

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

12 июля
1938 годаОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА НОВОКУЗНЕЦКОГО
ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ№ 76 (332)
Гор. СТАЛИНСК

ВЫШЕ ЗНАМЯ МАССОВОГО СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ

(ПЕРЕДОВАЯ „ГУДКА“ ЗА 5 ИЮЛЯ 1938 г.)

Приближается самый радостный день в жизни железнодорожников—Всесоюзный день железнодорожного транспорта Советского Союза. Этот замечательный день, ежегодно празднуемый всей страной, имеет огромное значение для организации новых побед великой железнодорожной державы, для дальнейшего подъема массового стахановско-кривоносковского движения и боевой подготовки к зиме 1938—1939 годов.

30 июля—дата нашего праздника—вызывает у каждого железнодорожника чувство бодрости и уверенности в своих силах, чувство пламенного советского патриотизма и горячей любви к великому вождю, лучшему другу и учителю товарищу Сталину. Именно в этот день в 1935 году работники железнодорожного транспорта были приняты в Кремле товарищем Сталиным, руководителями партии и правительства. Эта историческая встреча до сих пор волнует сердца железнодорожников и их семей, она явилась ярким свидетельством теплоты, отеческой заботы партии и лично товарища Сталина о кадрах железнодорожного транспорта.

Товарищ Сталин, указав на решающее значение железнодорожного транспорта для существования и развития такого громадного государства, как наше советское, говорил о великой чести для каждого работать на транспорте. Товарищ Сталин говорил о работниках, которые поняли значение транспорта и кладут свой труд на алтарь своей родины. Есть у железнодорожников работники на больших постах и работники, стоящие на небольших постах, но нет на транспорте людей ненужных или незначительных, начиная от самых больших руководителей и кончая „малыми“ работниками вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы—все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика. „Когда вы это поймете, товарищи железнодорожники,“—говорил товарищ Сталин,—когда вы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта, это и будет настоящая большевистская дисциплина“.

Вдохновенные речи вождя, железнодорожники с энтузиазмом взяли за дальнейший подъем транспорта. Они с честью выполнили конкретное задание товарища Сталина—добиться среднесуточной погрузки в 75—80 тысяч вагонов. 30 июля 1936 года—в первый всесоюзный день железнодорожного транспорта—погрузка по всей сети железных дорог составила рекордную цифру 116.935 вагонов.

В борьбе за осуществление указаний товарища Сталина, на транспорте выросли замечательные герои передовых методов труда, широко развернулось стахановско-кривоносское движение во всех профессиях железнодорожников. Кадры транспорта закалялись в борьбе с контрреволюционным предельством, с полными троцкистско-бухаринскими наемниками фашизма, шпионами, вредителями и диверсантами. Вооруженные решениями февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б) и указаниями товарища Сталина, железнодорожники решительно взялись за ликвидацию последствий вредительства, повысили свою революционную бдительность, усилили борьбу с политической беспечностью, с вреднейшим самодовольством и зазнайством.

В результате упорной работы железнодорожники пришли к своему всесоюзному дню железнодорожного транспорта в 1937 году с новой победой—ежесуточной погрузкой в 100 тысяч вагонов.

Всесоюзный день железнодорожного транспорта 1938 года должен быть проведен с еще большим подъемом. Мы имеем все возможности ознаменовать этот прекрасный всенародный праздник такими замечательными победами, которых еще никогда не видел транспорт. После временного отставания транспорта сейчас на всех дорогах замечается огромный подъем. Горячо любимым наркомом товарищ Л. М. Каганович, вернувшийся на транспорт к радости массы железнодорожников, быстро разбудил все дремавшие силы транспорта. Под его испытанным руководством развернулось широчайшее соревнование дороги с дорогой, станции со станцией, депо с депо, завода с заводом, бригады с бригадой, рабочего с рабочим. Ожили заработали, все общественные и культурные силы транспорта, на огромную высоту поднялась партийно-массовая и агитационная работа.

Самым замечательным в работе транспорта сейчас является движение новых вожakov стахановско-кривоносской работы, новых героев подлинно коммунистического труда, ведущих за собой армию железнодорожников к небывалому расцвету родного транспорта.

