

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

О Р Г А И
Тайгянского
ГК ВКП(б)
и горсовета,
Кемеровской
области

№ 70 (1930)

30 мая 1946 года, четверг

Цена 20 коп

ВСЕНАРОДНАЯ БОРЬБА ЗА УСПЕХ НОВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Сегодня „Правда“ публикует обращение коллектива Северо-Донецкой железной дороги ко всем железнодорожникам страны с призывом вступить во Всесоюзное социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение нового пятилетнего плана. Армия советских железнодорожников вступает в великий трудовой поход нашего народа и с воодушевлением поднимается на борьбу за осуществление сталинского плана великих работ.

Железные дороги — кровеносные артерии нашего государства. Их экономическое и оборонное значение, их первостепенная роль в развитии хозяйства и культуры страны с исчерпывающей полнотой определены основателями Советского государства — Лениным и Сталиным. „Осуществление и развитие нашего государства, превосходящего по своим размерам любое государство мира, — учит товарищ Сталин, — немыслимо без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего громадные области нашей страны в одно государственное целое“.

Благодаря неустанным заботам большевистской партии и советского правительства наш железнодорожный транспорт способствовал могучему росту производительных сил страны. В годы войны советские железнодорожники по боевому спланированию с огромными перевозками для фронта и для военной промышленности. Они внесли свой вклад в общенародное дело великой победы над немецкими и японскими империалистами. Как высокую награду, восприняли железнодорожники слова товарища Сталина:

„Если несмотря на трудности военного времени и недостаток топлива нам все же удалось снабжать фронт всем необходимым, то в этом надо признать, прежде всего, заслугу наших транспортных рабочих и служащих“.

Советский железнодорожный транспорт вышел из войны работоспособным и сейчас уверенным шагом идет по пути дальнейшего неуклонного подъема. Но многое еще предстоит сделать для того, чтобы полностью залечить раны войны, достигнуть довоенного уровня и затем значительно его превзойти. Первоочередное восстановление и развитие железнодорожного транспорта наряду с подъемом тяжелой промышленности является основой успешного восстановления и развития всего народного хозяйства Советского Союза. Вот почему призыв работников Северо-Донецкой магистрали развернуть социалистическое соревнование за досрочное выполнение железнодорожным транспортом новой пятилетки имеет большое политическое значение.

Железнодорожный транспорт должен будет грузить в 1950 году ежегодно 115 тысяч вагонов. Грузооборот всеобщим довести до 532 миллиардов тонно-километров. Объем капитальных работ по железнодорожному транспорту утвержден в сумме 40,1 миллиарда рублей. Предстоит не только капитально восстановить железные дороги в районах, подвергавшихся немецкой оккупации, но и превратить на многих из них довоенную пропускную способность. Уже в 1948 году должно быть полностью закончено капи-

тальное восстановление железных дорог в Донбассе и Криворожье, дорог, связывающих Москву с Донбассом, Ленинградом и Кавказом, общим протяжением 15 тысяч километров. За пятилетку нужно построить 7.230 километров новых железнодорожных линий, построить и восстановить 12.500 километров вторых путей, 1.800 больших и средних мостов, 1.500 вокзалов.

Развернуть боевое, массовое социалистическое соревнование за досрочное осуществление этих колоссальных заданий и призывает коллектив Северо-Донецкой дороги в своем обращении. Он общается широко использовать внутренние резервы, которых на Северо-Донецкой, как и на всем железнодорожном транспорте, немало.

Крупнейшая угольная магистраль страны — Северо-Донецкая дорога — всегда славилась передовыми методами труда. Здесь выросли начинатели стахановского движения на транспорте — Кривонос, Краснов, Волдавко и другие. Уже после войны на этой дороге прославились замечательные мастера своего дела — машинист Шумилов, диспетчер Костырко, имена которых уже известны на всей сети железных дорог. Передовой коллектив станции Должанская этой дороги показал блестящий пример сдвоенной, ритмичной работы, пример тесного производственного сотрудничества между железнодорожниками и угольщиками.

Пусть каждая дорога и станция, каждое предприятие и стройка, каждый железнодорожник, вступая во Всесоюзное соревнование, возьмет новые социалистические обязательства, чтобы самоотверженным трудом ускорить решение задач новой сталинской пятилетки!

