

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! Государственная библиотека имени Ленина

ТИХООКЕАНСКАЯ ЗВЕЗДА

ОРГАН ХАВАРОВСКОГО КРАЕВОГО И ГОРОДСКОГО КОМИТЕТОВ ВКП(б) и КРАЕВОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

Год издания XXVI

№ 179 (7629)

ВОСКРЕСЕНЬЕ

30

июля

1950 г.

Цена 20 коп.

ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

ПЯТИДЕСЯТЬ лет назад великий вождь народов Иосиф Виссарионович Сталин, руководитель партии и правительства призвал в Кремле советских железнодорожников. С той поры этот день стал традиционным праздником многомиллионной армии советских железнодорожников и всего нашего народа, whom посвящены трудовых побед рабочих социалистического транспорта.

В своей исторической речи на приеме железнодорожников товарищ Сталин четко определил роль железнодорожного транспорта, за превращение его в передовую отрасль народного хозяйства социалистической Родины. «...СССР, как государство, — говорил товарищ Сталин, — был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в едином целом все многочисленные области и районы. В этом великом государственном значении железнодорожного транспорта в СССР».

Речь товарища Сталина вооружила партию и народ развернутой программой борьбы за поэзию железнодорожного транспорта, за превращение его в передовую отрасль народного хозяйства социалистической Родины.

Советская страна является великой индустриальной державой. Ее территория составляет одну шестую части земного шара. Необыкновенные просторы и природные богатства, безграничные ее возможности для развития производительных сил. Огромная роль в дальнейшем росте и поиске народного хозяйства принадлежит железнодорожному транспорту. Стальные магистрали связывают воедино наши промышленные центры с отдаленными областями и районами. Железные дороги пролегли от Владивостока до Калининграда, от заполярного железнодорожного узла Воркуты до самой южной оконечности СССР — станции Кущика. Свыше 80 процентов всех перевозок народнохозяйственных грузов приходится на долю железных дорог.

Благодаря заботам партии и правительства наши железнодорожные дороги за годы сталинских пятилеток коренным образом реконструированы, оснащены первоклассной техникой. Транспорт получил тысячи мощных паровозов, сотни тепловозов и электровозов. На решавших узлах построены механизированные сортировочные горки, создано много путевых машинных станиц.

В годы Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт был нанесен огромный урон. Благодаря повседневной помощи партии, правительства и лично товарища Сталина железнодорожники успешно ликвидировали последствия войны. Еще в 1948 году грузооборот на магистральных странах превзошел изразцовый уровень. За первые два квартала текущего года план погрузки железнодорожными дорогами выполнен на 101,2 процента.

Значительных производственных успехов во всепародном соревновании достигли железнодорожники нашего края. В прошлом году коллектив работников Дальневосточной дороги досрочно завершил грузооборотный план погрузки и дал стартке грузчики вагонов леса, хлеба, металла и других народнохозяйственных грузов сверх задания.

Успешно справляются железнодорожники нашего края со своими задачами и в вынешнем году. Государственный план погрузки первых двух кварталов выполнен на 12 дней раньше срока. На восемь часов ускорен основной измеритель работы железнодорожных дорог — оборот вагона.

Благодаря усилиям многотысячного коллектива железнодорожников Дальневосточная магистраль и убыточной стала рентабельной. 1949 год она заканчивается с прибылью более четырех миллионов рублей. С января по июль нынешнего года дорога получила одиннадцать миллионов рублей прибыли.

Наилучших результатов по ускорению оборота вагонов добились коллектива Хабаровской дороги.

Открытие памятника В. И. Ленину в армянском селе

ЕРЕВАН, 28 июля. (ТАСС). В селе Маркара Октемберянского района, расположенного на самой берегу Аракса, состоялось открытие памятника Владимиру

38 СУТОК НА СЭКОНОМЛЕННОМ ТОПЛИВЕ

НОВОСИБИРСК (ТАСС). Погребены итоги соревнования за экономию топлива на сухах Западно-Сибирского пароходства. Команды двадцати теплоходов и пароходов успешно выполнили свои социалистические обязательства. В течение месяца они 922 часа, или 38 суток, работали на сбраженном горючем.

Сверхплановые эшелоны зерна

РОСТОВ-на-ДОНЕ, 25 июля. (ТАСС). Свойственное несет трудовую вахту мира работники Северо-Кавказской магистрали. Железнодорожники энергично борются за то, чтобы в сжатые сроки и без потерь перевезти хлеб нового урожая. Первый на дороге, еще 20 июля, выполнил месечный план погрузки зерна Тимашевской и Ростовской отделений. Передовые станции

Женщины столицы Украины голосуют за мир

ОБЩЕГОРОДСКОЕ СОБРАНИЕ ЖЕНЩИН КИЕВА

КИЕВ, 28 июля. (ТАСС). Вместе со всем советским народом поднимают свой могучий флаг в защиту мира женщины Советской Украины. Вчера около пяти тысяч женщин работниц и служащих предприятий, лабораторий украинской науки и культуры, студентов вузов, домашних хозяйств столицы, республики собрались в Зеленом театре, чтобы выразить единодушное одобрение сталинской мирной внешней политики советского государства, свою непреклонную решимость активно защищать дело мира.

На собрании присутствовала гостиница на Украине делегация женщин Чехословакской Республики.

С докладом «Женщины в борьбе за мир» выступил председатель Альтрапартии комитета советских женщин тов. Н. В. Попова.

Слово получает стахановка завода имени Сталина А. Н. Кухаренко, выразившая мысли и чувства всех собравшихся.