Взять, например, наших славных машинистов-тяжеловесников. Это движение имеет огромное государственное значение, оно знаменует собой новый этап кривоносковского движения на транспорте. Водители тяжеловесных поездов ломают устаревшие весовые нормы, ликвидируют толкачи там, где они не нужны, значительно ускоряют оборот вагонов, повышают коммерческую скорость и обеспечивают большую пропускную и провозную способность наших железных дорог. Движение тяжеловесников вместе с тем является признаком высокой культуры. Застрельщики этого замечательного движения—машинисты тт. Климов, Пилипенко, Селезнев, Прохвятило награждены наркомом значком „Почетному железнодорожнику“. По этим героям должны равняться все паровозники.

Тяжеловесникам должны помогать движенцы и работники других служб, чтобы к всесоюзному дню железнодорожного транспорта вождение тяжеловесных поездов всюду вошло в систему.

Большой победой транспорта является кольцевая езда. Оценка ее дана в телеграмме народного комиссара путей сообщения товарища Л. М. Кагановича от 3 июля. Кольцевая езда—решающее средство для увеличения среднесуточного пробега и ускорения оборота паровозов. Задача сейчас заключается в том, чтобы неуклонно выполнять указания наркома, сделать опыт инициаторов кольцевой езды—донецких и орловских кривоносцев Можогина, Петелина Федорова, Тихонова, Семенова, Цуркана, Фролова, М. Яцыпа, Черныша, Комендантского—достоянием всех машинистов.

Ознаменуем всесоюзный день железнодорожного транспорта внедрением кольцевой езды на всей сети дорог!

На железнодорожном транспорте с новой силой развивается такое замечательное движение как огневское движение пятнадцатитысячников, движение за максимальное увеличение полезной работы паровоза и отличное его содержание, за максимальную экономию топлива.

В каждой профессии железнодорожников выявляются застрельщики новых методов работы. Этих лучших людей транспорта надо поднимать, их опыт сделать достоянием масс.

Замечательные телеграммы нашего любимого наркома машинистам депо Курок тт Коршунову и Афанасьеву, помощникам машинистов тт. Воинову и Беспяткину, кочегарам тт. Болдыреву и Бобовникову, лучшим тяжеловесникам тт. Климову, Пилипенко, Селезневу, Прохвятило и другим славным героям, награждение их наркомом свидетельствует о том, что хорошая работа будет отмечена и по достоинству оценена. Задача командиров, политотделов и всех партийных организаций—неустанно выявлять и по-сталински вырабатывать передовиков, поощрять их и двигать в перед.

Главная задача, которая стоит сейчас перед железнодорожниками—это обеспечить высокое качество работы, внедрять культуру во все звенья железнодорожного конвейера. Культурная работа означает, прежде всего, вождение поездов по графику, строгое выполнение Правил технической эксплуатации и приказов НКПС. Культура должна быть во всем—и во взаимоотношениях работников транспорта и в организации всего распорядка трудового дня, в организации культурного досуга, в стремлении каждое порученное дело поставить образцово.

К 30 июля не должно быть ни одного железнодорожника, не знающего Правил технической эксплуатации! Знание Правил должно быть законом на транспорте.

Огромную роль в борьбе за культуру сыграет организация общественных смотров стальных коней транспорта, станций и дистанций пути. В эти смотры должны включиться все профессии железнодорожников, вся наша общественность, печать, рабкоры, „легкая кавалерия“ комсомола, женщины-активистки и т. д.

К 30 июля не должно быть ни одного грязного, загаженного испорченного паровоза. На всех дорогах должна быть организована борьба за здоровый паровоз, за снижение процента больных паровозов ниже нормы, за экономию топлива.

Все станции, станционные помещения, будки стрелочников, стрелки должны быть к празднику приведены в порядок, стать чистыми и культурными. Станции, забитые вагонами, должны расчиститься от них.

Общественный смотр дистанции пути имеет целью повысить качество ремонта и содержание пути, ликвидировать предупреждения, привести в образцовый порядок все околотки, линейные путевые дома бригадиров, будки путеобходчиков.

