

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

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

№ 148 (1769) 28 декабря 1944 года, четверг Цена 20 коп.

ВОЗГЛАВИТЬ ПОДЪЕМ МАСС

Товарищ Сталин в своем историческом докладе о 27-й годовщине Великой Октябрьской Социалистической революции дал высокую оценку работе железнодорожного транспорта. Высокая оценка вождя вдохновила тружеников тыла на усиление помощи фронту, вызвала новый патристический подъем среди работников Тайгинского железнодорожного узла.

Казалось бы, что партийная организация узла должна была возглавить патристический подъем железнодорожников, направить их на преодоление зимних трудностей на бесперебойное продвижение поездов. Однако этого не произошло.

Понимая многое для фронта, для скорейшей победы над врагом, тайгинские железнодорожники. Но этим ни в коем разе нельзя довольствоваться, ибо в железнодорожном узле работы неудовлетворительно.

Ситуация Тайга долгое время не соответствовала заданным измерениям. В первой декаде декабря она работала хуже, чем в первой Рабочей декаде вагонов вдвое выше нормы. Срывы отправления поездов по графику вошли в систему, не выполняются план выгрузки, увеличилось число браков и грубого нарушения Правил технической эксплуатации. Крайне плохо работает паровозное депо.

Но это, видимо, мало беспокоит узловую партию и его секретаря т. Казановича. Еще 16 декабря изданный Томской дороги изданный приказ «О неотложных мерах по улучшению движения поездов на дороге в декабре 1944 года». В этом приказе особо подчеркивалось Тайгинское отделение, указывалось на его плохую последнюю работу.

Как же восприняла этот приказ партийная организация узла, какие меры приняла она для того, чтобы немедленно ликвидировать сложившееся положение на узле? Надо прямо сказать, что этот приказ восприняла она плохо. В узловом парткоме нет должной тревоги в борьбе за успешное преодоление трудностей зимы.

В узловом парткоме много говорится о сопровождении поездов кондукторами и партийно-политическими работниками, о работе контрольных постов и о других формах партийно-массовой и организационной работы, направленной на улучшение движения поездов. Но эти ценнейшие мероприятия остались на бумаге. На станции Тайга контрольные посты не работают, сопровождением поездов никто не занимается. Кстати надо отметить, что боится выезда на линию не только секретари первичных партийных организаций, как например, т. Михайлов и другие. Но и сами секретари узлового парткома и в частности т. Ловенков, который предпочитает больше отсиживаться в кабинете, чем быть там, где решается судьба работы узла и отделения в целом.

Нельзя дальше мириться с фактом плохой работы узла, надо решительно пресекать малейшие попытки невыполнения приказов и распоряжений, надо сейчас все усилия направить на ликвидацию имеющихся недостатков. Времени на раскачку нам не дано. Дорога каждая минута. Все силы, все средства должны быть направлены на исправление положения узла и отделения в целом, чтобы бесперебойно шедшие и другие народно-хозяйственные грузы широким потоком

Договор о союзе и взаимной помощи между Союзом Советских Социалистических Республик и Французской Республикой

Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик и Временное Правительство Французской Республики,

Подписавшие решимость довести совместно и до конца войну против Германии,

Убежденные в том, что, когда победа будет достигнута, восстановление мира на прочной основе и поддержание его в течение длительного времени в будущем обусловлены существованием тесного сотрудничества между ними и всеми Объединенными Нациями,

Решив сотрудничать в деле создания международной системы безопасности для эффективного поддержания всеобщего мира и для обеспечения гармоничного развития отношений между нациями,

Желая подтвердить взаимные обязательства, вытекающие из обмена письмами от 20 сентября 1941 года, относительно совместных действий в войне против Германии,

Уверенные в том, что заключение союза между СССР и Францией отвечает чувствам и интересам обоих народов, требованиям войны и нуждам мира и экономического восстановления в полном соответствии с целями, которые ставят перед собой Объединенные Нации,

Решили заключить с этой целью договор и назначили в качестве своих Уполномоченных: Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик Вячеслава Михайловича Молотова, Народного Комиссара Иностранных Дел Союза ССР;

Временное Правительство Французской Республики Жоржа Бидо, Министра Иностранных Дел,

Которые после обмена своими полномочиями, найденными в должной форме, согласились о нижеследующем:

Статья 1.

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон будет продолжать борьбу на стороне другой Стороны и на стороне Объединенных Наций до окончательной победы над Германией. Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон обязуется оказывать другой Стороне помощь и поддержку в этой борьбе всеми находящимися в ее распоряжении средствами.

