

ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича
№ 20 (2314) | Четверг, 18 февраля 1943 г. | Год издания 10 й
цena 15 коп.

Наши войска заняли города Славянск, Ровеньки, Свердловск, Богодухов, Змиев, Грайворон

1) 17 февраля на Украине наши войска в результате упорных боев овладели городом и железнодорожным узлом СЛАВЯНСКОМ, а также заняли города РОВЕНЬКИ, СВЕРДЛОВСК, БОГОДУХОВ, ЗМИЕВ. 2) В Курской области наши войска, продолжая развивать наступление, заняли город ГРАЙВОРОН.

СОВИНФОРМБЮРО.

Больше ответственности, выше государственную дисциплину!

Работать по-военному — это значит перевыполнять установленные нормы, изыскивать новые резервы, проявлять во всем творческую инициативу. В основе этого должна быть крепкая трудовая и государственная дисциплина, организованность, четкое, безоговорочное выполнение приказов. Это последнее особенно необходимо в работе железнодорожного транспорта, являющегося родным братом Красной Армии.

Трудовая и государственная дисциплина на нашей дороге значительно возросла, однако, очень многое еще нужно сделать чтобы она отвечала требованиям военного времени. Наши руководители плохо еще борются за выполнение приказов и распоряжений, как своих, так и наркомата.

Давно является узким местом на дороге оборот паровозов. Систематическое невыполнение этого измерителя снижает показатели всей работы дороги. Часто из-за плохой организации движения локомотивы сутками простаивают на подходах — перегоняются сотнями тонн топлива. С целью прекращения этих безобразий нарком т. Хрулев в приказе № 111 от 4 февраля запретил передерживать паровозы и приказал отцеплять их и отправлять в депо, если поезда на промежуточных станциях задерживаются свыше трех часов против нормы.

Это важнейшее политическое мероприятие волею руководителей службы движения нарушается самым бессовестным образом и проходит безнаказанно. Только на одном Баженковском участке всего лишь за одни сутки 14 февраля было задержано 17 поездов в общей сложности на 144 часа. На промежуточных станциях Синянского участка поезда стоят в три раза дольше, чем предусмотрено расписанием.

С полным равнодушием относятся к этому начальник паровозной службы т. Ионин. Не требует он от движущих государственных отношении к использованию паровозного парка.

Куда бы лучше обстояли дела с выгрузкой, если бы грузовая служба не плелась в хвосте, а оперативно, по-военному выполняла приказы руководства дороги, не нарушала графика развоза местного груза. Можно ли добиться улучшения в этом деле, если отдел породовой погрузки (начальник т. Бурин) не ведет даже контроля за ходом выгрузки.

Много можно привести примеров преступного игнорирования приказов, невыполнения распоряжений по другим службам. Все они свидетельствуют об отсутствии должного внимания к вопросам государственной дисциплины.

Каждый день приносит советскому народу все новые вести о победах доблестной Красной Армии. Наши славные воины наносят все более сокрушительные удары по немецким захватчикам, освобождают от фашистской нечисти родную землю.

Как никогда, должна быть усилена сейчас наша помощь фронту.

Продвигать поезда на высоких скоростях, выполнять государственные планы перевозок, поднять трудовую и государственную дисциплину на уровень требований военного времени — таков сейчас долг железнодорожников перед фронтом.

16 февраля наши войска после решительного штурма, перешедшего потом в ожесточенные уличные бои, овладели городом ХАРЬКОВОМ.

В боях за Харьков наши войска разгромили немецкий корпус «СС» в составе двух танковых дивизий «Адольф Гитлер» и «Райх» и мотодивизии «Великая Германия», а также ряд немецких пехотных дивизий и специальных частей.

Операция по освобождению ХАРЬКОВА и разгрому противника в этом районе осуществлена силами

и ми группы войск под командованием генерал-полковника тов. ГОЛИКОВА Ф. И.

В боях за ХАРЬКОВ отличились соединения генерал-лейтенанта тов. МОСКАЛЕНКО К. С., генерал-лейтенанта тов. РЫБАЛКО П. С., генерал-лейтенанта тов. КАЗАКОВА

ВА М. И. и генерал-майора тов. СОКОЛОВА С. В.

Первыми ворвались в ХАРЬКОВ части генерал-майора тов. ЗАЙЦЕВА Г. М., полковника тов. КОСТИЦИНА А. С., генерал-майора тов. МАРТИРОСЯНА С. С.