Работники вагонных участков должны встретить праздник победами в борьбе за ликвидацию случаев отцепок вагонов по горению бунков, за безотцепочный ремонт вагонов, снижение больных вагонов до нормы, за высококачественный ремонт вагонов, особенно вагонов, предназначенных для перевозки зерна нового урожая.

Работники грузовых служб должны организовать борьбу за выполнение государственного плана, за четкое и полное выполнение породовой погрузки.

Движенцы организуют борьбу за очистку дорог от излишнего парка вагонов, за четкое продвижение поездов по графику.

На всех дорогах силами комсомольских организаций и несоюзной молодежи до 30 июля будет проведен массовый рейд „легкой кавалерии“ по проверке выполнения наркомовского приказа № 231-Ц. Главное—привлечь к общественным смотрам, к взаимной проверке и рейду массы самих железнодорожников, самую широкую общественность транспорта.

В подготовку к празднику должны активно включиться клубы, красные уголки, библиотеки, читальни, кино, передвижные театры, самодеятельные кружки, культпоезда, радиоузелы.

Партийные организации должны широко использовать для лучшей подготовки к всесоюзному дню железнодорожного транспорта агитаторов и весь лучший опыт, накопленный за время избирательной кампании. В подготовке и проведении всесоюзного дня железнодорожного транспорта одно из центральных мест должны занять профсоюзные организации. Надо максимально оживить их работу, поставив в центре внимания профсоюзов вопросы организации и руководства стахановско-кривоносским движением.

День железнодорожного транспорта—всенародный праздник. Сделаем его ярким, торжественным, радостным! Еще теснее сплотим свои ряды вокруг партии Ленина—Сталина! Мобилизуем все силы для того, чтобы под руководством своего сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича добиться новых блестящих побед и вывести социалистический транспорт на первое место в народном хозяйстве Союза.

Стахановской работой встретим день железнодорожников

Коллектив цеха годового ремонта вагонов вагонно-ремонтного пункта Усаты обсуждая план работы на июль месяц обязался прийти к дню железнодорожников с полным выполнением и пере-

Развертывающееся с новой силой стахановско-кривоносское движение на транспорте должно быть направлено прежде всего на борьбу за максимальное использование локомотива, увеличение его среднесуточного пробега, ускорение оборота паровоза и вагона.

Л. М. Каганович.

Стахановцы-кривоносцы к дню железнодорожников

4-5 НОРМ В СМЕНУ

Стахановцы подсобного цеха вагоноремонтного пункта Усаты готовятся к дню железнодорожников—30 июля добились высокой производительности труда.

Токаря товарищи: Топоров и Плясовских стали выполнять сменное задание на 400-500 процентов. Токарь-шпечник колесно-бадлажного цеха тов. Труфанкин обтачивает по 7 колесных пар в смену при задании 5. Кузнец тов. Зоболотников дает за смену 4 нормы.

Калыгина.

Смена освоила технологический процесс

Третья смена пункта технического осмотра ст. Усаты, которой командует сменный мастер комсомолец тов. Тарасов по праву считается передовой сменой в вагонном участке.

Смена тов. Тарасова добилась полного освоения технологического процесса. Не нарушая правил технической эксплуатации смена стала производить осмотр и ремонт составов за 26-28 минут вместо 45 по технологическому процессу.

Крутуха.

ПО МЕТОДУ товарища ШАБАЛИНА

Составитель поездов ст. Усаты тов. Старченко стал применять опыт знатного стахановца тов. Шабалина—одновременное формирование и расформирование поездов. 9 июля тов. Старченко сумел сделать расформировку сборного состава и формирование четного поезда из 70 вагонов за 20 минут. Расформирование второго сборного состава при одновременном формировании тов. Старченко сделал за 25 минут.

Не отстает от него и составитель тов. Арыков, который 9 июля за смену сформировал 4 поезда и передал из парка в парк 5 передач. Средняя затрата времени на формирование одного поезда составила 30 минут вместо 45 по норме. К концу смены тов. Арыков не оставил ни одного вагона вне состава.

Роговской, маневровый диспетчер ст. Усаты.

Орлов.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Закрылась первая Новосибирская областная партийная конференция

Вечером 8 июля состоялось заключительное заседание первой Новосибирской областной партийной конференции.

