поглахивая черные, вспоминает с серебристой седией, короткие волосы, вспоминает свою молодость.

Тайгой, на которую смотрел он с подозрением, впервые увидел ее после вселенского раззыва, называемого не только хмурым, дремучим лесом, но и маленькой железнодорожной станции, откуда и начинается большая история рода Львовых-паровозников.

Что было тогда на станции Тайга?

Несколько пристанищных избенок и домов горожанцев, да паровозное депо. Его называли тогда «аскальдовой могилой». Никто не помнит, кто дал такое прозвище. Оно, как всегда лучше, отобразило действительность: депо размещалось в землянках, они обшивались и хоронили рабочих живо.

Старик, который смотрел, а живого, в рабочей куртке, видел старик Сергея Мироновича Кирова на заре его революционной деятельности. Сколько раз вместе с друзьями разносил по депо и Тайге листовки и брошюры, привезенные Сергеем Мироновичем из Томска.

Будете в депо, — неожиданно вставляет старик, — обязательно поглядите разметочную папку.

Не по книгам и портретам, а живого, в рабочей куртке, видел старик Сергея Мироновича Кирова на заре его революционной деятельности. Сколько раз вместе с друзьями разносил по Тайге листовки и брошюры, привезенные Сергеем Мироновичем из Томска.

— Куда же еще поедем, и так почти на край света забралась, — сказал же Михаил Матвеевич. Волны сибирских краев, в которые стремились Михаил

и Анисы Павловича.

Старик почти не говорит о себе. То и дело он вспоминает в свою скучную речь:

**ОБРАЩЕНИЕ ВРЕМЕННОГО
ДЕМОКРАТИЧЕСКОГО
ПРАВИТЕЛЬСТВА ГРЕЦИИ
К ГРЕЧЕСКИМ КОРОЛЕВСКИМ
ВОЙСКАМ**

СОФИЯ, 29 июля. (ТАСС). Агентство Эллас Пресс сообщает, что Временное демократическое правительство Греции и главное командование Демократической армии обратились к солдатам, сержантам и честным офицерам греческих королевских войск с призывом прекратить войну и кврополитие в стране.

Король Павел и Папагос (главнокомандующий греческими королевскими войсками — Ред.), афинские плутократы и англо-американские империалисты, говорится в обращении, снова хотят погнать вас на бойню. Вспомните Граммос и Вильи в прошлом году. Там было убито свыше 40 тысяч ваших товарищей и наших братьев. Теперь вас опять хотят бросить в эту мясорубку, для чего и для кого? Обернитесь назад и посмотрите, что делается в Афинах. Вы увидите кражи, опустошение, разложение и коррупцию. Вы увидите, как ваши властители набивают карманы долларами, а вас посыпают на бойню.

Сейчас неизысканные кровопийцы снова готовят для вас мясорубку. На ваших трудах они заработают новые доллары. Не думайте, что вы займете Граммос и Вильи. Наши герои заявили:

«Граммос — могила монарха-фашистов». Это — правда. Вспомните, что произошло на Граммосе в прошлом году. В этом году вам там будет во много раз хуже. Хорошенько обдумайте все это. Наступает решающий час. Завтра начнется бой, и тогда будет уже поздно. Поймите, что пока вы ведете бои с нами, вы не увидите своих домов. Не теряйте времени. Забирайте оружие и переходите к нам. Воины Демократической армии, борцы за свободу встретят вас с распостертыми щитами.

Да здравствует братание! Довольно войны! Мир и только мир! Все тружащиеся хотят мира! Все плутократы, местные и иностранные, хотят войны потому, что война приносит им доходы. Протинем же друг другу руку и установим мир.

**ЗАБАСТОВКА ГОСУДАРСТВЕННЫХ
СЛУЖАЩИХ ГРЕЦИИ НАЗНАЧЕНА
НА 2 АВГУСТА**

АФИНЫ, 29 июля. (ТАСС). Исполком профсоюза государственных служащих в соответствии с существующим законом предупредил полицейские власти о том, что со 2 августа объявляется всеобщая забастовка служащих центральных учреждений страны. По решению руководства профсоюза государственных служащих небольшая группа служащих, как например, часть персонала больниц и т. п. не прекратят работы. Руководители профсоюза государственных служащих подчеркивают, что служащие полны решимости держаться стойко до полного удовлетворения их требований и что «жажда обещания правительства их больше не обманут, как это было в апреле».