Начиная с первых коммунистических субботников, — этого великого почин советских железнодорожников в эпоху гражданской войны, — и до наших дней, социалистическое соревнование было и остается неиссякаемым животворящим источником силы и успехов наших железнодорожников. Новое соревнование свидетельствует о их высоком патриотизме, о готовности не жалеть сил для успешного претворения в жизнь заданий нового пятилетнего плана.

Всесоюзное социалистическое соревнование ширится с каждым днем. Начатое металлургами, оно было сразу же поддержано шахтерами и текстильщиками. Сегодня, одновременно с железнодорожниками, Всесоюзное соревнование начинают работники легкой промышленности. Они стремятся к тому, чтобы дать нашему народу больше обуви и одежды. Каждый отряд нашего рабочего класса вносит свой вклад в великое дело дальнейшего подъема экономической мощи социалистического государства.

Пожелаем всем участникам Всесоюзного соревнования новых больших успехов!

За новые успехи народного хозяйства нашей страны!

За досрочное выполнение плана 1946 года — первого года новой пятилетки!

Передовая „Правды“
за 26 мая 1946 года.

ИЗВЕЩЕНИЕ

31 мая, в 7 часов вечера, в клубе им. В. И. Ленина состоится собрание партийно-хозяйственного актива узла по вопросу обсуждения обращения коллектива Северо-Донецкой железной дороги ко всем рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим железнодорожного транспорта.

Организуем Всесоюзное соревнование работников железнодорожного транспорта за выполнение и перевыполнение плана новой сталинской пятилетки

ОБРАЩЕНИЕ

коллектива Северо-Донецкой железной дороги ко всем рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим железнодорожного транспорта

Дорогие товарищи!

Пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946—1950 гг. является великой программой социалистического строительства, разработанной по указаниям нашего вождя и учителя товарища Сталина.

Железные дороги призваны сыграть огромную роль в послевоенном подъеме социалистической экономики. Наряду с тяжелой индустрией, восстановление и развитие железнодорожного транспорта является первоочередной задачей нового пятилетнего плана.

Мы, рабочие, инженеры, техники и служащие Северо-Донецкой железной дороги, вызываем на социалистическое соревнование железнодорожников Южно-Донецкой дороги. Мы обращаемся с призывом ко всем железнодорожникам нашей страны организовать социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение сталинского пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства СССР за досрочное выполнение плана 1946 года — первого года новой пятилетки!

Пусть коллектив каждой дороги и станции, каждого предприятия и стройки, пусть каждая смена и бригада, каждый железнодорожник возьмут на себя новые социалистические обязательства, чтобы самоотверженным трудом внести свой вклад в дело успешного осуществления сталинской программы великих работ.

Коллектив нашей магистрали широко развертывает социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана первого года сталинской пятилетки.

В 1950 г. мы должны довести среднесуточную общую погрузку до 8.670 вагонов и погрузку угля до 6.100 вагонов. Мы обязуемся достигнуть этого уровня досрочно, а план погрузки 1946 года завершить к 20 декабря, выпустить сверх плана 10 паровозов из подъемного ремонта, 600 паровозов из промывки и 850 вагонов из капитального, среднего и годового ремонта, выполнить план путевых работ на 110 проц.

Для осуществления взятых обязательств нам потребуются максимально использовать внутренние резервы, обеспечить высокую культуру в работе, ускорить оборот вагонов и паровозов, ликвидировать неравномерности в погрузке на протяжении суток, декад, месяцев.

Первый шаг на пути к осуществлению этих задач уже сделан. Железнодорожники ст. Должанская и угольщики треста „Свердловуголь“ выступили инициаторами соревнования за равномерную ритмичную работу в течение суток и достигли в этом значительных успехов. Мы широко распространяем на все службы их опыт и обязуемся уже в этом году довести ночную погрузку угля на дороге до 40 проц. плана, маршрутизировать 65 проц. погрузки угля, ускорить оборот вагонов на 5 проц. против задания, перевыполнять нормы технической скорости, внедрить единые технологические процессы на 25 станциях, строго выполнять график движения поездов, своевременно подготовиться к устойчивой и бесперебойной работе нашей дороги зимой 1946—1947 гг.