— Пусть голос украинских женщин, сливаясь с голосом всего советского народа и прогрессивных людей всех стран, явится

Трудящиеся Эстонии на вахте мира

ТАЛЛИНН, 28 июля. (ТАСС). Новыми трудовыми успехами подкрепляют свои подиумы под Стокгольмским Всемирным машиностроением, текстильщиками, обувщиками, стекольщиками, деревообделочниками и рыбаками Советской Эстонии.

Самотворчески трепетали в дни вахты мира машиностроители. На Таллинском заводе «Ильманивек» все рабочие первенствуют, выполняя установленные ежедневно

задачи. Электротягачи, складчики, машинисты Бинкисского депо т. Артеменко, Борисова, Кашпаров и многие другие.

Слово получает стахановка завода имени Сталина А. Н. Кухаренко, выразившая мысли и чувства всех собравшихся.

— Пусть голос украинских женщин, сливаясь с голосом всего советского народа и прогрессивных людей всех стран, явится

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Советский Союз—великая железнодорожная держава

Пятнадцать лет тому назад, 30 июля 1935 года, руководители партии и советского правительства, во главе с товарищем Сталиным, приняли в Кремле работников железнодорожного транспорта.

На этом историческом приеме товарищ Сталин в своем выступлении указал на растущее значение железнодорожного транспорта для развития такого громадного государства, как СССР, и дал велчайшую программу дальнейшего роста и совершенствования железнодорожного транспорта нашего социалистического государства.

Речь товарища Сталина открыла новую страницу в жизни железнодорожников: она мобилизовала их на борьбу за дальнейший подъем советского транспорта, вдохновила и вдохновляет поныне на трудовые подвиги в славу Родин.

С тех пор ежегодно железнодорожники и весь советский народ отмечают эту историческую дату как Всесоюзный День Железнодорожника, который советские железнодорожники любовно называют «сталинским».

В текущем году этот день празднуется в обстановке большого политического и трудового подъема советского народа, в обстановке больших побед и успехов нашей социалистической Родины. Советский народ, под руководством большевистской партии, усиленно выполняет план послевоенной сталинского пятилетки. Народное хозяйство СССР в целом значительно превзошло уровень дооцененного 1940 года. Достигнут новый подъем социалистической культуры. Неуклонно улучшаются материальные положение тружеников нашей страны.

Эти исторические победы, одержанные советским народом под руководством коммунистической партии, под водительством великого вождя тружеников товарища Сталина, являются свидетельством могущества нашего советского государства и огромных преимуществ нашей социалистической системы хозяйства над капиталистической.

Вместе со всем народным хозяйством растет и развивается железнодорожный транспорт.

Определяя роль железнодорожного транспорта в системе народного хозяйства, товарищ Сталин сказал:

«...СССР, как государство, был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в едином целом его многочисленные области и районы. В этом великом государственном значении железнодорожного транспорта в СССР».

Советский Союз имеет громадную территорию, составляющую более 22 млн. квадратных километров. Это почти в три раза больше, чем США, и в четырех разах больше, чем Великобритания, Испания, Италия и Франция вместе взятые.

В недрах нашей земли таятся неисчерпаемые природные богатства. Чтобы все эти богатства поставить на службу советского народа, чтобы успешно развивать производственные силы страны, надо иметь мощные средства транспорта.

Самым массовым средством перевозок является железнодорожный транспорт—свыше восемьдесят процентов всех грузовых перевозок. В этом великом государственном значении наших богатейших сырьевых ресурсов лежат железные дороги.

Без решительного подъема транспорта, без строительства железных дорог нельзя было бы решить великие исторические задачи индустриализации страны, колоссализации сельского хозяйства, использования наших богатейших сырьевых ресурсов.

Благодаря повседневной работе партии, правительства, лично товарища Сталина железнодорожный транспорт нашей страны получил широкое развитие и из года в год становится новейшей первоклассной техникой.

За годы советской власти сеть железных дорог увеличилась в два раза. Новые железнодорожные линии обеспечили промышленное использование неподступных ранее природных ресурсов и быстрый хозяйственный и культурный подъем ограниченных районов и национальных республик. Тысячи километров новых построенных железнодорожных дорог способствовали развитию новых районов добывающей уголь, нефти, цветных металлов, развития сельского хозяйства.

Железнодорожный транспорт за годы сталинского пятилетия повергся коренной технической реконструкции. В эксплуатацию были введены новые машины паровозы, транспорт получил сотни тысяч новых

грузовых вагонов большой грузоподъемности. Из решавших узлов построены механизированные сортировочные горки. Электрифицировано управление стрелками. Введены новые виды связи и электрической сигнализации: автоблокировка, кабельная сигнализация, автостопы, радиосвязь. Большой внимание уделяется электрификации железнодорожных линий и в первую очередь грузоподъемных направлений, в особенности на Урале и в Сибири, а также пригородных зон в крупных промышленных центрах. За годы сталинского пятилетия советский народ создал такое величественное сооружение, как Московский метрополитен.

Подъем железнодорожного транспорта явился одним из важнейших элементов осуществлявшегося партией по инициативе товарища Сталина плана подготовки нашей страны к активной обороне. Советские железнодорожники, обеспечив сурьмы в условиях Великой Отечественной войны, бесперебойными перевозками всего необходимого для фронта и страны, внесли крупный вклад в великое дело победы над врагом.

Товарищ Сталин дал высокую оценку германскому труду железнодорожников в период Великой Отечественной войны, указав, что «советский железнодорожный транспорт выдержал награждение, с которой едва ли справился бы транспорт другой страны».