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ БАНК
РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ
ПОСЫЛАЕТ В ЮГОСЛАВИЮ
СВОЮ МИССИЮ**

ВАШИНГТОН, 29 июля. (ТАСС). Международный банк реконструкции и развития сообщил, что по приглашению югославского правительства он посыпал в Югославию миссию для изучения ее экономики в связи с просьбой о предоставлении займа, а также для подробного ознакомления с проектами, которые югославское правительство просит финансировать. Ожидалось, что миссия выедет из Вашингтона в течение второй недели августа. Главной миссии назначена помощник председателя банка по вопросам представления займов Хор. В составе миссии будет несколько экономистов и технических консультантов.

Банк заявил, что югославское правительство недавно представило ему планы механизации сельского хозяйства, ирригации и осушки земель, развития горнорудного дела и металлургии, восстановления транспортной системы, улучшения лесоделия, увеличения производственной мощности существующих отраслей промышленности и создания новых.

Первое августа 1914 года

(К 35-ЛЕТИЮ ПЕРВОЙ
МИРОВОЙ ВОЙНЫ)

Тридцать пять лет назад, 1 августа 1914 года, крупные промышленники, финансисты и аграрии, управлявшие Германией, через посредство исправно исполнявшую их волю имперского правительства, подтолкнули Вильгельма II на обявление войны России.

По трусости, неразрывно связывавшейся у него с самой необузданной наглостью в тех случаях, когда он считал лично себя в безопасности, Вильгельму II уступили разве только одному Гитлеру. Конечно, ни он, ни толкающие его на войну не решились бы на этот опаснейший шаг, если бы обстоятельства не показались им исключительно благоприятными. Они полагали, что между Англией и Россией за семь лет до того заключившимися между собой соглашением, назревает конфликт в Персии. С другой стороны, французская и русская армии не закончили переговоры. Целые полчища дивизионов и шинков, работавшие в Париже, в восточных французских департаментах, граничащих с Эльзасом и Лотарингией, а также в Петербурге, Прибалтийском крае и Польше, доносили, что ни Франция, ни Россия к войне не готовы. К вечернему позору германской социал-демократии ее партийная верхушка всецело поддержала имперское правительство. Это ускорило германское агрессивное выступление.

Вильгельму II и его штабу, во главе которого стоял граф Мольтке, бездарный племянник давно умершего фельдмаршала

Выступление Ачесона в комиссии палаты представителей по иностранным делам

ВАШИНГТОН, 28 июля. (ТАСС). Стремясь преодолеть широкую оппозицию правительства по программе вооружения стран-участниц Северо-атлантического договора и других стран, государственный секретарь США Ачесон выступил сегодня с речью в комиссии палаты представителей по иностранным делам. Остановив мероприятие, направленные на осуществление агрессивного Северо-атлантического договора, Ачесон пытался изобразить проводимое правительством США внешнюю политику как «мирную» и «оборонительную». Ачесон пытался обосновывать рас-

ходование дополнительных миллиардов из кармана американских налогоплательщиков на военные цели лицензионных всякого сноса утверждениями об угрозе военной опасности, якобы существующей со стороны Советского Союза.

Ачесон выступил после того, как широкие круги американской общественности обвинили правительство в том, что оно следует тактике возбуждения «искусственных тревог», пытаясь добиться одобрения конгрессом своей программы вооружения иностранных государств.

К заявлению Ачесона

ВАШИНГТОН, 29 июля. (ТАСС). После официального заявления государственно-го секретаря США Ачесона комиссия по иностранным делам палаты представителей члены комиссии задали ему много вопросов по поводу различных аспектов предложений правительства в отношении программы поставки вооружения в порядке осуществления Атлантического военного союза. Задавая вопросы Ачесону, почти все члены комиссии выразили сомнение и опасения в отношении программы поставки вооружения и сделали свои оговорки. В ответах Ачесон вновь повторил свою прежнюю утверждение, выдвигая в качестве причины появления программы минимум «советскую угрозу».

Демократ Ричард (Южная Каролина) назвал принцип оказания помощи здравым, но сказал, что обеим помочь, предлагающей правительству, кажется чрезмерным виду того, что нет никакой гарантии, и тогда будет уже поздно. Поймите, что пока вы ведете бои с нами, вы не увидите своих домов. Не теряйте времени. Забирайте оружие и переходите к нам. Воины Демократической армии, борцы за свободу встретят вас с распостертыми щитами.