Конференция избрала пленум Новосибирского областного комитета ВКП(б) в составе 65 членов и 19 кандидатов, а также ревизионную комиссию в составе 7 человек. Членом областного комитета ВКП(б) закрытым голосованием единогласно избран секретарь ЦК ВКП(б) товарищ А. А. Андреев.

С огромным подъемом и воодушевлением под бурную овацию всех делегатов конференция принимает приветственное письмо товарищу Сталину. Принятие приветствия вылилось в мощную демонстрацию сплоченности и преданности Новосибирской областной партийной организации Ленинско-Сталинскому Центральному Комитету ВКП(б) и великому вождю и учителю товарищу Сталину.

Затем конференция под бурные аплодисменты принимает приветствие верному соратнику товарища Сталина—Николаю Ивановичу Ежову.

Перед закрытием конференции с кратким заключительным словом выступил товарищ И. И. Алексеев.

Заканчивая свое выступление, товарищ Алексеев говорит:

— Наша страна является ударной бригадой мирового пролетариата. Нет выше чести, как под руководством большевистской партии активно участвовать в этой бригаде несущей победу и освобождение всему человечеству.

— Нет выше чести для всех наших больших и малых работников, как бороться за новые победы социализма в рядах ударной бригады мирового пролетариата, под руководством нашей партии Ленинско-Сталинского Центрального Комитета и великого вождя, учителя и друга всех трудящихся товарища Сталина. Эти слова конференция встречает бурной овацией и пением «Интернационала». Под долго несмолкающие аплодисменты и приветственные возгласы в честь Ленинско-Сталинского ЦК ВКП(б) и товарища Сталина конференция закрывается.

(ОБЛТАСС).

СПИСОК ЧЛЕНОВ ПЛЕНУМА НОВОСИБИРСКОГО ОБЛАСТНОГО КОМИТЕТА ВКП(б)

1. Андреев А. А., 2. Алексеев И. И., 3. Аксенов А. И., 4. Анисимов А. П., 5. Абышев Т. Б., 6. Авдотченко В. Н., 7. Арсеев В. Н., 8. Басов В. Д., 9. Богаткин В. Н., 10. Васюков М. И., 11. Васильев Г. В., 12. Васильев И. Я., 13. Векшин А. Е., 14. Величко Г. К., 15. Ганенко И. П., 16. Гросулов И. А., 17. Гончаренко К. Л., 18. Громов Ф. Н., 19. Домрачев А. Н., 20. Дебова К. И., 21. Егоров Я. Г., 22. Елисеев Ф. В., 23. Зимин А. Ф., 24. Захаров А. Е., 25. Зеленский А. И., 26. Иванов В. М., 27. Иващенко В. А., 28. Кочкин С. К., 29. Корнеева Е. Г., 30. Краснослободцев Ф. В., 31. Картный С. Ф., 32. Кутыкин Д. Д., 33. Камышев А. В., 34. Лобов Н. Ф., 35. Ликомидов А. Ф., 36. Мионов Н. Т., 37. Мальцев И. А., 38. Михайлов В. А., 39. Мухомудин С. Х., 40. Мурзов А. И., 41. Мясников К. Ф., 42. Новиков П. В., 43. Плесцов С. И., 44. Перетягин Е. А., 45. Размазин С. Г., 46. Ровинский А. С., 47. Русакова М. К., 48. Смирнов П. К., 49. Соколов И. И., 50. Смирнов Ф. И., 51. Сироткин А. С., 52. Срибненко Г. М., 53. Соколов Л. И., 54. Суховой Ф. Ф., 55. Творогов М. П., 56. Федин М. В., 57. Ходырев Д. С., 58. Харитонов, Д. Г., 59. Чиликанов С. М., 60. Чуланов К. А., 61. Шамаков И. И., 62. Шахин А. В., 63. Шарапов В. А., 64. Шуров Т. М., 65. Яшков П. Я.