В результате организаторской работы большевистской партии на транспорте выросло много людей, освоивших новую технику и способных двигать ее вперед. За годы советской власти высшие учебные заведения подготовили для железнодорожных дорог свыше 60 тысяч инженеров. Напомним, что за 80 лет существования железнодорожных дорог до революции высшие учебные заведения выпустили менее 7 тысяч инженеров транспорта.

Товарищ Сталин в своем историческом выступлении из приема железнодорожников показал величие труда каждого работника железнодорожного транспорта. «Начиная от самых больших руководителей и кончая маленькими работниками», — вспоминал товарищ Сталин, — «вплоть до сантехника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы — все велики, все значительны, ибо транспорт является ковчегом, где важна работа каждого работника, каждого участка».

Подготовку железнодорожного хозяйства к зиме необходимо проводить на основе повышения рентабельности всех предприятий транспорта и стоящего режима экономики. Транспорт ведет большие строительные работы, и в настящее время задача состоит не только в выполнении объема строительства, но и обязательного выполнения постановления правительства о снижении стоимости строительных работ.

Летний период должен быть использован для усиления ремонта пути и подвижного состава. Это основа для устойчивой работы железнодорожников по всесезонному повышению качества обслуживания пассажиров, обеспечить без потерь перевозку грузов нового урожая, который уже поступает на станции, и неустанные готовить железнодорожные дороги в работе в зимних условиях, залог безаварийной работы, обеспечения безопасности движения поездов.

Большой, славный путь прошли железнодорожники под руководством большевистской партии за эти 15 лет. Вдохновленные отеческой работой великого Сталина, неустанным вниманием и посвящением позитивной партии и правительства, работники железнодорожного транспорта внесли большой вклад в укрепление могущества советского государства.

Вместе со всем советским народом армия железнодорожников борется за укрепление всемирного лагеря мира, демократии и социализма, возглавляемого Советским Союзом. В дни, когда американо-английские империалисты, поднявшие войну народов, вступили в акты прямой агрессии в Корее, когда американские самолеты разрушали мирные корейские города и села, советские железнодорожники присоединили свой голос протеста и возмущения американской интроверсией в Корее. Вместе со всем советским народом железнодорожники несут стахановскую вахту мира и трудового подвига. Мы не только восстанавливаем разрушенные врагом магистрали, но и строим новые линии и неуклонно повышаем техническую мощь железнодорожных дорог. Уже в 1948 году железнодорожные превзошли дорожный уровень перевозок. В 1949 году по сравнению с 1945 годом, т. е. за 4 последовавших года, отправление грузов железнодорожными дорогами возросло на 84,3 процента. Постижения советских железнодорожников особенно наглядны на фоне чуда железнодорожного транспорта США. В

машинисты депо станции Медведь Гора за десять дней предпраздничной вахты превзошли несколько десятков тяжеловесных паровозов, скаконим 54 тонны топлива. Машинист тов. Смирнов на участке Идель—Медведь Гора превзошел тяжеловесный поезд выше весовой нормы на одну тысячу тонн. Бригада старшего машиниста тов.

Потяжка доставила тяжеловесный поезд на участке Идель—Медведь Гора, превзошедший весовую норму на 800 тонн. Поезд прибыл на место назначения раньше расписания на 46 минут. Среднесуточный приход паровозов превысил на 137 километров. За этот рейс бригада скаконима две тонны топлива.

А. МАЛЬКЕВИЧ.
Зам. министра путей сообщения СССР.

Тысячи вагонов погружены сверх плана

ПЕТРОЗАВОДСК, 28 июля. (ТАСС). На Киркской магистрали тысячи железнодорожников, встав на трудовую вахту в честь Сталинского Дня железнодорожника, добились новых производственных успехов. 14 июля на дороге заключено выполнение польского плана погрузки. Сверх плана погружены тысячи вагонов.

БИШЕНЕВ, 28 июля. (ТАСС). В связи с исполняющимися 6 августа двадцатипятилетием со дня смерти славного сына молдавского народа Г. И. Котовского усилился приток посетителей в музей его имени. Котовский музей Г. И. Котовского — достойный памятник легендарному героям гражданской войны. За два года его посетило около 30 тысяч человек. Здесь побывали москвичи, ленинградцы, труженицы Украины, Грузии, Азербайджана, колхозники, приезжающие с родины героя —

села Ганчешты, ныне ставшего поселком Котловское.

Словно страницы геропической летописи, предстают перед посетителями многочисленные документы, картины, фотографии,личные вещи, экспонируемые в залах музея. Вся жизнь Котовского — пример беззаветной преданности народу.

На стенах — макеты дома, где родился Григорий Иванович, башня кипуческой бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея уделяют внимание

известному заслуженному лауреату Сталини

и писателю Г. Н. Селезневу.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картине П. Соколова-Скаля, Барта

сталинского плана разгрома Деникина расказывается о боевом пути кавалерийской бригады Г. И. Котовского на фронте грязи дланской войны.

Сотрудники музея проводят на предприятиях и в колхозах лекции и беседы о жизни и деятельности герояического сына молдавского народа.