Статья 2.

Высокие Договаривающиеся Стороны не согласятся вступать в отдельные переговоры с Германией или заключать без взаимного согласия какого-либо перемирия или мирного договора ни с гитлеровским правительством, ни с каким-либо другим правительством или властью, созданными в Германии с целью продолжения или поддержания политики германской агрессии.

Статья 3.

Высокие Договаривающиеся Стороны обязу-

ются и по окончании нынешней войны с Германией совместно предпринимать все необходимые меры для устранения любой новой угрозы, исходящей от Германии, и препятствовать таким действиям, которые делали бы возможной любую новую попытку агрессии с ее стороны.

Статья 4.

В случае, если одна из Высоких Договаривающихся Сторон окажется вовлеченной в военные действия против Германии, будь то в результате агрессии, совершенной этой последней, будь то в результате действия вышеприведенной статьи 3, другая Сторона немедленно окажет ей всю помощь и поддержку, которые будут в ее силах.

Статья 5.

Высокие Договаривающиеся Стороны обязуются не заключать какого-либо союза и не принимать участия в какой-либо коалиции, направленной против одной из Высоких Договаривающихся Сторон.

Статья 6.

Высокие Договаривающиеся Стороны соглашаются оказывать друг другу всю возможную экономическую помощь после войны в целях облегчения и ускорения восстановления обеих стран и для того, чтобы внести вклад в дело благосостояния мира.

Статья 7.

Настоящий договор ничем не затрагивает обязательств, взятых ранее на себя Высокими Договаривающимися Сторонами по отношению к третьим государствам в силу опубликованных договоров.

Статья 8.

Настоящий договор, русский и французский тексты которого имеют одинаковую силу, будет ратифицирован и ратификационные грамоты будут обменяны в Париже так скоро, как это будет возможно.

Он вступает в силу с момента обмена ратификационными грамотами и остается в силе в течение двадцати лет. Если, по крайней мере, за год до истечения этого периода договор не будет денонсирован одной из Высоких Договаривающихся Сторон, он остается в силе на неограниченный срок, причем каждая из Высоких Договаривающихся Сторон может прекратить его действие извещением об этом за один год.

В удостоверение чего вышеуказанные Уполномоченные подписали настоящий договор и приложили к нему свои печати.

Составлено в Москве в 2-х экземплярах. 10 декабря 1944 года.

По уполномочию Президиума
Верховного Совета СССР В. МОЛОТОВ.
По уполномочию Временного
Правительства Французской Республики
БИДО.

На фронтах Отечественной войны

(Сбор военных действий с 20 по 26 декабря 1944 г.)

Войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта перешли в наступление юго-западнее БУДАПЕШТА. На этом участке противник готовился к упорной обороне и перебросил сюда большое количество танков, несколько бригад штурмовых орудий, много артиллерии и крупные силы пехоты. Мощным ударом советские войска прорвали сильно укрепленную оборону противника и за три дня наступления продвинулись вперед до 40 километров. Советские части прорвали внешний и внутренний обводы оборонительного района немцев и штурмом овладели городом СЕКЕШФЕХЕРВАР — крупным промышленным и железнодорожным центром Венгрии.

Северо-западнее озера БЕЛЕНЦЕ противник, стремясь задержать наступление советских войск, спешно подтянул свежие танковые дивизии и схода бросил их в бой. Завязались ожесточенные танковые сражения. Наши войска сломили вражеское сопротивление и стремительным ударом овладели городом БИЧКЕ. Заняв этот город, советские части перерезали главные железнодорожные и шоссейные магистрали, связывавшие город Будапешт с Австрией. С 25 декабря советские части нанесли удар в северном направлении, заняли железнодорожные станции ТИННИЕ, ЛЕАНИВАР и тем самым перерезали последнюю железную дорогу, идущую из Будапешта на запад.

Развивая наступление в обход Будапешта с запада, войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта 26 декабря вышли к реке Дунай. Овладев городом и железнодорожной станцией ЕСТЕРГОМ, населенными пунктами и железнодорожными станциями дорог и так наши войска завершили окружение будапештской группировки противника. Советские части заняли также 9 западных пригородов Будапешта.

По предварительным данным, войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта за время наступательных боев, с 21 по 24 декабря, западнее и юго-западнее Будапешта уничтожили 106 самолетов, 291 танк и самоходное орудие, 147 орудий разных калибров и 724 миномета. Противник оставил на поле боя свыше 12.000 трупов своих солдат и офицеров.