Мы знаем, что мало выполнить план, его нужно выполнить умело, рационально используя рабочую силу, всемерно механизирова производственные процессы, полностью выжимая из техники все, что она может дать.

По инициативе коллектива паровозного депо Купянск, на дороге организован сбор изобретений, рационализаторских и рабочих предложений в фонд пятилетки. Инженеры и техники депо горячо поддерживают это предложение и распространяют опыт купянцев на все коллективы

предприятий дороги. Мы обязуемся уже в этом году от внедрения изобретений и рационализаторских предложений добиться экономии не менее 3 млн. рублей. Всемерно внедряя механизацию и совершенствуя технологические процессы, мы повысим производительность труда по сравнению с прошлым годом на 12 проц и добьемся, чтобы каждый работник перевыполнял нормы с тем, чтобы простои паровозов и вагонов в ремонте сократить на 5 проц. против нормы.

Мы обязуемся: досрочно завершить пятилетний план восстановительных и строительных работ и уже в 1946 году сдать в эксплуатацию объектов на 162 млн. рублей;

повысить участие предприятий дороги в восстановлении, выполнив в 1946 году хозяйственным способом работ на 16 млн. рублей, восстановить силами дороги 100 единиц механического оборудования, подлежащего заводскому ремонту;

в текущем году перевести на хозрасчет весь паровозный парк; сделать все наши предприятия рентабельными; снизить себестоимость перевозок на 17 проц. против прошлого года и сэкономить 10 тысяч тонн топлива;

в текущем году создать на дороге производственную базу строительных материалов: построить щебеночный завод мощностью 120 тысяч кубометров, сдать в эксплуатацию комбинат по деревообработке и изготовлению метизов, освоить в широких размерах изготовление черепицы, мягкой кровли и т. д. Изготовить и реставрировать запасных частей для ремонта паровозов, вагонов и путей на 7 млн. рублей;

обучить в этом году сверх плана 1.200 квалифицированных работников;

вести в этом году в эксплуатацию сверх плана 3 тысячи квадратных метров жилой площади;

восстановить 8 лечебных и 7 культурно-просветительных учреждений;

выполнить план товарооборота по системе дорУРСа на 115 проц., план самозаготовок на 120 проц., план развития животноводства на 100 проц. Довести посевную площадь совхозов и подсобных хозяйств до 5.500 гектаров, создать, таким образом, дополнительные источники для улучшения снабжения железнодорожников.

В годы прошлых пятилеток Северо-Донецкая железная дорога славилась как родина стахановского движения на транспорте. Здесь выросли начинатели стахановского движения на транспорте: т.т. Кривонос, Волдавко, Краснов, Гайдабука, Войтенко, Бондарев, Сидоренко, Аладин, Рыженко и многие другие.

Сейчас на нашей дороге имеются многие тысячи стахановцев. Мы будем ширить соревнование и множить ряды стахановцев-кривоносцев. Будем изо дня в день крепить боевое производственное сотрудничество с горняками социалистического Донбасса, чтобы совместными усилиями решить единую государственную задачу и дать стране больше угля.

Под руководством большевистской партии и вождя народов — великого Сталина, железнодорожники отдадут все свои силы для того, чтобы успешно осуществить пятилетний план восстановления и развития железнодорожного транспорта и добиться мощного подъема в работе железных дорог.

Вперед, по сталинскому маршруту, к новым победам коммунизма!

Обращение обсуждено и принято на собраниях рабочих, инженерно-технических работников и служащих станций, паровозных и вагонных депо, дистанций пути и связи Северо-Донецкой железной дороги.

ВСЕ СИЛЫ, ВСЕ СРЕДСТВА — НА ЗАВЕРШЕНИЕ СЕВА!

Сдельная оплата труда

На подсобном хозяйстве 3 паровозного отделения организованы звенья для посадки картофеля. За каждым звеном закреплен определенный участок земли.

После организации звеньев и введения сдельной оплаты труда, про-

изводительность труда значительно повысилась.

Звено т. Горелкиной в составе т.т. Циличенко и Даниленко на посадке картофеля под лопату нормы выполняет на 200—250 процентов. Качество работ хорошее.

С. Хатынский.