На картин

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРЖНИКИ В БОРЬБЕ ЗА ДОСРОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЯТИЛЕТКИ

Во главе коллектива

Новыми производственными успехами встречает коллектив нашего депо Всесоюзный День железнодорожника. За семь месяцев паровозные бригады провели 844 тяжеловесных поезда и перевезли сверх плана сотни тысяч тонн грузов. Машинисты систематически переверывают нормы технической скорости и среднесуточного пробега поездов, берутся топливом. В этом году они сэкономили 22 тысячи тонн угля. Последовав примеру Лидии Корабельниковой и Федора Кузнецова, все поездные машины ежемесячно три дня работают на обогретом топливом, а маневровые машинисты — четыре дня. Общая экономия средств сейчас достигает 810 тысяч рублей. В депо насчитывается 340 стахановцев. Наши знатные паровозники тт. Липину, Мурзакову, Черепенко, Тарасову и Боянову присвоено звание «Лучший машинист страны».

Эти успехи были достигнуты не сразу. Коллективу пришлось преодолеть немало трудностей. Минувшим 1949 годом депо было сопряглено с убытком в полмиллиона рублей. Пехи и бригады, хотя и выполняли производственные задания, но допускали нарушения технологических норм, перерасходовали средства и материалы.

Мы поняли, что дальше так работать нельзя, что наше предприятие может и должно быть передовым во всех отношениях. Борьбу коллектива за улучшение экономических показателей возглавила партийная организация. В январе мы провели патриотическое собрание, на котором были вскрыты недостатки, мешавшие успешной работе депо, и намечены практические мероприятия по их устранению.

Коммунистам-инструкторам колония паровозов тт. Забалыну, Штыку, Брачеку и Зборовому собрание поручило систематически оказывать помощь паровозным бригадам в технике вождения поездов, экономии угля, в ходе за материальной частью локомотивов. Главному инженеру депо тт. Лапиникову, инженеру по ремонту тт. Марченко, мастерам тт. Степечеву и Маслову было предложено улучшить руководство деятельности ремонтных цехов, направив главное внимание на укрепление производственной дисциплины, внедрение передовых методов труда и мобилизацию внутренних ресурсов. Такие же конкретные задания получили все коммунисты. Инженеры техники, лучшие стахановцы решали взять инициативу из молодых производственников.

Коммунисты явились инициаторами внедрения стахановских методов труда. Когда в депо узнали, что передовые машинисты страны начали борьбу за пятистахановский пробег локомотивов в сутки, их начальники поддержали членов ВКП(б), старшие машинисты тт. Липину, Мурзакову, Чирченко, Боянову и другие. Они провели десятки тяжеловесных поездов, перевезли сверх плана сотни тысяч тонн груза и сберегли крупные суммы государственных средств. По примеру коммунистов в социалистическом соревновании за пятистахановские метровые пробеги включились многие другие паровозники.

Хороших производственных показателей добились коллективы ремонтных цехов, возглавляемые членами ВКП(б) тт. Куликовым, Давыдовым, Шевченко и другими. О славных традициях коллектива автоматического цеха, руководимого тт. Шевченко, знают не только в нашем депо, но и в крае. Гарантийный метод ремонта локомотивов, первые осуществленный в этом цехе, та-

перь широко применяется на многих других предприятиях.

Под руководством своего мастера-коммуниста автомеханики неуклонно добиваются новых и новых успехов. Не так давно тт. Шевченко разработал и внедрил в производство цепное мероприятие, позволившее значительно увеличить производительность труда слесарей и улучшить качество ремонта автотормозов.

Мастером по всем руки называют в нашем депо коммуниста тт. Степечева. Он — автор нескольких ценных рационализаторских предложений, давших предприятию десятки тысяч рублей прибыли. Раньше при ремонте паровозов обивку дымо-труб грязи слесарии производили вручную. Работа эта отнимала много времени и приводила к большим простотам локомотивов. В короткий срок десятый железнодорожников сумели значительно повысить свою квалификацию.

Уже первые месяцы отправления поездов с узловой гарантой маркой показали, какие огромные резервы таит в себе это цепное новшество. Заметно повысилась производительность труда, сократился простой вагонов, ускорилось прохождение поездов. С тех пор коллектив неуклонно улучшает производственные показатели.

Широко применяется на нашей станции и отправление ступенчатых маршрутов. Благодари этому мы не только сокращаем простой вагонов, но и создаем благоприятные условия для быстрой уборки их с других станций дороги.

Составитель поездов станции Хабаровск-II. Е. БУГАЕВ.

ВОДИТЕЛИ ТЯЖЕЛОСВЕСНЫХ ПОЕЗДОВ

Коммунисты выступают зачинщиками многих полезных дел. В начале нынешнего года по почте тт. Липину, Наумова, Жильеву и Рельянину в нашем депо было осуждено — волтели тяжеловесных поездов. Начальником тяжеловесных поездов в первом подотделении они перевезли более полутора миллионов тонн грузов. Это позволило сократить выход в линию 111 поездов.

Особенно хорошо трутаются инициаторы вождения тяжеловесных поездов — машинисты депо ст. Облучье. Тт. Буцко с начала мая по 20 июля провели 21 тяжеловесный поезд. Средний вес состава он увелличил по сравнению с нормой почти в полтора раза. Стахановцы перевезли 37 тысячи тонн сверхпланового груза. Машинисты тт. Тихонов и Шевченко за последние три месяца провели около 20 тяжеловесных поездов каждый.

Шесть тысяч тонн грузов сверх плана перевез во втором квартале один из лучших паровозчиков депо ст. Бикин тт. Артеменко. Улучшилось качество ремонта, уменьшились затраты, и самое главное — целая бригада слесарей была высвобождена для другой работы. У машинистов-новаторов нашлись десятки последователей.