Демократ Ачесон сослался на то, что существующие силы в Западной Европе сейчас не основаны так эффективно, как это возможно, и «необходимо предпринять меры в этом направлении».

Сторонник значительного меньшинства по объему временной программы Республика Борис (Огайо) заявил, что он обеспокоен тем, что нынешний план содержит «так мало условий в области обороны». Ачесон утверждал в связи с этим, что вклад западно-европейских стран пропорционален военным расходам США по отношению к их национальным доходам, но он при этом ни словом не обмолвился о том, что огромное военное бремя, накладываемое на участников Атлантического договора, уже привело к кризису национальной экономики этих стран.

Касаясь выраженной правительством целью воспрепятствовать «внутренней агрессии», Республика Борис спросил, готовы ли США гарантировать сохранение нынешних режимов в странах, подписавших договор.

Ачесон ответил на это, что США не окажут помощи правительству, не отвечающему данной Джайлсу характеристике.

Демократ Бэйтл (Алабама) указал, что американское оборудование не имеет ценности без соответствующих боеприпасов. Ачесон в связи с этим ограничился выражением надежды, что западно-европейские страны смогут сами удовлетворять свои собственные нужды.

Республиканец Джексон (Калифорния) сделал «головорез» в отношении требований поджигателей войны о немедленном приведении в состояние боевой готовности воздушных сил США. Он выразил сомнение в том, что «внитки на Рейн» представляют собой эффективную меру.

Он требовал, чтобы «существенный элемент американских воздушных сил был готов «нанести сокрушительные удары».

Ачесон заверил Джексона в том, что «все возможные аспекты» были тщательно рассмотрены.

Демократ Заблоцкий (Висконсин) спросил, какую помощь могут США получить от других стран — участниц Атлантического договора.

Ачесон ответил, что существует план, на основании которого все страны — участницы договора могут сделать свой вклад, включая условия предоставления США воздушных баз за границей и «множество вопросов подобного sorta», которые можно обсудить только на закрытом заседании.

Республиканец Мерроу (Нью-Эмпшир) в своем выступлении сказал, что западно-европейские страны не достигли «экономического единства», и предложил включить такое требование в качестве условия получения американской военной помощи, т. е. по существу выдвинул требование подчинения экономики западно-европейских правительств просмотру финансового директора США непререкаемому диктату США.

Ачесон выразил сомнение в этом и заявил, что подобное требование могли бы понять как произвол и диктатуру США.

Ачесон заявил, что благодаря военной программе западно-европейские страны окажутся в таком положении, когда они вполне способны преодолеть «внутреннюю агрессию», т. е., иными словами, подавить национально-освободительные и национальные движения, борьбу за мир и демократию.

Демократ Ачесон заявил, что благодаря военной программе западно-европейские страны окажутся в таком положении, когда они вполне способны преодолеть «внутреннюю агрессию», т. е., иными словами, подавить национально-освободительные и национальные движения, борьбу за мир и демократию.

Республиканец Джексон (Калифорния) сделал «головорез» в отношении требований поджигателей войны о немедленном приведении в состояние боевой готовности воздушных сил США. Он выразил сомнение в том, что «внитки на Рейн» представляют собой эффективную меру.

Он требовал, чтобы «существенный элемент американских воздушных сил был готов «нанести сокрушительные удары».

Ачесон заверил Джексона в том, что «все возможные аспекты» были тщательно рассмотрены.

Демократ Заблоцкий (Висконсин) спросил, какую помощь могут США получить от других стран — участниц Атлантического договора.

Ачесон ответил, что существует план, на основании которого все страны — участницы договора могут сделать свой вклад, включая условия предоставления США воздушных баз за границей и «множество вопросов подобного sorta», которые можно обсудить только на закрытом заседании.

Ачесон заявил, что благодаря военной программе западно-европейские страны окажутся в таком положении, когда они вполне способны преодолеть «внутреннюю агрессию», т. е., иными словами, подавить национально-освободительные и национальные движения, борьбу за мир и демократию.

Демократ Ачесон заявил, что благодаря военной программе западно-европейские страны окажутся в таком положении, когда они вполне способны преодолеть «внутреннюю агрессию», т. е., иными словами, подавить национально-освободительные и национальные движения, борьбу за мир и демократию.