СОВИНФОРМБЮРО.

В ПОСЛЕДНИЙ ЧАС

НАШИ ВОЙСКА ЗАНЯЛИ ХАРЬКОВ

Славные победы воинов Красной Армии вдохновляют нас на новые трудовые подвиги

По методу Николая Еремина

Радостные вести о победах наших наступающих войск, освободивших от фашистского ига Курск, Ростов-на-Дону, Ворошиловград, Харьков, вызвали большой производственный подъем среди железнодорожников Егоршинского отделения.

Коллектив диспетчеров стал на сталинскую вахту имени XXV годовщины Красной Армии и успешно борется за скоростное продвижение поездов.

Вот уже три дежурства подряд диспетчер т. Алексин отправляет все поезда точно по графику.

13 февраля, приняв со Свердловского отделения все поезда, он вдвое перевыполнил норму сдачи.

Узловой диспетчер т. Тарасов 15 февраля перевыполнил измерители по погрузке и выгрузке, отправил все поезда по графику, обеспечив их проследование по расписанию, на 91 процент перевыполнив норму поездного обмена. В этот же день диспетчер т. Толмачев обеспечил прием поездов на 133 и сдачу на 120 процентов к заданию.

16 февраля диспетчеры тт. Алексин и Попов эстафетным поездом продвинули маршрут угля для Н. Тагильского Коксохимзавода. Соревнуясь с ними, машинисты тт. Кротов и Бакакин, главные кондукторы тт. Маевский и Синяк провели маршрут от Богдановича до Н. Сады со среднесуточной скоростью 528 километров.

Наш договор

По-боевому помогать наступающей доблестной Красной Армии — священный долг железнодорожников. Бесперебойно снабжать фронт и тыл всем необходимым для окончательной победы — девиз каждого диспетчера в эти дни.

Встав на Сталинскую вахту в честь XXV годовщины Красной Армии, мы заключаем настоящий договор на соревнование за перевыполнение норм приема и сдачи поездов по стыковым станциям Дружинино и Вагай, при строгом соблюдении графика.

Вызываем на соревнование дежурных заместителей начальника распорядительного отдела по поездной работе тт. Жижерина и Оньша и просим их не менее трех раз в месяц давать нам оперативный план очередности продвижения поездов и их характеристику.

Н. ЕРЕМИН — диспетчер Свердловского отделения.
Н. БАКУЛИН — диспетчер Тюменского отделения.

Быть достойными мужественных бойцов

Паровозники собрались на митинг. Взволавлено прозвучали слова машиниста т. Журба:

— Родная Украина скоро возродится. Вновь зацветет червонным цветом ее земля. Мы должны быть достойными тех, кто, не щадя своей жизни, очищает нашу родину от фашистов. Мой паровоз пройдет между подвечным ремонтом не менее 100 тысяч километров, — вот мое обязательство.

Один за другим выступают паровозники. Каждый из них берет конкретные обязательства по усилению помощи фронту.

Железнодорожники решили ответить на героизм фронтовиков самоотверженным трудом в тылу. Коллектив Свердловского паровозного депо обязался выполнить месячный план подвечного ремонта к 23 февраля и до конца месяца выпустить сверх плана из подвечки два паровоза.

Все для победы

Молнией разнеслась на Егоршинском узле радостная весть об освобождении нашими войсками великого украинского города Харькова. Состоялись многочисленные митинги. Дежурный по станции тов. Ченцов сказал:

— Красная Армия под водительством товарища Сталина нанесла врагу новый мощный

удар. Красное знамя снова взвилось над вольным городом солнечной Украины — Харьковом.

По предложению т. Ченцова железнодорожники единодушно отчислили дополнительно недельный заработок на строительство звена самолетов «Егоршинский железнодорожник».

Соревнование углеподатчиков

Машинисту углеподвечного крана тов. А. Черепанову

Дорогой т. ЧЕРЕПАНОВ!

Я работаю на Кушвинском складе топлива машинистом углеподвечного крана. Узнав о том, что Вы вызвали меня на социалистическое соревнование, я решил принять ваш вызов.

Участвуя в социалистическом соревновании имени XXV годовщины Красной Армии, я обязуюсь добиться подачи одной тонны угля на паровоз за 1,2 минуты вместо 3 по норме.