Большую пользу принесла проведенная партийной организацией по применению коммунистов-стахановцев экскурсия на опытных поездах. Стахановцы ознакомились с методами сквозного ремонта металла. Печеринчили опыт, токари тт. Траличик, Бурдяк, Боссов и другие, совершившие скромные рабочие работы и значительно повысившие производительность труда. Встав на стахановскую вахту мира, токари-электроники довели свою выработку до 250—300 процентов к заданию.

Серебряные успехи добились в социалистическом соревновании в честь Дня железнодорожника тяжеловесных машинистов — волтели тяжеловесных поездов. В первом подотделении они перевезли сверх плана более полутора миллионов тонн грузов. Это позволило сократить выход в линию 111 поездов.

Серебряные успехи добились волтели тяжеловесных поездов — машинисты депо ст. Облучье. Тт. Буцко с начала мая по 20 июля провели 21 тяжеловесный поезд. Средний вес состава он увелличил по сравнению с нормой почти в полтора раза. Стахановцы перевезли 37 тысячи тонн сверхпланового груза. Машинисты тт. Тихонов и Шевченко за последние три месяца провели около 20 тяжеловесных поездов каждый.

Эти мероприятия сыграли важную роль в развитии движения патристов на отдельных участках. Работают в тесном деловом контакте, движущихся и вагончиков ускорили обработку поездов, работники пунктов обогрева и экипировки стали быстрее снабжать паровозы и погружать их в составы.

Пример настойчивой борьбы за выполнение взятых обязательств показывали паровозники. Они тщательно изучили боевую практику лучших машинистов станции Красногорска, Липину, Соловьеву, Коробкова и других. Сокращая расходы на служебную проправу и добиваясь его высокого качества, бригады тт. Мурзакова, Кравцова, Гордеева и Артеменко успешно освоили вождение тяжеловесных составов из забора волыни производственных станций. Это явилось первым крупным достижением, позволившим паровозникам добиться значительной экономии времени при погрузке.

Тщательно продуман процесс экспериментальных операций, передовые машинисты старались так организовать труд в своих бригадах, чтобы не пропадала даром ни одна минута. Они стали лично следить за пинцетами размещением уголь на тендере, поручая



В паровозном депо ст. Хабаровск-2 стахановской работой славится паровозная бригада комсомольского паровоза машиниста Александра Клюева. Систематически перевыполняя нормы среднесуточного пробега, экономя топливо, бригада дважды четыре дня в месяц водит поезд за счет обогретого топлива.

На снимке: паровозная бригада комсомольского паровоза — машинист техник-лейтенант Александр Клюев (в центре), помощник машиниста Василий СМОЛИН (слева) и кончегар Федор НИКИТИН. Фото И. Суровцева.

ПЯТИСОТНИКИ

Замечательный почин машинистов депо Россосы, начавших борьбу за выполнение плана по пробегу паровозов, наше гордость — волтели тяжеловесных поездов. В первом подотделении они перевезли сверх плана более полутора миллионов тонн грузов. Это позволило сократить выход в линию 111 поездов.

Руководители отделения, политотдел, партийные и профсоюзные организации по-дальневосточному поддержали начинание новаторов. На отдельных участках были разработаны и внедрены уплотнительные графики, т. е. без захода паровозов в основное депо большинство машинистов перевыполняло нормы среднесуточного пробега локомотивов, а бригады старших машинистов тт. Мурзакова, Артеменко, Игнатенко, Кравцова и других могли пробегать паровозов до 450—480 километров в сутки.

Добившись первых положительных результатов, машинисты тт. Мурзакова, Артеменко, Игнатенко и Кравцова стали передавать опыт своей работы другим паровозникам. Их локомотивы превратились, по сути, в стахановские школы. На производственных участках, в локомотивных парках, в лекциях и беседах, организуемых патристским депо, паровозники получали опыт вождения тяжеловесных составов из пыльных скверинских складов в самые скоростные вагончики.

Эти мероприятия сыграли важную роль в развитии движения патристов на отдельных участках. Работают в тесном деловом контакте, движущихся и вагончиков ускорили обработку поездов, работники пунктов обогрева и экипировки стали быстрее снабжать паровозы и погружать их в составы.

Пример настойчивой борьбы за выполнение взятых обязательств показывали паровозники. Они тщательно изучили боевую практику лучших машинистов станции Красногорска, Липину, Соловьеву, Коробкова и других. Сокращая расходы на служебную проправу и добиваясь ее высокого качества, бригады тт. Мурзакова, Кравцова, Гордеева и Артеменко успешно освоили вождение тяжеловесных составов из забора волыни производственных станций. Это явилось первым крупным достижением, позволившим паровозникам добиться значительной экономии времени при погрузке.

Тщательно продуман процесс экспериментальных операций, передовые машинисты старались так организовать труд в своих бригадах, чтобы не пропадала даром ни одна минута. Они стали лично следить за пинцетами размещением уголь на тендере, поручая

своим помощникам чистить топку, а кочегарам — производить заливку смазочных масел. В результате одновременной работы на всех узлах паровозов срок эксплуатации вагонов был сокращен почти в два раза.

В первый же месяц работы по колычевому уплотнению графику, т. е. без захода паровозов в основное депо, большинство машинистов перевыполняло нормы среднесуточного пробега локомотивов, а бригады старших машинистов тт. Мурзакова, Артеменко, Игнатенко, Кравцова и других могли пробегать паровозов до 450—480 километров в сутки.

Добившись первых положительных результатов, машинисты тт. Мурзакова, Артеменко, Игнатенко и Кравцова стали передавать опыт своей работы другим паровозникам. Их локомотивы превратились, по сути, в стахановские школы. На производственных участках, в лекциях и беседах, организуемых патристским депо, паровозники получали опыт вождения тяжеловесных составов из пыльных скверинских складов в самые скоростные вагончики.

