ОТДЕЛ ПРОПАГАНДЫ И
АГИТАЦИИ ОБКОМА
1 1 12

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 34 (2328) Четверг, 25 марта 1943 г. | Год издания 10-й | ЦЕНА 15 коп.

На братский привет товарища Сталина и благодарность правительства СССР коллективу Октябрьской дороги ответим созданием на Уральской магистрали фонда помощи освобожденным дорогам!

МОСКВА, КРЕМЛЬ,

Председателю Государственного Комитета Обороны *товарищу СТАЛИНУ И. В.*

ДОРОГОЙ ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ!

С чувством величайшего удовлетворения воспринял весь советский народ Ваш исторический приказ, отмечающий славный 25-летний путь героической Красной Армии, ее успехи по разгрому и изгнанию немецких полчищ с нашей священной земли.

Нам, железнодорожникам города Ленина, как и всем ленинградцам, пережившим тяжелые испытания, особенно радостно сознавать, что блокада, которой гитлеровские захватчики пытались нас задушить, прорвана Красной Армией.

Отступая под ударами нашей славной Красной Армии, немецкие бандиты разрушают, жгут и уничтожают народное добро, добытое огромными усилиями и трудом советских людей. Особенно большим разрушениям подвергают фашистские негодяи железные дороги, стремясь этим задержать наступление Красной Армии. Но это им не удастся.

Усилиями многомиллионного советского народа будут восстановлены города и села, стальные магистрали, заводы и фабрики, будет возрожден город Сталинград, мужественные защитники которого преградили путь немецко-фашистским полчищам и нанесли невиданное в истории войн поражение противнику.

Навсегда сохранят в своей памяти ленинградские железнодорожники ту теплую заботу и огромную поддержку, которую оказала им родина в самые тяжелые дни вражеской блокады Ленинграда.

Многое сделали для нас железнодорожники Советского Союза, снабжая нас продовольствием, материалами, помогая нам квалифицированными кадрами. Сейчас мы рады, что имеем возможность своей скромной поддержкой оказать помощь в быстром восстановлении участков железных дорог, освобожденных от врага.

Железнодорожники Октябрьской дороги собрали и изготовили на своих предприятиях за счет мобилизации внутренних ресурсов оборудование, которое отправляют на освобожденные дороги.

Изготовив и отремонтировав в свободное от основной работы время оборудование, инструмент и запасные части, мы, работники Ленинградского железнодорожного узла, Пролетарского паровозоремнтного завода и Октябрьского вагоно-ремонтного заводаимени Л. М. Кагановича, погрузили и подготовили к отправке:

полное оборудование для одного оборотного депо (токарно-винторезный, сверлильный, поперечно-строгальный станки, газосварочный аппарат и инструмент); оборудование для одной водокачки (котел Шухова, два насоса, трубы и фасонные части) и для двух пунктов технического осмотра вагонов; передвижную электростанцию на 30 киловатт, ферму для поворотного круга; восстановительный поезд I-й категории с 45-тонным под'емным краном, отправляемый с 27 работниками обслуживающего персонала; телефонно-телеграфную станцию на 50 абонентов, смонтированную в вагоне, с 50 аппаратами; оборудование для одного диспетчерского круга на одну распорядительную и 20 промежуточных станций; 10 вагонов-станций, оборудованных устройствами связи; 20 телеграфных аппаратов Морзе; оборудование для одной участковой погрузочной конторы с 7,5-тонным краном, транспортерами, тележками и весами; путевые механизмы и инструмент для одной дистанции пути на 8 околотков, в том числе дрезины УА, электросварочный передвижной агрегат, рельсорезный, рельсосверлильный и шлифовальный станки; 100 комплектов стрелочных переводов с крестовинами; 2 вагона запасных частей для паровозов и 4 для ремонта вагонов; набор инструмента по осмотру и ремонту вагонов на 10 слесарных бригад; пожарный насос на автоходу; передвижные и стационарные мастерские для метеорологической станции и комплект геодезического инструмента; медикаменты, перевязочные материалы, медицинские инструменты для двух амбулаторий.

Эти грузы поведут машинисты на двух паровозах, отремонтированных в подарок сталинградцам.

С неослабевающим вниманием следили ленинградские железнодорожники за героической обороной Сталинграда. Вместе со всей советской страной мы восхищались стойкостью и мужеством его защитников—воинов Красной Армии, трудящихся славного города, боевых железнодорожников, обеспечивающих перевозки фронту. Никогда не померкнет слава сталинградских героев, осуществивших гениальный сталинский план окружения и разгрома немецко-фашистских войск.

Мы просим передать собранное нами оборудование славным железнодорожникам Сталинграда для быстрейшего восстановления Сталинградского железнодорожного узла.

Мы заверяем вас, родной Иосиф Виссарионович, что железнодорожники Октябрьской дороги сделают все, что потребуется для того, чтобы помочь воинам Красной Армии окончательно снять вражескую блокаду с Ленинграда.