На территории Чехословакии, восточнее города ЛУЧЕНЕЦ, наши войска, в результате наступательных боев, заняли город и железнодорожный узел РИМАВСКА СОБОТА, город и узловую железнодорожную станцию ФЕЛЕНЦЕ (ФЕЛЕД) и ряд других населенных пунктов.

В Венгрии, севернее и северо-восточнее города ДЬЕНДЬЕШ, наши войска с упорными боями преодолели горно-лесистый район и заняли город и железнодорожную станцию ОЗД, город и железнодорожную станцию ШАЛГО-ТАРЬЯН и ряд других населенных пунктов.

Севернее БУДАПЕШТА наши войска очистили от немцев горно-лесистый район между рекой Дунай и чехословацким городом ШАХЫ. Советские части с боями продвинулись на 20 километров вперед и вышли к реке ИПЕЛЬ. За время с 19 по 25 декабря наши войска подбили и уничтожили 474 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбит 241 самолет противника.

Скоростной ремонт

Командиры и стахановцы паровозного депо Тайга, воодушевленные историческими указаниями вождя, борются за досрочное выполнение годового плана ремонта локомотивов. В выходной день 24 декабря командиры ремонтных цехов все, как один, вышли на скоростной ремонт паровоза № 1718, показав при этом замечательные результаты в работе.

Паровоз № 1718 был выпущен из подвального ремонта за 20 часов. Таким образом норма простоя локомотива была сокращена на 88 часов. Особенно отличились в работе командиры тт. Юдин, Гулевский, Борискин, Красников, Киселев, Михайлов, Назаров, Кареев, Криляпин и другие.

Следуя примеру командиров, не считаясь со временем, работали для дела помощи фронту мастеровые подвального цеха.

Н. Сайко, мастер цеха подвального.



По представлению партийных и хозяйственных организаций заносятся на городскую доску почета предприятия и стахановцы, досрочно выполнившие свои обязательства:

7. Леспромхоз треста Северокузбасслеса (директор т. Новиков, секретарь партбюро т. Кряжев), выполнивший к 25 декабря с. г. годовую производственную программу по всем видам работ.

8. Синенко И. — машинист Тайгинского паровозного депо. За 20 дней декабря сэкономил 9.630 килограммов угля.

Выполнили годовой план

Коллектив Тайгинской швейной фабрики выполнил взятые на себя обязательства. 26 декабря он завершил декабрьскую и годовую программу по выпуску валовой продукции. Лучшими успехов добились смежные тт. Вильман и Поршаковой.

Коллектив взял на себя обязательство дать до конца хозяйственного года сверхплановой продукции на 35.000 рублей. Это будет наш подарок Новому 1945 году.

Т. Высотин, зам. директора фабрики.

В помощь первозимникам

НАШ ОПЫТ ЭКОНОМИИ ТОПЛИВА

Среди отдельных паровозных бригад Тайгинского паровозного депо создается мнение, что экономить уголь на паровозах серии ФД почти невозможно. Это мнение целиком и полностью опровергнуто работой лучших бригад, обслуживающих паровозы этой же серии.

Практика работы текущей зимы вскрыла слабую подготовку паровозных бригад, особенно восточного плеча, в вопросе применения правильного режима отопления паровозов серии ФД.

Машинист паровоза 18-147 Семенов М., работающий на восточном плече, систематически допускает пережог топлива, его машина опаздывает в пути следования. Он делает двухкратную подрезку топки (на станциях Яя и Беркульская), допускает простои на промежуточных станциях по перегреву пара.

На этой же машине 18-147 машинист т. Пухов Б. совершил рейс в Марининск. Он выполнил эксплуатационные измеры: сэкономил 1.658 килограммов топлива и обошелся без подрезки топки.

Поезд, доставленный на станцию Тайга машинистом Семеновым, имел невыполнение технической скорости—9 километров в час. Пережог топлива у него составил 1.068 килограммов. На этом же паровозе т. Пухов привел поезд с перевыполнением технической скорости.

За счет чего можно объяснить такую разницу в показателях?

Только за счет технической грамотности т. Пухова и его бригады.

Приняв машину 18-147, т. Пухов прежде всего произвел контрольное обследование чистоты топки, сжигающего помощника машиниста. Это одна из ответственных работ по уходу за котлом.

Шлаковая подушка была оставлена толщиной в 8—10 сантиметров при равномерном распределении ее по всей площади колосниковой решетки горящего слоя кокса.