АРТЕГОВ — машинист углеподвечного крана.

ДОСТИЖЕНИЕ МАШИНИСТА КРАНА ТОВАРИЩА АРТЕГОВА

Успешно выполняет свои обязательства, взятые в соревновании имени XXV годовщины Красной Армии, передовой машинист углеподвечного крана Кушвинского склада топлива т. Артегов.

Следуя примеру машиниста углеподвечного крана склада

Свердловск-сортировочная т. Черепанова, он 14 февраля произвел одновременно снабжение углем двух паровозов. Только на экипировке 4 локомотивов т. Артегов сэкономил 1 час 11 минут. Каждая тонна топлива подавалась на паровоз в 3 раза быстрее нормы.

НА СТАЛИНСКОЙ ВАХТЕ

На топливный склад Свердловск-пассажирская прибыл угольный кольцевой маршрут.

Тов. Борзов, проработавший 12 часов, решил остаться еще на одну смену и выгрузил 50 тонн угля, выполнив задание на 200 процентов. Углеподатчики тт. Иканин, Гобов, Андриков выгрузили за 4 часа 180 тонн, выполнив задание за 725 процентов.

Выгрузка угля производилась одновременно с экипировкой паровозов. Машинист крана т. Мокеев, соревнующийся с т. А. Черепановым, выгрузил за смену 180 тонн топлива, которое подавал на паровозы прямо с подвечного состава.

М. МАРАКУЛИН — секретарь парторганизации склада.

Перевыполнили задание

По развозу местного груза

Своевременный развоз местного груза имеет большое значение для четкой, графической работы Тагильского отделения, обслуживающего крупнейшие промышленные предприятия Урала.

Единая смена дежурного по отделению т. Добрынина 15 февраля развезла сверх задания 106 вагонов с местным грузом. Диспетчер т. Красильников подал на фронта выгрузки 96 вагонов сверх нормы.

Маневровый диспетчер станции Смычка т. Москалев, дежурные по станции т. Бурилов и т. Кузнецов, осмотрщики вагонов тт. Пудинцев, Колпра, Шатунов и Алексеев, работая по единому технологическому процессу, обрабатывали поезда скоростными методами. Так, поезд № 906 был обработан за 8 минут, другой поезд — за 13 минут. Два электровоза были повернуты на много быстрее нормы.

Составители тт. Ситников и Соседков, сцепщик т. Шестеров, машинисты маневровых паровозов тт. Масленников и Скрябин формировали поезда на 10 минут раньше срока, установленного по норме. Технический контрощик т. Козырева, списчики тт. Зуева и Лисина обрабатывали поезда на 4 минуты быстрее нормы. 3 поезда были пропущены на проход через станцию Смычка на заводскую станцию — Западная.

Е. МАЛЬГИНОВ

По выгрузке

Смена дежурного по станции Кунара т. Семенова 15 февраля задание по погрузке и выгрузке выполняла на 400 процентов.

Проявляя инициативу и находчивость, отлично работали весовщик т. Чеснокова и стрелочник т. Семенова.

В этот же день вдвое перекрыла задание по грузовой работе коллектив смены дежурного по станции Реж т. Четверкина.

Трудовую и государственную дисциплину — на высоту требований военного времени

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ — НЕЗЫБЛЕМЫЙ ЗАКОН

КАМЫШЛОВСКИЕ ВАГОННИКИ ВЫПОЛНЯЮТ СВОИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Развертывая социалистическое соревнование, камышловские вагонники заключили договор с коллективом Тюменского вагонного участка и сейчас успешно выполняют свои обязательства.

Производственная программа января завершена досрочно на 4 дня. Задание по капитальному ремонту вагонов выполнено на 130 процентов, по среднему ремонту — на 118,6 и по годовому осмотру — на 102 процента.

Образцы стахановского труда показывают кровельщик тов. Бажуков, плотники тт. Норкин, Ширкалов, слесари тт. Бузанов, Носонов Г., Солдатов, рабочая т. Нагибина, маляр т. Кулинов, кузнец т. Петухов и другие.

Энергично, продуманно руководит сборочным цехом мастер т. Боровских Ф. Д. Он ежедневно добивается того, что в его цехе не бывает ни одной минуты простоя, ни одного случая брака, невыполнения производственных норм. В этой работе ему помогают бригадиры тт. Макаров и Годубев.