Работая в трудных условиях, мы с радостью отдаем все свои силы и способности на оказание всемерной помощи доблестной Красной Армии. Воодушевленные боевыми успехами советских воинов, железнодорожники Октябрьской железной дороги, помимо ранее внесенных 3.335.446 рублей на строительство вооружения для Красной Армии, продолжают сбор средств на укрепление оборонной мощи нашей любимой родины.

Мы призываем железнодорожников всей нашей страны усилить борьбу за дальнейшее улучшение работы железнодорожного транспорта, развернуть на всех предприятиях подлинно массовое социалистическое соревнование. Окажем максимальную помощь оборудованием, инструментом, материалами и запасными частями освобожденным от противника участкам транспорта для быстрейшего восстановления разрушенных врагом станций, депо, мастерских. Дадим необходимое количество машинистов, слесарей, кондукторов, электромонтеров и других работников, чтобы быстрее организовать по восстановленным магистралям продвижение поездов к фронту и к предприятиям народного хозяйства.

Не покладая рук, мы будем работать, оказывая поддержку нашей родной Красной Армии, которая под водительством великого Маршала Советского Союза любимого товарища Сталина окончательно разгромит немецко-фашистских захватчиков и освободит нашу советскую родину от ненавистных оккупантов.

Да здравствует наш мудрый и великий вождь товарищ Сталин!

Начальник Октябрьской железной дороги САЛАМБЕКОВ, начальник политотдела дороги ЛАБУТ, начальник Октябрьского вагоноремонтного завода имени Л. М. Кагановича ГРИГОРЬЕВ, зам начальника Пролетарского паровозо-ремонтного завода ЯКОВЛЕВ, начальники служб дороги: САМОЙЛОВ, ИЗВЕКОВ, КАНАНИН, ЕЛЬЧАНИНОВ, КАРПОВ, МИХАЙЛОВ; стахановцы Ленинградского узла Октябрьской дороги: машинисты ЕФИМОВ, ЕЛИСЕЕВ; диспетчер ЗАКРЖЕВСКИЙ; дорожные мастера ИВАНОВ, БОНДАРЕВ, САВЕЛЬЕВ; осмотрщик вагонов КУДРЯВЦЕВ, мастер вагонного участка КОНЯЕВ; электромеханики: ОРЕФЬЕВ, ПИВНЕВ; электросварщик КРАХВАЛОВ.

НАЧАЛЬНИКУ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ТОВ. САЛАМБЕКОВУ

НАЧАЛЬНИКУ ПОЛИТОТДЕЛА ДОРОГИ ТОВ. ЛАБУТ

НАЧАЛЬНИКУ ОКТЯБРЬСКОГО ВАГОНО-РЕМОНТНОГО ЗАВОДА ИМЕНИ Л. М. КАГАНОВИЧА ТОВ. ГРИГОРЬЕВУ

ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА ПРОЛЕТАРСКОГО ПАРОВОЗО-РЕМОНТНОГО ЗАВОДА ТОВ. ЯКОВЛЕВУ

НАЧАЛЬНИКАМ СЛУЖБ ДОРОГИ ТТ. САМОЙЛОВУ, ИЗВЕКОВУ, КАНАНИНУ, ЕЛЬЧАНИНОВУ, КАРПОВУ, МИХАЙЛОВУ, стахановцам ЛЕНИНГРАДСКОГО УЗЛА ОКТЯБРЬСКОЙ ДОРОГИ: МАШИНИСТАМ ТТ. ЕФИМОВУ, ЕЛИСЕЕВУ, ДИСПЕТЧЕРУ ТОВ. ЗАКРЖЕВСКОМУ, ДОРОЖНЫМ МАСТЕРАМ ТТ. ИВАНОВУ, БОНДАРЕВУ, САВЕЛЬЕВУ, ОСМОТРЩИКУ ВАГОНОВ ТОВ. КУДРЯВЦЕВУ, МАСТЕРУ ВАГОННОГО УЧАСТКА ТОВ. КОНЯЕВУ, ЭЛЕКТРОМЕХАНИКАМ ТТ. ОРЕФЬЕВУ, ПИВНЕВУ, ЭЛЕКТРОСВАРЩИКУ ТОВ. КРАХВАЛОВУ.

Прошу передать железнодорожникам Октябрьской дороги, изготовившим и отремонтировавшим оборудование, инструмент и запасные части для быстрейшего восстановления Сталинградского железнодорожного узла, — мой братский привет и благодарность правительства СССР.

И. СТАЛИН.

Вызов на соревнование принят

Социалистические обязательства коллектива Южно-Уральской

Коллектив Южно-Уральской дороги принял наш вызов на предмайское социалистическое соревнование и взял на себя следующие социалистические обязательства:

Ежемесячно выполнять государственный план погрузки на 103 и выгрузки на 105 процентов, полностью обеспечив перевозку грузов для посевной; перевыполнить план маршрутизации на 10 и нормы приема и сдачи поездов по выходным пунктам на 104 процента; сократить оборот вагона к 1 мая на 6 часов против нормы; добиться отправления и прослеживания поездов только по графику.