Эти мероприятия сыграли важную роль в развитии движения патристов на отдельных участках. Работают в тесном деловом контакте, движущихся и вагончиков ускорили обработку поездов, работники пунктов обогрева и экипировки стали быстрее снабжать паровозы и погружать их в составы.

Все эти мероприятия не замедлили дать хорошие плоды. Ряды патристов быстро росли. Работа по уплотнению графику потребовала от всех особой четкости, слаженности, взаимной выручки. Диспетчеры тт. Новоженина, Александра Жилюк, Милюра с первых же дней соревнования машинистов включились в борьбу за сквозное прохождение поездов. Они делали все для того, чтобы пропустить как можно больше поездов по «зеленой улице».

Широкое распространение получила так называемая астрафизическая езда, осуществлявшаяся волителями тяжеловесных составов из забора волыни производственных станций. Это явилось первым крупным достижением, позволившим паровозникам добиться значительной экономии времени при погрузке.

Патристы изобретали новые способы вождения тяжеловесных составов из забора волыни производственных станций. Это явилось первым крупным достижением, позволившим паровозникам добиться значительной экономии времени при погрузке.

Только за последние два месяца производственные поезды тяжеловесных составов и сажоновы сняли 650 тонн топлива. Передовым паровозникам тт. Мурзакову и Артеменко удалось превзойти рекорд «Лучшего машиниста страны».

Единодушно поднявшись под Столбом Всевозможного Возможного, бинокльные паровозники встали на стахановскую вахту мира и горделиво заявили: «Мы настоично боремся за то, чтобы поезды на государственных перегонах и для стране не склоняли миллионы рублей прибыли».

Только за последние два месяца производственные поезды тяжеловесных составов и сажоновы сняли 650 тонн топлива. Передовым паровозникам тт. Мурзакову и Артеменко удалось превзойти рекорд «Лучшего машиниста страны».

Самые высокие показатели были установлены на Востоке — тоже с боевой техникой, оружием и вспомогательными средствами. А теперь в ту и другую сторону мчится поезд с углем и волынью, с нефтью и лесом, с тракторами и машинами, с продовольствием и товарами... А сколько людей едет на Дальнем Востоке! Едут работать в нашем родном крае, осваивать его несметные богатства.

Едут люди в поезде. Пет-Пет, да и пожарные обходчики, машинист или изосажир, Спасибо, мол, Семен Алексеевич, за верную службу!

Может, — мечтательно говорит Захаров, — кто из пассажиров и подумает про меня, когда придет поезд в Москву. Вот, мол, на Дальнем Востоке, на 8.489-м километре от столицы стоит на своем посту путеводитель. Быть может, я буду работать в нашем родном крае, осваивать его несметные богатства.

Потом, когда заходит разговор о событиях в Корее, обогнувших движением народов за мир, о злоключениях погибших в войне, Семен Алексеевич говорит:

— Советская страна на всех парах идет к большой, чудесной станции — к коммунизму. Напрасно врачи пытаются помешать нам. Локомотив нашей страны будет гигантский машинист — товарищ Сталин. Вместе с нами — миллионы честных людей всего земного шара. И мы предупреждаем американцев и всяких других империалистов: не лезьте на рожки. Вам же хуже будет! Хуже, чем Гитлеру...

И тогда не говорите, что вы не догадываетесь, просчитались. Тогда поздно будет! Мы вас предупреждали — сортины миллионы людей воевали во всем мире предупреждали. И я вас предупреждал — рядовой советский человек, помощник машиниста — товарищ Стадник. Товарищ Стадник наградил его золотым знаком «Ударник построения».

...Сколько раз за тональную лет работы путевым обходчиком встречал и провождал Захаров проходящие поезда. Во время войны мимо 8.489-го километра шли составы на Запад с вспомогательными, боеприпасами, оружием. Потом, перед войной с Японией, шли эшелоны

С. АЛЕОНОВ.

Блок-пост Лумку-Карани, Дальневосточная дорога, 8.489 километр.

Паровозчики, обложеные цветными камнями, и машинисты их видят издалека. Свой опыт Захаров охотно передает другим обходчикам. Обычно обходчик выходит на свой участок лишь те работы, которые по силу ему одному выполнить можно. Кочегары, машинисты, кончегары — они все проходят через одного человека — машиниста.

Этот скромный, трудолюбивый рабочий пользуется среди пассажиров большим авторитетом. Уже много лет подряд его выбирают в местный комитет. Сейчас он является заместителем председателя местного комитета патриотического движения.

В соревновании машинистов Захарова на первом месте начальник поездов, на Дальнем Востоке, на 8.489-м километре пути. Проводы машинистов из колычевого участка состоялись на пятьдесят первом блок-посту Лумку-Кар

СОБЫТИЯ В КОРЕЕ

**СООБЩЕНИЕ ГЛАВНОГО КОМАНДОВАНИЯ
НАРОДНОЙ АРМИИ КОРЕЙСКОЙ
НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ**

ПХЕНЬЯН. 28 июля. (ТАСС). Главное командование Народной армии Корейской народно-демократической республики сообщило сегодня утром, что на всех фронтах части Народной армии продолжают наступление.

26 июля огнем зенитной артиллерии Народной армии были сбиты 3 американских самолета.

Поддерживая наступление частей Народной армии, партизаны в провинции Северный и Южный Кансан усилили свои действия в тылу врага. Партизанские отряды, находящиеся в районе Пусана (Фузана), проводят операции близ окрестностей Пусана.