Необходимо отметить инициативу дежурного по станции Камышлов т. Богданова, который своевременно подает вагоны на пути участка для ремонта и выводит их в сроки, установленные графиком.

В феврале перед камышловцами стоит задача — повышая производственные показатели, ликвидировать брак в эксплуатационной работе и нарушения трудовой дисциплины, которые являются основным недостатком в настоящее время. Должен быть также разрешен вопрос о плановой постановке неисправных вагонов на пути вагонного участка, чтобы ликвидировать простой рабочей силы. Необходимо привлечь к ответственности дежурного по станции Камышлов Мокеева, который систематически нарушает график обработки путей вагоно-ремонтного пункта.

Б. НОСКОВ — приемщик вагонов НКПС.

ЗАКРЕПЛЯЕМ ДОСТИЖЕНИЯ

Коллектив гороблагодатских вагонников, завоевав в декабре прошлого года переходящее Красное знамя НКПС, уверенно закрепляет первые достижения. В январе программа по всем видам работ перевыполнена. По сравнению с январем прошлого года, участок выпустил из капитального ремонта на 9 вагонов больше, из среднего — на 62 и из годового — на 155 вагонов. Кроме того, было отремонтировано 8 цистерн и устранены повреждения у 50 вагонов.

В январе работали строго по графику автоконтрольный пункт, цехи — механический, сборочный, колесный, цех текущего ремонта и утильцех. Средняя производительность труда всех цехов составила 188 процентов. Наивысшей производительности труда добились коллективы цехов сборочного и колесного (201—275 проц.), руководимые мастерами тт. Баженовым и Загайновым. Переходящее Красное знамя участка завоевал автоконтрольный пункт, которым руководит т. Попов.

К чему приводит беспечность

Это было 6 февраля. Угольную кольцовку № 1321 вела поездная бригада Н-Тагильского отделения. На ведущем паровозе машинист дедо Н-Тагил Малыгин, помощник Пятков; на втором паровозе — машинист Хлопотов, помощник Кропачев; главный кондуктор — Архипов, старший кондуктор — Харченко и поездной вагонный мастер — Шадрин. Везжая на станцию Н-Салда, поезд проехал закрытый входной семафор и наехал на маневровый паровоз. В результате крупного брака государство понесло 8000 рублей убытка.

Но дело не только в этом: кольцовка с углем, так необходимым металлургическим заводам, была задержана на 3 часа; вследствие простоя двух паровозов на непредвиденный ремонт, создались перебои в выдаче паровозов из депо и т. д.

На оперативном совещании при начальнике Н-Тагильского отделения движения, состоявшемся при участии паровозников, движущихся и вагонников, выяснилось, что все члены поездной бригады грубо нарушили Правила технической эксплуатации и трудовой дисциплины, преступно отнеслись к выполнению своих обязанностей. Машинист ведущего паровоза Малыгин спал, машинист же второго локомотива Хлопотов, надеясь на Малыгина, также за сигналами не следил. Преступно отнеслись к своим обязанностям и другие члены поездной бригады. Не следили за сигналами помощники машинистов Пятков и Кропачев. Главный кондуктор Архипов, вместо того, чтобы быть в головной части поезда, находился в хвостовом классном вагоне, прицепленном к кольцовке. Там же

сидел и поездной мастер Шадрин и старший кондуктор Харченко.

Все они получили по заслугам. Машинист Малыгин, главный кондуктор Архипов и поездной мастер Шадрин сняты с работы, и материалы о них переданы следственным органам для привлечения их к судебной ответственности. Машинист Хлопотов смещен в помощники на 3 месяца, помощник машиниста т. Пятков — в рабочие депо на 3 месяца, помощник машиниста Кропачеву вынесен выговор, а старшему кондуктору Харченко — предупреждение.

Но этот случай не единственный на отделении. Главный кондуктор Кушвинского резерва Яковлева, сопровождавшая поезд, вопреки Правилам технической эксплуатации, находилась на паровозе. 29 января на станции Вагонзавод поезд был принят на занятый путь, а дежурный по станции скрыл этот случай. Недавно на станции Смычка главный кондуктор Гусаков потерял жезл и задержал поезд на 30 минут. Это свидетельствует о том, что среди части кондукторов, паровозников и других работников еще недостаточно проводится техническая учеба и политико-массовая работа, знание ими Правил технической эксплуатации и должностных инструкций систематически не проверяется. Работники ревизорского аппарата НКПС по безопасности (ревизор т. Плотченко) не проводят профилактической работы, инструктивных бесед; отдельные старшие машинисты и машинисты-инструкторы не работают со своими бригадами.