Список кандидатов в члены пленума Новосибирского обкома ВКП(б)

1. Бурдинов И. В., 2. Бекбулатов М. И., 3. Беспалов И. И., 4. Громов А. Я., 5. Дятчин С. С., 6. Ефимов А. А., 7. Жиганова А. Г., 8. Зарыпов М. А., 9. Захаров А. Е., 10. Ионкин М. Я., 11. Костин Г. С., 12. Котрагин Н. С., 13. Козлов А. К., 14. Киселев А. С., 15. Кудряшев В. И., 16. Кушаков А. Е., 17. Наплавков Д. Ф., 18. Петряков П. С., 19. Шалдин Б. С.,

Список членов ревизионной комиссии Новосибирского обкома ВКП(б)

Бурлаков М. С., Галиченко С. И., 3. Лобов А. А., 4. Лунаков А. П., 5. Никулин Г. П., 6. Шишкин А. Ф., 7. Шашкин В. И.

Пленум Новосибирского обкома ВКП(б)

9-го июля состоялся пленум Новосибирского обкома ВКП(б). Пленум избрал секретарями обкома: первым — тов. Алексеева И. И., вторым — тов. Шарапова В. А., третьим — тов. Лобова Н. Ф. В состав бюро избраны: Алексеев И. И., Шарапов В. А., Лобов Н. Ф., Егоров Я. Г., Мальцев И. А., Ганенко И. П., Ликомидов А. Ф., Мурзов А. И., Соколов Л. И. Бандидатами: тт. Домрачев А. Н., Иванов В. М.

Заведующими отделами утверждены: т. Ликомидов А. Ф. — заведующим отделом руководящих парторганов, тов. Соколов Л. И. — заведующим отделом пропаганды и агитации, тов. Мурзов А. И. — заведующим отделом промышленности и транспорта, тов. Васильев Г. В. — заведующим отделом школ, тов. Львов В. Г. — заведующим особым отделом.

Ответственным редактором «Советской Сибири» утвержден т. Домрачев А. Н.

Закрепить успехи агитационно - пропагандистской работы

В период выборной кампании верховного органа РСФСР партийные организации, получили богатейший опыт агитационно-воспитательной работы. На узле Усыты работало около 200 агитаторов.

Они несли большевистское слово в массы, любовно относились к порученному им делу, пользовались большим доверием и любовью у избирателей.

Их работа не осталась безследной. В день выборов в Верховный Совет РСФСР-26 июня избиратели 21, 33, 43 и 44 избирательных участков на которых работали агитаторы узла Усыты пришли к избирательным урнам и отдали свои голоса за кандидатов блока коммунистов и беспартийных.

Выборы в Верховный Совет РСФСР закончились, но агитационная работа не должна быть свернутой, а наоборот усиленной-агитаторы получившие большой опыт агитационной работы не должны успокаиваться на достигнутом, а еще с большей энергией, с большим желанием проводить агитационную работу-работать со своими избирателями, но однако этого не получилось. Даже лучшие агитаторы, такие, как тт. Потапова, Калыгина, Перезыбова, Катенин и другие забросили агитационную работу.

Все это произошло потому, что руководители партийных организаций (секретарь парткома станции тов. Куриленко, парторг 10 дистанции пути Нестеров, парторг вагонного участка тов. Шапкин) даже не удосужились собрать агитаторов и поставить перед ними боевую задачу проведения агитационно-воспитательной работы на тех участках, где они работали в период избирательной кампании выборов в Верховный Совет РСФСР.

В том, что агитационная работа стала замирать после дня выборов не в меньшей мере виноват узловой партийный комитет и его секретарь тов. Алексанкин, который не дал направление и установок секретарям и парторгам первичных партийных организаций.

Боевая задача партийной организации узла Усыты сейчас немедля ни одного дня возобновить агитационную работу на избирательных участках, так, чтобы каждый агитатор был повседневно связан с массами.

Для этого необходимо в первую очередь собрать агитаторов и рассказать им о целях и задачах дальнейшей агитационной работы. Надо таким же образом возобновить работу агитационных пунктов, которые должны стать штабами агитационной работы среди неорганизованного и организованного населения.

Г. Десятков

Почему станция Усыты работает плохо?

Крупнейшая угленогрузочная ст. Усыты работает недостаточно четко. Она изо дня в день не выполняет государственного плана погрузки угля. Почти ежедневно происходят срывы погрузки, завышенный оборот вагонов, невыполнение маршрутизации и других измерителей.