ПХЕНЬЯН, 28 июля. (ТАСС). Главное командование Народной армии Корейской народно-демократической республики сообщило сегодня вечером:

На всех фронтах части Народной армии продолжают вести ожесточенные бои с американскими сухопутными войсками.

27 июля части Народной армии, ослабленные Намдою (Нагон), заняли после ожесточенных боев с американскими войсками город Куро (Бюре).

В районе Хадона (Бато) части Народной армии вели бои с американским войском; взято в плен 100 американских солдат и офицеров. Захвачены трофеи. Среди них семь 105-миллиметровых орудий, 80 пулеметов, 70 артамин, много винтовок, карабинов и другого вооружения.

На других фронтах особых изменений не произошло.

АМЕРИКАНСКИЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ О ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ В КОРЕЕ

НЬЮ-ЙОРК, 28 июля. (ТАСС). По сообщению американских корреспондентов из Токио и Кореи, сегодня на рассвете Народная армия Корейской народно-демократической республики начала наступление на позиции американских 25-й и 1-й кавалерийской (мотомеханизированной — Ред.) дивизий в районе Хвангана (Бокан) в 8 километрах северо-восточнее Пондона (Дэйо).

Представитель 5-го американского авиа-сопровождения сообщил, что первая американская авиация совершила 253 вылета для операции в Северной и Южной Корее.

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс Бойл описывает результаты воздушных бомбардировок на Пондон: «В суперкахах и деревнях у Пондона были облиты пламенем... Сам Пондон, который еще два дня назад служил основой американской обороны в Корее, больше не существует. Он выгорел, как Нагасаки после взрыва атомной бомбы. Пондон очень сильно пострадал в результате беспечестных атак американских самолетов и самолетов военно-морской авиации. Из руин города поднимается одна тонкая струйка дыма; все остальное — плоская пустыня».

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс, находящийся при штабе 25-й американской дивизии в Корее, сообщает, что северокорейские войска сегодня утром атаковали в американские позиции на центральном фронте.

Корреспондент агентства Юнайтед Пресс в сообщении на пятага 8-й американской армии подчеркнул, что фланговая атака северокорейских войск вызвала американцев отступить более чем на 20 миль, в результате чего северокорейские войска подошли на расстояние 50 миль к западу от Пусана.

Как сообщает корреспондент, представитель штаба Макартура в заявлении журналистам выразил уверенность, что «Пусан может быть спасен».

К военным действиям в Корее

ЛОНДОН, 28 июля. (ТАСС). Как передает корреспондент агентства Рейтер, находящийся с американскими войсками в Корее, официально объявлено, что бывший начальник генерального штаба южнокорейской армии Ли Бен Дек 27 июля был убит в бою. В последнее время он занимал пост командующего армией.

ПРИЗНАНИЯ БЫВШЕГО ВИДНОГО АМЕРИКАНСКОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ В ЮЖНОЙ КОРЕЕ

ЛОНДОН, 28 июля. (ТАСС). «Деби уоркер» опубликовала интервью своего специального корреспондента в США с Каустоном Мидом, которого газета характеризует, как «консервативного республиканца, приверживающегося резко антикоммунистических взглядов, и личного друга Ли Сын Мана, занимавшего видной пост в американской оккупационной армии в Южной Корее».

Мид заявил: «У нас нет союзников в Корее. Эти люди борются за свою независимость. Они не видят различий между нами и японцами. Мы можем уничтожить корейский народ, но не можем победить его. Мы можем сейчас только уйти».

Касаясь так называемых «разногласий» между населением Северной и Южной Кореи, Мид сказал:

«Все они — корейцы и все хотят, чтобы их страна управлялась корейцами... С тех пор, как 38-ю параллель стали считать линией постоянного разделя, мы начали готовить настоящую войну в Корее».

США подготавливают почву для нового нахима на членов ООН

К ЗАСЕДАНИЮ ЧЛЕНОВ СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ

НЬЮ-ЙОРК, 26 июля. (ТАСС). На состоявшемся вчера заседании членов Совета Безопасности, собравшихся в отсутствии делегата СССР и законного представителя Китая, представитель США Остин зачитал доклад, в котором пытались изобразить американскую агрессию в Корее как действие в «защиту мира». Остин повторил американскую версию развития военных событий в Корее, представив их в ложном свете. В частности, он вновь голословно утверждал, будто бы в агрессии повинны не южнокорейские марионеточные войска, напротив же —

послеслоги американской империи. В подобной ложной версии, разоблаченной как известно, неопровергнутыми фактами, Остин не мог ничего привести, кроме ссылки на «размеры и характер» использованных северянами материалов после начала военных действий. «Характер южнокорейской армии и ее дислокация», по словам Остина, свидетельствовали будто бы о том, что она не могла напасть. После выступления Остина явно противоречат многочисленным доказательствам, в том числе заявлениям самих американских военных руководителей в Корее и их южнокорейских марионеток.

Дальнейшая часть доклада писалась «согласно» выражениям американских войск, или, по терминологии Остина, «задерживающих операций». Остин восхвалил американские варварские обстрелы и бомбардировки мирных городов и деревень Кореи.