Режим содержания котла при этом был строго соблюден, т. е. были закрыты двери, клапаны поддувала. Давление пара в котле составляло 8 атмосфер и воды в котле три четверти водомерного стекла.

После того, как горячий кокс распределен по всей площади решетки, помощник машиниста тов. Бычинский развел в топке огонь путем ручной заброски топлива малыми порциями. И только после того, как в топке начало происходить интенсивное горение топлива (т. е. при «хорошем огне»), помощник малыми порциями стал производить питание котла водой через инжектор Фридмана.

Опыт показывает, что на пункт заброски угля вручную, после подрезки топки, следует обратить самое серьезное внимание, ибо многие машинисты, нарушая инструкцию, ведут заброску угля при помощи стокера. Это ни в коем случае недопустимо. При работе сто-

ра на стоянках происходит отложение сажи и золы на стенках топки, забивание труб. Вследствие этого получается уменьшенная теплопередача газов и лучеиспускание через стенку к воде, а как результат — сотни килограммов бесполезно сгоревшего топлива.

Перед тем, как отправиться с поездом, помощник машиниста должен подготовить паровозную топку. Производится тщательная заброска топлива по всей решетке ручным способом, с особым наблюдением за тем, чтобы в передних и задних углах, а также под стокерной плитой не было прогоревших мест. При больших форсировках сжигания топлива в этих местах могут образоваться дыры, через которые устремится большое количество холодного воздуха, вредно влияющего на состояние топки с одной стороны, с другой — уменьшится паровыделение.

На паровозах, где машинистами тт. Потолов, Семенов, Крыжов и другие не ведется своевременная заброска топки перед отправлением, перед предстоящими подъемами. В результате получается плачевная картина. При открытии регулятора и отсечки 0,3—0,4 по реверсу создается большая тяга, образующая прорывы слоя топлива в прогоревших местах. Давление пара начинает снижаться. Помощник машиниста нервничает, забрасывая стокером огромное количество топлива и заваливает топку.

Таким образом бригада встает перед необходимостью подрезки топки на промежуточных станциях. Это и наблюдается на восточном плече на станциях Яя и Беркульская, в частности на паровозе, где машинистом т. Семенов и пом. машиниста т. Копытин.

Несоблюдение режима подрезок также отражается на состоянии паровозного котла в целом. Из-за отсутствия времени произвести правильно подрезку на про-

межуточных станциях, паровозные бригады делают чистку вторых, кое-как. Порой не закончив даже эту операцию, они вынуждены следовать дальше с незаправленной топкой, остывшим сводом и даже холодной топкой.

В таких условиях получить хорошую форсировку паровозов, конечно, нельзя. Поэтому подрезки на промежуточных станциях повторяются, поезда задерживаются, пережигаются сотни килограммов топлива.

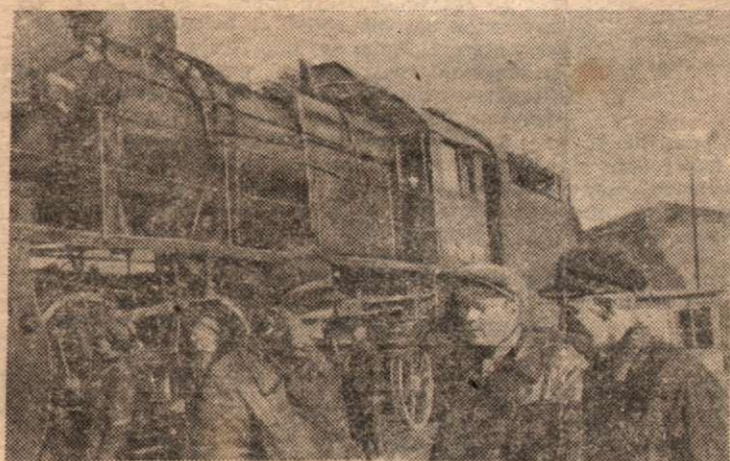
За время следования с поездом по пертону процесс отопления должен быть исключительно равномерным — ручной и стокером. При следовании по подъему работает стокер, но регулируются дутьевые сопла, а также обшие с расчетом, чтобы не произошло завала на одном из мест площади колосниковой решетки. Если пом. машиниста увидит образовавшийся прогар, то заброску угля он должен вести вручную.