Ч. ИСАКОВ

ВАГОНЫ ПРОСТОЯЛИ ДВА МЕСЯЦА

С 17 октября по 29 декабря прошлого года на путях вагоно-ремонтного пункта станции Гороблагодатская стояли 3 груженых колесными парами и готовых к отправлению платформы.

Кто виноват в таком огромном простое? Станция не имела возможности вывести их с путей вагонного пункта, о чем имеется соответствующий акт. Вагон-

ники же не помогли ей в этом. Начальник вагоно-ремонтного пункта т. Федоров знал о том, что платформы простаивают, но никаких мер не принял. За такое равнодушие к неиспользованию подвижного состава необходимо виновных привлекать к суровой ответственности.

И. ТУРЕЦКИЙ — коммерческий ревизор.

Мобилизуя внутренние ресурсы, ремонтируя запасные части, вагонники выпустили 62 фрикционных стакана, 127 букв всех типов, 183 буферных стержня, 618 рессорных валиков, 177 буксовых лап, 220 стяжек, 17050 болтов разных размеров, 12037 разных гаек, 5180 шплинтов и т. д. В связи с этим резко уменьшилось количество взятых со складов деталей и запасных частей. На этом сэкономлено около 50 тысяч рублей.

Значительно улучшилась и эксплуатационная работа. 72 процента поездов были отправлены с нулевой утечкой воздуха из автомагистрали. 106 вагонов мы отремонтировали без отцепки от поездов. Гороблагодатские вагонники во всеоружии встретили сильные морозы. Было организовано круглосуточное дежурство командиров участка и сопровождение поездов. Промежуточные станции снабжаются подшипниками, шаблонами, инструментом и мелкими деталями, что позволяет в пути следовать производя мелкий ремонт. Кроме того, была выделена специальная бригада для обработки брошенных составов на перегонах. Все это и решило

успех бесперебойной работы гороблагодатских вагонников в январе.

С новой силой развернулось стахановское движение. В настоящее время нет ни одного рабочего, не выполняющего норм. Половина из них — стахановцы, много двухсотников и трехсотников.

Из среды стахановцев необходимо особенно отметить поездных вагонных мастеров тт. Шипунова, Попова, Лобовкина, Хомякова, работающих без брака, обеспечивающих продвижение поездов по графику, старшего осмотровика вагонов т. Комарова, осмотровиков-автоматчиков тт. Черняева, Герасимова, машиниста компрессора т. Политова, токарей тт. Мезенина и Ковычева, автогенщика т. Загайнова, чернорабочую т. Лошкарёву и многих других.

В феврале наш коллектив обязался еще выше поднять производительность труда, перевыполнить программу по всем видам работ и завесать переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны.

Я. ШВЕЙСКИЙ — начальник вагонного участка.

Борются за безаварийную работу

Отлично работают, проявляя бдительность, внештатные ревизоры Кушвинского восстановительного поезда тт. В. Т. Слободчиков, С. М. Погудин и другие.

За короткое время они обнаружили несколько неисправных стрелочных переводов, вагонов, путей. Так на станции Кушва были своевременно отцеплены вагоны с лопнувшими подрессорной балкой, фрикционным стаканом и другими дефектами.

Внештатные ревизоры по безопасности движения поездов помогают бороться за безаварийную работу на транспорте.

Н. ЛЕОНОВ — начальник поезда.

Причины расплавления контрольных пробок

За последнее время в депо Н-Тагил имелось несколько случаев расплавления контрольных пробок. Произошло это, главным образом, по вине самих паровозных бригад. Некоторые машинисты при понижении уровня воды в котле, идут на риск, пытаются дотачить состав до площадки и в результате выводят паровоз из строя.

Достаточно проанализировать работу бригад на паровозе, где старшим машинистом Никулин. Первым этот паровоз поджег в декабре машинист Козин, а через несколько дней машинист Онегов. Бригады не сделали из этого никаких выводов. 15 января этим паровозом повел поезд машинист Шевко. Несмотря на то, что уровень воды оказался ниже нормального, он хотел вытянуть состав на площадку и тоже поджег паровоз. 26 января пробки были расплавлены уже в четвертый раз по вине машиниста Никулина.