Беззаботные руководители

Многие подсобные хозяйства предприятий нашего города заканчивают весенний сев. А на полях подсобного хозяйства Тайгиторга попрежнему царит спокойствие. Там до сих пор не закончен сев ранних зерновых культур.

Управляющий Тайгиторгом тов. Кукулин находится в полном невведении дел весеннего сева и не проявляет никакой заботы о том, чтобы своевременно закончить план сева.

Казалось бы такое положение с ходом сева должно было встревожить руководителей партийной организации. К сожалению этого не произошло. Секретарь парторганизации т. Попов продолжает спокойно взирать на эти безобразия.

М. Завилов.

А. Романов.

Одни разговоры

На подсобных хозяйствах ОРС паровозного депо (нач. ОРС т. Сучков), линОРС (нач. т. Паничкин), дома отдыха (нач. т. Литов) попрежнему сев идет неудовлетворительно. Рабочий день у них, как правило, начинается в 10—11 часов дня и кончается в 7—8 часов вечера. Трудовая дисциплина находится на низком уровне.

Сроки сева истекают. Необходимо максимально уплотнить рабочий день. Не терять ни одной минуты драгоценного времени. Направить все усилия на быстрое завершение сева.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

На отчетно-выборном партсобрании

На днях в парторганизации Тайгинского леспромхоза треста «Северокузбасслес» состоялось отчетно-выборное партийное собрание. С отчетным докладом о работе партийной организации выступил секретарь партийного бюро т. Сербин.

По докладу т. Сербина развернулись прения. Выступившие в прениях т. т. Наурсков, Кученева, Серков, Галамов, Клецко, Ромашко, Васильева, Васюков и другие подвергли резкой критике недостатки работы партийного бюро и его секретаря т. Сербина.

Его доклад, как отметил в своем выступлении зав. оргинструкторским отделом ГК ВКП(б) т. Наурсков, более похож на отчет хозяйственного руководителя, чем партийного работника. О работе партийной организации в отчете упоминается вскользь. Докладчик сгладил острые углы. Он совершенно не осветил основные вопросы партийно-массовой и организационно-партийной работы. Доклад был не самокритичным.

Тов. Кученева отметила отсутствие руководства и контроля за работой партгруппиров со стороны партбюро. Партгруппиров Кузельского лесохозяйства т. Трогубов бездействует, с партийной группой не работает.

На лизкую трудовую и партийную дисциплину отдельных коммунистов указал т. Галамов. Он подверг резкой критике работу председателя РК союза леса и слесаря коммуниста т. Соколова. Профсоюзный руководитель редкий гость на лесохозяйствах и особенно в общежитиях рабочих.

Партбюро стояло в стороне от вопросов руководства комсомольской организацией. Секретарь комсомольской организации т. Угрюмова развалила работу организации. Мирится с таким положением и ГК ВЛКСМ.

Тов. Ромашко в своем выступлении отметил, что партбюро не вело должной борьбы с нарушителями трудовой дисциплины.

Выступающие указали также на неудовлетворительную постановку политико-массовой работы в парторганизации. Там до сих пор не обсуждался вопрос «О задачах леспромхоза и парторганизации по выполнению Закона о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР».

Политкружки не работают, политинформации не проводятся. Агитаторы редкие гости в общежитиях, а на бывших избирательных округах совершенно не бывают. Отсутствие партийно-политической работы на лесохозяйствах привело к невыполнению производственного плана, к ослаблению трудовой и партийной дисциплины, к застою в росте парторганизации.

Партсобрание признало работу партбюро за отчетный период неудовлетворительной.

В новый состав бюро избраны работоспособные и авторитетные коммунисты. Секретарем партбюро избран т. Васюков.

Н. Кузьмич.
Инструктор горкома ВКП(б).

В горкоме ВКП(б)

На днях бюро Тайгинского горкома ВКП(б) приняло решение о проведении семинара партийно-хозяйственного актива города по изучению Закона о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946—50 гг.

Начиная с 3 июня на семинаре будет прочитан цикл лекций по тематике, рекомендованной ЦК ВКП(б) по изучению Закона о пятилетнем плане. Основные задачи пятилетнего плана; План развития промышленности и транспорта в новой пятилетке; Повышение материального и культурного уровня жизни народов — важнейшая задача пятилетнего плана; Пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства союзных республик и другие.