Затем Остин предпринял попытку скрыть нежелание многих членов Организации Объединенных Наций поставить войска для участия в американской агрессии в Корее. Пытался игнорировать силы корейского народа, единодушно поднявшиеся на борьбу с американскими интервентами. Остин

Послание Трумэна конгрессу об экономическом положении США

НЬЮ-ЙОРК, 27 июля. (ТАСС). В своем полугодовом послании конгрессу об экономическом положении страны президент Труман признает, что агрессивная война в Корее и подготовка к другим возможным аналогиям — это дорогостоящее и трудное предприятие, которое потребует «искорьстных жертв» со стороны народа. Это противоречит прежним заявлениям Груммана, в которых он говорил о необходимости вмешательства в Корее для предотвращения «агрессии».

Предупредил, что программа создания агрессивных американских военных сил потребует «жертв». Труман заявил, что Соединенные Штаты должны суметь выполнить имеющуюся программу и одновременно «избежать инфляции». Однако он добавил: «Это не означает, что мы можем выполнить наши расширенные международные обязательства без некоторых жертв в отношении внутреннего потребления».

Труман призвал профсоюзы сотрудничать с монополистами и другими предприятиями для «дальнейшего укрепления» их производственного контроля, чтобы удержать заработную плату на нынешнем уровне, несмотря на то, что в результате агрессии война растет. Он заявил: «Нужно избегать трат на военные мероприятия, прежде чем уменьшить заработную плату».

Труман призвал профсоюзы сотрудничать с монополистами и другими предприятиями для «дальнейшего укрепления» их производственного контроля, чтобы удержать заработную плату на нынешнем уровне, несмотря на то, что в результате агрессии война растет. Он заявил: «Нужно избегать трат на военные мероприятия, прежде чем уменьшить заработную плату».

В части послания, касающейся экономического развития за первую половину этого года, Труман хвастает «подъемом американской экономики, игнорируя тот факт, что в значительной мере этот подъем вызван искусственными факторами политического характера, в частности военной программы».

Труман указал на высокие прибыли корпораций, заявив, что, исходя из данных за второй квартал, они составят 31 млрд. долларов в год (до выплаты налога), т.е. на 17 процентов больше, чем во втором квартале прошлого года. Вместе с тем он был вынужден признать, что в течение этого года доход фермеров упал на 11 процентов.

Лишение Макса Реймана парламентской неприкосновенности

БЕРЛИН, 28 июля. (ТАСС). Ведомство информации Германской демократической республики сообщает, что в Западной Германии предпринимается провокационные попытки использовать арест империалистического агента Курта Мюллера, произведенный в Германской демократической республике, как клеветнический альянс против премьер-министра коммунистической партии Западной Германии Макса Реймана. В связи с этим недавно информация заявляет: Курт Мюллер прибыл, как обычно, для переговоров на территории Германской демократической республики. Свои приключения здесь он использовал для преступных действий по поручению иностранных держав. Поэтому он был арестован органами милицеи и государственной безопасности.

Как передает агентство АДН, 27 июля боевые коалиционные партии совместно с прелатским руководством социал-демократической партии (СДПГ) вынесли предложение о лишении парламентской «части в покоях» Курта Мюллера явно свидетельствуя о попытке с помощью клеветы заставить замолчать самого почтительно наряженного него ложного обвинения, составленного реакционным руководством СДПГ из западногерманского первого борца за единство Германии, непримиримого врага социал-демократии и антиамериканских колониальных господ.

История рабочего движения заслуживает многоголосые случаи аналогичных провокаций. Все они превращались в мощные средства разоблачения провокаторов и их пособников. Так будет и на этот раз. Руки прочь от Макса Реймана! — заявляет сегодня миллионы немцев во всех частях страны антиамериканским колониальным офицерам и их лакеям».

ОТКАЗ АФГАНИСТАНА ПОСЛАТЬ ВОЙСКА В КОРЕЮ

НЬЮ-ЙОРК, 27 июля. (ТАСС). Секретariat Организации Объединенных Наций заявил: Азиат Мухаммад-хана, из которой явствует, что правительство Афганистана не посыпало телеграмму, датированную 25 июля, от министра иностранных дел Афга-

НЕ ИХ ВРЕМЯ

Трубадуры американского империализма с шумом и помпой объявили XX-й век — «веком Америки». Иначе говоря, в текущем веке Америка, точнее Соединенные Штаты, еще точнее — банкиры Уолл-стрита предполагали устроиться на земном шаре, как гигантский спрут, беспрепятственно сущий кровь и пот миллиардов людей.

Вознамерившись украдти в истории нее столетие, американские деньги старательно разменивают время — минуты, часы, недели...

Во-первых, как гласят американские пословицы, «время — деньги». Заработали же в прошлом году тресты, производившие атомные бомбы, 500 миллионов долларов чистоголом. Это, так сказать, в условиях «холодной войны». От войны «горячих» атомисты ждут куда больших прибылей.

Во-вторых, они боятся. Страшно бояться, что все у них подет вверх торшами и шами оседать земную планету не выйдет. Оснований для таких опасений более чем достаточно. И знают, что даже империалистов будет еще хуже, виновников разрушения горят на полях сражений.

Макартур-генерал счищает заслонить американских флотом формозские поместья Макартура-плантатора. Но все равно Народно-освободительная армия Китая вышибла гонконгские банды из их последнего острогового убежища. Свалился в океан еще один обрубленный американский планетоид. Чан Кай-ши.

Известно, что мы читаем в газетах: «Вне же коммюнике Макартура, опубликованном в 4 часах 30 минут по Гринвичу, сказывается, что, как точно», — сообщается, что 7-й флот устанавливает разведку морской авиации на Формозском проливе.

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».

В коммюнике штаба Макартура, опубликованном такого-то числа в 03 часа 05 минут по Гринвичу, сообщается, что американские войска оставили пункт ими бомбардировщиками «B-26».