Поездной кочегар должен тщательно подготавливать уголь на тендере и в лотке, смачивать его, перелопачивать, разбивать крупные куски, чтобы они не попали в топку. Практика показывает, что крупные куски в топке не сгорают, а обугливаются и при чистке вываливаются вместе с золой.

Необходимо, чтобы все паровозные бригады восточного парка нашего депо тщательно изучили инструкции по уходу за паровозными котлами. Эта работа должна стать первоочередной задачей для отделов по подготовке кадров при депо, а также теплотехнического персонала отделения паровозного хозяйства.

Паровоз ФД — машина, на которой есть полная возможность сохранить государству большое количество топлива. Эту возможность нужно использовать полностью.

Машинисты: Пухов Б., Иванов С., инженер Львов В.



Отлично подготовил свой паровоз к зиме машинист-орденоносец депо Ленинград-Московская Октябрьской железной дороги тов. Глебов.

На снимке: приемка паровоза. Слева направо — председатель приемочной комиссии инженер-майор тт. В. К. Ткачев, секретарь партбюро депо Л. А. Копылов и машинист Н. Н. Глебов.

ПОЧЕМУ ГАЗЕТА МОЛЧИТ О ПАРОВОЗНИКАХ?

Старейшие машинисты Тайгинского депо тт. Пухов, Борисов, Карельский, Ефименко, Климов и другие проявили замечательную инициативу. Они взяли шефство над молодыми паровозниками с тем, чтобы в короткий срок научить их успешно преодолевать трудности зимы, водить поезда на высоких скоростях, работать без нарушений правил технической эксплуатации и должностных инструкций. Тайгинский горком ВКП(б) одобрил начинание передовых машинистов-лунинцев и обязал руководство депо широко популяризировать их опыт, оказывать всемерную поддержку и помощь.

Машинист коммунист Всеволод Пухов и его товарищи, известные паровозникам магистралей Кузбасса, как новаторы, доказавшие не раз полную возможность кривокозоского вождения поездов в трескучие морозы и обильные снегопады, как инициаторы использования местных ресурсов для отопления локомотивов. Бригады старших механиков тт. Пу-

хова, Борисова, Карельского и других хорошо подготовили свои паровозы и успешно справляются с зимними перевозками. Больше того, например, тов. Пухов стал руководить подшефными бригадами, когда их паровоз становится на промывочный ремонт.

Большое государственное дело начали машинисты-лунинцы! Но попробуйте узнать об этом из городской газеты «Сталинский путь»? Она сокрушенно констатирует о том, что «у нас еще мало последователей тов. Пухова».

В самом деле, почему в Тайге мало последователей лучших машинистов? Почему инициатива не поддерживается другими механиками?

Ответ на этот вопрос ясен: чтобы следовать хорошему примеру, надо его знать. И как другие машинисты могут быть последователями лунинцев, если они почти ничего не знают о передовых методах, о шефстве над молодыми машинистами. Газета, спустя полмесяца, напечатала небольшую

заметку о том, как тов. Пухов оказывает практическую помощь первозимникам.

Паровозники — ведущий отряд работников железнодорожного транспорта. Их работа, особенно в зимних условиях, заслуживает пристального внимания местной печати. «Сталинский путь» вспоминает о паровозниках от случая к случаю.

Локомотивный парк Тайгинского депо в первые же морозы не выдержал серьезного экзамена. Зима сразу же разоблачила «летних машинистов». Механики Макарушин, Корчуганов, Кривонос и другие, как только грянули морозы, стали опаздывать в пути, выбивать из графика поезда, допускать растяжки составов. Участились порчи паровозов на линиях и заезды на межпоездный ремонт. В депо стали возрождать обезличку на паровозах, систематически срывать спаренную езду. Городская газета проходит мимо срывов и провалов в работе паровозников, не подвергает большевистской критике нерадивых машинистов.

Мало этого. Редакция «Сталинского пути» обходит молчанием

Как бороться с корью

Корь — инфекционное заболевание. Возбудитель ее чрезвычайно быстро передается при кашле, чихании непосредственно от больного к здоровому. Достаточно побывать короткое время здоровому ребенку в квартире больного или наоборот больному побывать в квартире, где есть здоровые дети, чтобы последние заболели.

Первые признаки заболевания корью это: жар, насморк, кашель, чихание, конъюнктивит. Сыпь появляется на четвертый день заболевания.

Корь опасна развитием воспаления легких, что является главной причиной смерти от кори. Кроме того, корь снижает сопротивляемость другим заболеваниям: после кори легко развиваются дизентерия, дифтерия, туберкулез.