Руководство семинаром возложено на секретаря горкома ВКП(б) т. Кончухидзе.

ШИРЕ РАСПРОСТРАНЯТЬ ОПЫТ СТАХАНОВЦЕВ И УДАРНИКОВ—ПЕРЕДОВИКОВ НОВОЙ СТАЛИНСКОЙ ПЯТИЛЕТКИ!

Как я организую скоростную обработку и продвижение поездов

Рассказ дежурного по отделению движения тов. Юшкова

(Окончание. Начало см. в № 64)

Скоростная обработка транзитных составов на узле

Обработка транзитных составов на Тайгинском узле имеет для нас особое значение. Время, установленное на обработку их по технологическому процессу, предусматривает максимальное совмещение всех операций. В обработке помимо движущихся занимают очень ответственное место вагонники и коммерческие работники. Правильная организация труда осмотровщиков вагонов, слесарей по ремонту подвижного состава, автоматчиков, наряду с четкой работой весовщиков-приемщиков поездов, решают успех скоростной обработки.

Понятно, что в таком случае знание норм технологического процесса, всех его операций, порядка их практического расположения во времени и применения в каждом отдельном случае с точки зрения наиболее желательного эффекта — очень важны. Поэтому главным условием мы считаем твердое усвоение каждым участником скоростной обработки норм технологического процесса.

Выполнение норм обработки транзитных поездов, в том числе и следующих с частичной переработкой, достигается точным соблюдением параллельности операций составительскими бригадами, вагонниками, весовщиками-приемщиками и работниками технической конторы. Каждый из них знает свое место при приеме поезда, встречая его на путях. Во время обработки поезда все делают свое дело одновременно, все помогают друг другу. О всех прицепках одиночных вагонов или групп к транзитным поездам я заранее требую, чтобы поставили в известность: вагонников, весовщиков, техническую контору. Эти вагоны должны быть обработаны заблаговременно, что ускоряет их постановку в поезд.

О намеченной обработке транзитного поезда маневровый диспетчер предупреждает составителя приемо-отправочного парка, чтобы он подготовил вагоны к прицепке. Если же в поезде имеется только отцепка или требуется переставить вагоны, то составитель предупреждает о необходимости подготовить маневровый паровоз, а иногда сразу и два для того, чтобы работу провести одновременно с головы и хвоста поезда.

Когда маневровая работа с транзитным поездом возникает непредвиденно (например, отцепка неисправного вагона), то она выполняется нередко поездным паровозом. Заблаговременная подготовка к скоростной обработке неизменно обеспечивает отправление поезда по графику.

Чтобы ускорить обработку транзитных поездов, даже при серьезных затруднениях, мы прибегаем к использованию не только маршрутного парка, но также и пассажирских путей, свободных от приема и отправления пассажирских поездов.

Это дает возможность пропустить 90 процентов четного парка с сокращением стоянки транзитных поездов на 60 процентов против нормы.

Рабочая сила и прежде всего вагонники раскреплены по паркам. Но далеко не во всех парках идет равномерная работа. Поэтому мы держим тесный деловой контакт с вагонниками. Зная план предстоящей работы, подсказываем вагонникам, чтобы они сосредотачивали свои силы на участках, где решается скоростная обработка.

Место работы технической конторы для поездов четного направления находится на большом расстоянии от парка. В результате тратится попусту много времени. Посоветовавшись с командирами станции, изменили это положение,

прием и сдачу документов перенесли, пока временно, на стрелочный пост, расположенный наиболее близко от путей отправления четных поездов. Это позволило значительно сократить время, положенное на прием поезда.

Как организована работа смены, можно видеть на примере скоростной обработки нашего первого состава. В этом составе было

произведено устранение 4-х коммерческих браков и смена подшинника четырехосной грузовой цистерны. На это было затрачено в общей сложности всего 20 минут. Смену подшинника мастер Шидловский произвел за 7 минут вместо 15 минут, положенных по норме.

Графически обработка по технологическому процессу представляется следующим порядком: (см. график № 1).