На станции замечательные кадры. Почти все командиры молодые—не так давно выдвинуты из стахановцев на должность маневровых диспетчеров и дежурных по станции — это талантливые, способные товарищи. Но для того, чтобы привить им четкость команды это требует от руководства станции кропотливой повседневной работы.

Такие товарищи, как тов. Шабалин, Сальников, Дрогин, Анищенко и ряд других товарищей требуют справедливо от нас старших командиров деловой практической помощи.

К великому сожалению мы старшие командиры физически оказываемся неспособными дать того, что от нас требуют молодые командиры. Все это происходит потому, что мы командиры станций не получаем надлежащей помощи от руководства отделения.

Взять хотя бы меня. Я вырос в практической работе, специального технического образования я не получил, а поэтому мне самому еще необходимо работать над повышением своего технического и политического образования, но при всех желаниях я лишен этих возможностей.

15 января 1938 г. я окончил 4 месячные курсы при НКПС командного состава и вернулся обратно на ст. Усыты. Меня определили заместителем начальника станции. Первое время я имел возможность оказывать практическую помощь молодым командирам, работать над собой, но вот уже больше двух месяцев я не

имею этих возможностей.

А получилось это очень просто. Второго заместителя начальника станции тов. Котельникова перевели в отделение, поставили на место его Федорова, но вскоре Федоров был снят с работы и из помощников начальника станции я остался один, на меня возложили руководство маневровой работой, штатом и одновременно организация погрузки. Явно, что при такой перегруженности я не только не имею отдыха, но я даже не в силах работать над собой.

Как не странно, я уже больше двух месяцев не имел ни одного выходного дня, не говоря уже о посещении кино, театров, партийной учебы или выезда в парк культуры и отдыха.

Этот вопрос уже несколько раз поднимался в партийной организации узла, вынесено около десятка решений, но однако все это остается не изменным.

Я считаю, что здесь большая вина начальника Новокузнецкого отделения тов. Гельмана, который с 5 мая обещает оказать помощь руководству станции, но однако дальнейшие разговоры дело не движется.

2 июля тов. Гельман послал на руководящую работу на ст. Усыты—мне в помощь тов. Чумлякова, но через два дня тов. Чумляков был отозван и я остался обратно в тех же условиях.

Нет никакого сомнения, что это безчеловеческое отношение руководства отделения будет продолжаться и впредь, если же не будет вмешательства со стороны начальника дороги тов. Петрова, которому не безизвестно создавшееся положение с командным составом на крупнейшей угленогрузочной ст. Усыты.

Ф. Ф. Сухоруков

Орденоседец-заместитель начальника ст. Усыты

Организовать культурный досуг молодежи

На узле Усыты 308 человек комсомольцев и 415 человек внесоюзной молодежи. Среди этой армии железнодорожников не мало замечательных талантов—способнейших организаторов культурного досуга молодежи.

Несмотря на замечательные таланты и энергию молодых девушек и юношей. Культурный досуг молодежи не организован по настоящему. Проведение свободного досуга молодежи сводится к тому, что после окончания трудового дня-по вечерам сотни молодежи собираются в небольшом станционном скверике и проводят свой отдых.

Только ли этим можно ограничить проведение культурного досуга. Только ли тем на что ссылаются руководители комсомольских организаций и профсоюза—видите ли танцевальная площадка не готова и не сделан летний театр. Так только рассматривать и рассуждать о культурном отдыхе могут люди не желающие организовать культурный отдых трудящейся молодежи.

Разве нельзя было организовать культурные-коллективные походы в кино, в театр или использование замечательного Зенковского парка культуры и отдыха, но этого однако не хотят понять секретарь узлового комитета комсомола тов. Селезнев и секретари комитетов комсомола служб Иванова Туровцев, Псаев и Карнеев, которые не организовали коллективных походов ни в кино, ни в театр.

На узле есть и инструктор по физкультуре тов. Карабанов. Но однако физической культурой на узле занимается молодежи очень мало. С трудом можно насчитать 2 десятка товарищей, которые увлекаются спортом, а основная масса молодежи совершенно не занимается физической культурой.

Задача руководителей комсомольских организаций не отговариваться, не ссылаться на объективные причины, а организовать проведение культурного досуга молодежи.

А. Сорокина

Отв. редактор Т. КУЗЬМЕНКО