Все это является результатом плохого ухода паровозных бригад за водомерным стеклом. При наличии кипящих труб в топке уровень воды сильно повышается вследствие резкого бурления воды около устьев этих труб. Поэтому показание стекла не соответствует действительному уровню воды в котле. Чтобы избежать этого, у нижнего крана стекла делают трубку длиной 200—250 мм, идущую внутрь котла. Практика показала, что стекло, снабженное такой трубкой, дает довольно точное показание. К сожалению, эта трубка на паровозе старшего машиниста Никулина оказалась заросшей накипью.

Поджог паровоза в военное время — самое тяжкое преступление перед родиной. Нужно повести с этим решительную борьбу. Машинисты и их помощники, работающие на паровозах с кипящими трубами, обязаны следить за работой водомерных стекол. Но это относится и к бригадам других локомотивов. На каждом паровозе, выходящем из промывки, необходимо тщательно осматривать и проверять водоизмерительные приборы. Этому должны уделить особое внимание и мастера депо, и старшие машинисты, сделав все необходимое для предотвращения поджога паровозных котлов.

Н. КОЗЛОВСКИЙ — инженер по анализу брака и аварий Н-Тагильского паровозного отделения.

По нашей дороге На танковую колонну

Сотрудники материального склада станции Нижний Тагил вносят свои трудовые сбережения на строительство танковой колонны «Тагильский железнодорожник». Зам. начальника склада т. Покус внес наличными 500 руб. Деньги в размере месячного оклада внесли бухгалтер т. Зверев, плотник т. Бардин, курьер т. Гаева.

Сумма подписки на постройку танковой колонны составляет 5305 рублей.

Н. ЛУЗИН — секретарь парторганизации.

ПРЕМИИ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАНИЙ ПО ВЫГРУЗКЕ

Передовые железнодорожники нашей дороги 13 и 14 февраля, проявив инициативу, показали образцы работы по развозу местного груза, своевременной подаче вагонов на фронта выгрузки и уборке их после разгрузки.

Начальник дороги т. Сущенко, отметив отличную работу передовиков, премировал дежурных по станции Кунара т. Семенова, Кедровка — т. Устинову, Нижняя Салда — т. Свалова, добившихся нулевого остатка вагонов под выгрузкой, диспетчера Егоршинского отделения — т. Чевнобородову, Тагильского — тт. Патрикеева, Мирошниченко и Осташевского, дежурных по станции Смычка тт. Бородина, Бусыгина и Чуйкина, по Н-Тагильскому отделению т. Медведеву и многих других.

СЕМИНАР БИБЛИОТЕКАРЕЙ

★ Пятидневный семинар библиотечных работников состоялся при дорпрофсоже в Свердловске. Участники семинара прослушали несколько бесед по технике библиотечного дела.

РАДИОФИЦИРОВАТЬ ПУТЕВУЮ СТАНЦИЮ

В конце ноября наша машино-путевая станция прибыла для работы на станцию Свердловск-сортировочная. Мы дали заявку на включение в радиосеть наших точек. Зав. радиоузелом т. Чесных принял заявку и пообещал сделать все своевременно. Но до сих пор, несмотря на то, что мы давно уже внесли плату за радиослушание, репродукторы наши все молчат.

СИМАКОВ — пред. месткома МПС-15.

В Военном трибунале дороги

— ★ —

РАСХИТИТЕЛИ ПРОДУКТОВ ПИТАНИЯ

Перед судом Военного трибунала дороги предстали расхитители продуктов питания. Бывшие директор буфета станции Н-Тагил Зось и ее заместитель Шахова систематически в течение прошлого года разбазаривали среди знакомых предначиненные для пассажиров и эвакуированного населения продукты, незаконно отпускали товары различным организациям, пользуясь их услугами.

Кроме того, Зось и Шахова брали продукты в неограниченном количестве в свое личное пользование. Они скрывали товары от наценок и разницу от реализации присваивали себе. Для того, чтобы скрыть свои махинации, преступники составляли фиктивные документы.

Военный трибунал осудил Зось к восьми годам, а Шахову к 5 годам лишения свободы.

П. ЧЕРНЫШЕВ — зам. председателя Военного трибунала дороги, военюрист 2 ранга.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.