ГРАФИК № 1

Обработка транзитного поезда без переработки по технологическому процессу



В графике № 2 показано, как фактически использовано было время и совмещены операции при

ГРАФИК № 2

Скоростная обработка транзитного поезда без переработки



При скоростной обработке необходимо проявлять особую заботу о поездном паровозе. Об ускорении пропуска паровозов под депо должны заботиться и младшие стрелочники-попутных стрелочных районов и постов. Ликвидация простоев паровозов на путях ст. Тайга я добиваюсь соглашениями действиями с маневровым диспетчером и дежурным по станции. В таком случае особую важность приобретает правильная информация маневрового диспетчера о сроках готовности к отправлению, как транзитных составов, так и составов своего формирования. Сокращение простоев паровозов надо считать одним из важнейших показателей культуры в работе смены.

Надо сказать, что метод скоростной обработки поездов очень

удачно применяется и сменой дежурного по отделению тов. Крутова. Смена тов. Вьюгова также показала в своей практике не один случай прекрасной организации скоростной обработки.

Мы должны серьезно продумать вопрос устранения недостатков в обработке транзитных поездов, следующих к нам с полной переработкой, а также не упускать работы с так называемыми местными вагонами. До сих пор мы еще не взяли вплотную за организацию технических дальних маршрутов с нашей станционной маркой. В этом должны оказать нам большую помощь наши инженерно-технические работники. Станционная марка должна быть внедрена.

В организации скоростного продвижения поездов по участку мы

систематически практикуем заключение социалистического договора на одну поездку. В нем принимают участие дежурный по отделению, поездной диспетчер, машинист, главный кондуктор и поездной мастер. Заранее приписывая на графике возможный ход поезда, мы в социалистической путевке намечаем время прибытия поезда на конечный пункт.

Применение скоростной обработки транзитных составов и продвижение их не замедлило сказаться на ускорении оборота вагонов. В марте по отделению оборот вагонов в целом перевыполнен на 4,2 процента, в апреле — на 9,5 проц., а за двадцать дней мая на 24 проц. Это позволило достичь экономии вагоно-часов в марте на 70 тыс., в апреле на 175 тыс., и за 20 дней мая 300 тысяч вагоно-часов.

Роль дежурного по отделению в сплочении единой смены

Дежурный по отделению должен постоянно укреплять слаженность своей смены, требовать высокой дисциплинированности ее работников. Здесь он выступает не только как технический руководитель, но и как командир-организатор. Большое значение в борьбе за скоростное продвижение поездов имеет постоянный состав смены. Знать хорошо работников смены, их сильные и слабые стороны, знать кому и когда нужно оказать помощь при выполнении задания возможно только при единстве смены.

Станция Тайга является контрольным пунктом осмотра составов в коммерческом отношении. Необходимо поэтому обратить особое внимание на работу весовщиков-приемщиков, а также на практическую деятельность технической конторы.

В своей практической работе я тесно связан с паровозным диспетчером, дежурным по депо и дежурным по складу топлива. Зная состав паровозных бригад, обслуживающих паровозы, мне уже заранее ясно какая паровозная бригада не подведет в работе.

Особое важное место в борьбе за скоростное продвижение поездов занимает также увязка в работе со сменой маневрового диспетчера. От диспетчера требуется правильная информация о ходе обработки транзитных поездов, занятии приемо-отправочных путей, состоянии маневровых паровозов. Я в свою очередь сообщаю ему подходы поездов, изменения в их прибытии, если это имеет место, сроки выхода паровозов из депо и заранее даю указания к каким поездам выдавать тот или иной паровоз. Часто непосредственно связываюсь с технической конторой станции, от работы которой зависит обработка поездов и вагонов на станции.

Чтобы быть хорошим руководителем смены, необходимо постоянно повышать квалификацию работников смены, изучать стахановские методы труда. С этой целью я стремлюсь к тому, чтобы систематически проводить совместные планерки работников единой смены станции.

Работа по новому графику движения поездов вскрыла целый ряд имеющихся недостатков в работе смены. Сейчас мы принимаем все меры к тому, чтобы быстрее устранить имеющиеся недостатки и с честью выполнить поставленные перед сменой в четвертой сталинской пятилетке задачи.

Ответственный редактор
Т. ДЕМИДОВ.

Типография газ. «Сталинский путь» работает по ночной смене. Обращаться в часы занятий.