Республиканец Джексон (Калифорния) сделал «головорез» в отношении требований поджигателей войны о немедленном приведении в состояние боевой готовности воздушных сил США. Он выразил сомнение в том, что «внитки на Рейн» представляют собой эффективную меру.

Он требовал, чтобы «существенный элемент американских воздушных сил был готов «нанести сокрушительные удары».

Ачесон заверил Джексона в том, что «все возможные аспекты» были тщательно рассмотрены.

Демократ Заблоцкий (Висконсин) спросил, какую помощь могут США получить от других стран — участниц Атлантического договора.

Ачесон ответил, что существует план, на основании которого все страны — участницы договора могут сделать свой вклад, включая условия предоставления США воздушных баз за границей и «множество вопросов подобного sorta», которые можно обсудить только на закрытом заседании.

Ачесон заявил, что благодаря военной программе западно-европейские страны окажутся в таком положении, когда они вполне способны преодолеть «внутреннюю агрессию», т. е., иными словами, подавить национально-освободительные и национальные движения, борьбу за мир и демократию.

Демократ Ачесон заявил, что благодаря военной программе западно-европейские страны окажутся в таком положении, когда они вполне способны преодолеть «внутреннюю агрессию», т. е., иными словами, подавить национально-освободительные и национальные движения, борьбу за мир и демократию.

Республиканец Джексон (Калифорния) сделал «головорез» в отношении требований поджигателей войны о немедленном приведении в состояние боевой готовности воздушных сил США. Он выразил сомнение в том, что «внитки на Рейн» представляют собой эффективную меру.

Он требовал, чтобы «существенный элемент американских воздушных сил был готов «нанести сокрушительные удары».

Ачесон заверил Джексона в том, что «все возможные аспекты» были тщательно рассмотрены.

Демократ Заблоцкий (Висконсин) спросил, какую помощь могут США получить от других стран — участниц Атлантического договора.

Ачесон ответил, что существует план, на основании которого все страны — участницы договора могут сделать свой вклад, включая условия предоставления США воздушных баз за границей и «множество вопросов подобного sorta», которые можно обсудить только на закрытом заседании.

Ачесон заявил, что благодаря военной программе западно-европейские страны окажутся в таком положении, когда они вполне способны преодолеть «внутреннюю агрессию», т. е., иными словами, подавить национально-освободительные и национальные движения, борьбу за мир и демократию.

Демократ Ачесон заявил, что благодаря военной программе западно-европейские страны окажутся в таком положении, когда они вполне способны преодолеть «внутреннюю агрессию», т. е., иными словами, подавить национально-освободительные и национальные движения, борьбу за мир и демократию.

Республиканец Джексон (Калифорния) сделал «головорез» в отношении требований поджигателей войны о немедленном приведении в состояние боевой готовности воздушных сил США. Он выразил сомнение в том, что «внитки на Рейн» представляют собой эффективную меру.

Он требовал, чтобы «существенный элемент американских воздушных сил был готов «нанести сокрушительные удары».

Ачесон заверил Джексона в том, что «все возможные аспекты» были тщательно рассмотрены.

Демократ Заблоцкий (Висконсин) спросил, какую помощь могут США получить от других стран — участниц Атлантического договора.

Ачесон ответил, что существует план, на основании которого все страны — участницы договора могут сделать свой вклад, включая условия предоставления США воздушных баз за границей и «множество вопросов подобного sorta», которые можно обсудить только на закрытом заседании.

Ачесон заявил, что благодаря военной программе западно-европейские страны окажутся в таком положении, когда они вполне способны преодолеть «внутреннюю агрессию», т. е., иными словами, подавить национально-освободительные и национальные движения, борьбу за мир и демократию.

Демократ Ачесон заявил, что благодаря военной программе западно-европейские страны окажутся в таком положении, когда они вполне способны преодолеть «внутреннюю агрессию», т. е., иными словами, подавить национально-освободительные и национальные движения, борьбу за мир и демократию.

Республиканец Джексон (Калифорния) сделал «головорез» в отношении требований поджигателей войны о немедленном приведении в состояние боевой готовности воздушных сил США. Он выразил сомнение в том, что «внитки на Рейн» представляют собой эффективную меру.

Он требовал, чтобы «существенный элемент американских воздушных сил был готов «нанести с