Самыми лучшими помощниками в борьбе с корью являются родители, которые в самом начале заболевания должны пригласить врача на дом. Они не должны допускать в квартиру других детей, рекомендуется сделать на двери надпись о том, что в квартире есть больной корью. Лучше всего больного ребенка поместить в больницу.

Если бы матери, с появлением первых признаков болезни, никуда своих детей не выносили, то у нас количество коревых заболеваний резко бы снизилось.

Всем здоровым детям, не болевшим корью, находящимся в одной квартире, надо немедленно в тот же день по установлению кори сделать предохранительные прививки противокоревой сыворотки. Каждый пропущенный день уменьшает силу прививок.

Детей, посещающих детские учреждения, следует задержать дома, сообщив учреждению, что есть больной корью.

В этой большой работе по сохранению жизни детского населения велика роль актива здравоохранения — общественно-санитарных инспекторов по выявлению коревых больных. Многие из них действительно оправдывают свое назначение и звание. К таким относятся тт. Еремеева, Полянцева, Куклина, Чеглакова, Шимбель и другие.

Уличные комитеты должны сообщать о всех случаях заболевания корью в горздрав, следить за тем, чтобы больные дети были изолированы от здоровых. Нужно проводить среди населения разъяснительную работу. Каждая мать должна знать правила ухода за больным ребенком.

В работу по борьбе с корью нужно включиться всему советскому активу, всей общественности города. Надо добиться, чтобы не было ни одного не замеченного случая заболевания корью, чтобы заболевший ребенок немедленно изолировался. Этим мы сохраним жизнь и здоровье наших детей.

С. Лазаревич, зав. горздравом.

Международный обзор

Приближается конец господства гитлеровцев и их приспешников Венгрии. Сжимая кольцо вокруг Будапешта, Красная Армия за последние дни с боями продвинулась к его ближайшим подступам. От немецко-венгерских войск очищено большинство районов страны. «Правительство» Салаши и другие немецкие приспешники давно бежали из венгерской столицы.

21 декабря на освобожденной территории Венгрии в городе Брецене было создано временное национальное собрание Венгрии, образовавшее временное национальное правительство страны. Состав правительства вошли депутаты парламента, а также представители независимых партий мелких землевладельцев, крестьянской социал-демократической и коммунистической. Временное правительство опубликовало декларацию, в которой заявляет, что его главная задача заключается в том, чтобы мобилизовать все силы страны совместно с СССР и другими демократическими державами в борьбе против гитлеровской мании.

Временное правительство отменило все фашистские законы, явилось о том, что оно гарантирует народу все демократические права и свободу и приступило к наделению земель малоимущего и безземельного крестьянства. Изменились, виновные в том, Венгрия оказалась вовлеченной в войну против СССР и других союзников стран, постраждавшее наказание. Упавший Советскому Союзу и другим государствам в результате участия Венгрии в войне стороне гитлеровцев, будет мешен.

22 декабря Французское правительство ратифицировало (утвердило) договор о союзе и взаимной помощи между СССР и Францией, заключенный 10 декабря 1944 года в Москве. 25 декабря этот договор также ратифицировал Президиум Верховного Совета Советского Союза. Французский договор вступил в силу.

По всеобщему признанию, между нашей великой державой и Французской республикой имеет крупнейшее значение не только для дела разгрома гитлеровской Германии, он в значительной мере обеспечивает также международную безопасность в послевоенное время.

На освобожденной территории Польши близится к концу земельная реформа. Землей изданы свыше 100.000 крестьянских записей, полученных 215.000 гектаров. В областях и районах освобожденных от немцев, проводятся многолюдные крестьянские сходы. Делегаты выражают озабоченность польского народа Комитету Национального Освобождения и единодушно требуют преобразования его во временное правительство Польши.

Польское крестьянство выражает свою любовь к Красной Армии — освободительнице от немецкого ига. В резолюциях съездов отмечается, что польский народ его войско полны решимости сражаться совместно с Красной Армией и армиями союзников до полной победы над гитлеровскими захватчиками.

Л. Вольинский

Ответственный редактор
Т. ДЕМИДОВ

Тайгинской горветлечебнице
срочно требуются: ветсанитар, конюх-работчик, уборщица, бухгалтер. Оплата по соглашению. Обращаться в часы занятий по адресу: Пролетарский проспект № 58, телефон № 0-52

Издательству газет
«Сталинский путь»
требуется
бухгалтер
Оплата по соглашению
зв., общ. порты
Тираж