Выпустить сверх плана из под'емочного ремонта 20 и из промывочного — 50 паровозов, увеличить техническую скорость на 1 километр в час, а среднесуточный пробег паровоза на 3 километра против задания, сэкономить и отложить в запас на зиму 12 тысяч тонн угля, ежемесячный план по всем видам ремонта вагонов выполнять на 103 процента, не менее 75 процентов поездов отправлять с нулевой утечкой воздуха из поездной магистрали, обеспечить пропуск весенних вод без единой задержки движения поездов.

Увеличить посевную площадь под индивидуальными и коллективными огородами железнодорожников на 1500 гектаров.

В предмайском соревновании коллектив Южно-Уральской ставит своей задачей — завоевать переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

138 вагонов сверх плана

Коллектив Тюменского вагонного участка в соревновании за вторую декаду марта завоевал первенство на дороге. Сверх плана отремонтировано 138 вагонов. Месячное задание по капитальному ремонту вагонов и по среднему ремонту платформ выполнено еще 9 марта. За 10 дней до конца месяца завершен план годового ремонта и на 17 дней раньше срока годовой ремонт цистерн.

Самоотверженно работают передовые люди участка. Сутками не уходит из цеха плотник тов. Бочериков. Он выполняет задание на 300 процентов. За двоих работают слесарь тов. Федотов, плотник тов. Лысин, маляр тов. Ефимова. Токарь тов. Тепнин, кузнец т. Кондюков, слесарь т. Скрипченко выполняют более 3,5 норм за смену.

И. ЩЕРБАКОВ — инструктор Тюменского политотдела.

762 километра в сутки

В дежурство 23 марта диспетчер Камышловского отделения т. Копытин заключил договор на проведение эстафетного поезда с машинистом т. Стафеевым и главным кондуктором т. Старковым. Соревнующиеся с честью выполнили свое обязательство. Диспетчер предоставил машинисту «зеленую улицу», а машинист провел состав со среднесуточной скоростью 739 километров. Тяжеловесный состав весом выше нормы на 1420 тонн завершил рейс по графику. Завод во-время получил уголь.

Также успешно проследовал по социалистической путевке сдвоенный угольный маршрут из Камышлова в Богданович. Машинисты тт. Смольников и Флягин, главный кондуктор т. Семенов провели его со среднесуточной скоростью 762 километра.

А. ЛОТОВА.

ТОВАРИЩИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ!

Настойчиво боритесь за ускорение оборота вагона!

За новые успехи в соревновании

С введением единого технологического процесса работы с клиентурой станция Смычка значительно повысила процент выполнения заданных измерителей. Особенно это заметно на работе горки.

В настоящее время коллектив горочников нашей смены распускает составы на 10—13 минут быстрее, чем это было раньше, и систематически формирует от 5 до 7 красновских поездов.

Успех нашей работы решает социалистическое соревнование. Вступая на смену, каждый из нас заключает соцдоговор и борется за его выполнение. Например, вступая на дежурство, я заключаю соцдоговор с машинистом т. Овчинниковым и пишу в нем: «Тов. Овчинников! Мы приняли от предыдущей смены 4 поезда в разборку. Вызываю вас на соревнование: распускать составы на 2 минуты быстрее, чем положено по норме». Обыкновенно т. Овчинников пишет на договоре: «Соцдоговор выполню с честью, будем распускать на 4 минуты быстрее. И, действительно, слово т. Овчинникова — твердое слово. Каждый состав он распускает по скоростному методу.

Коллектив смены настойчиво борется за использование всех ресурсов повышения пропускной способности станции. Имея два горочных паровоза и две горочных вытяжки, я предложил (при скоплении разборочных поездов) распускать два состава без перерыва. Меня поддержал т. Коростелев, и мы теперь работаем по этому способу. Я даю старшему башмачнику разложение сразу двух поездов, которые будут взяты на горку. Он делает из них общую выборку и раскрепляет башмачников по участкам.

Ознакомившись на семинаре с опытом работы знатного диспетчера т. Еремина, я более детально разработал это предложение и практикую теперь следующее: после раскрепления башмачников, т. Коростелев сообщает мне по телефону их фамилии и номера путей, ими обслуживаемых. По этой записи, которая производится в книге разложения составов, я знаю, кто из башмачников где работает и с каким подвижным составом. В процессе работы, смотря на разложение, я регулирую светофором, и в зависимости от рода вагонов и груза даю остановку роспуска для того, чтобы, скажем, т. Красовский смог затормозить отцеп вагонов, идущих на шестой путь и перейти на четвертый, куда идет следующий отцеп. Когда мне нужно, я ускоряю роспуск, и т. д.

Строгий контроль за работой башмачников (при роспуске я называю их фамилии) и постоянная регулировка их действий позволила нам намного поднять производительность труда и полностью изжить брак.

Следуя примеру Николая Еремина, весь коллектив смены борется сейчас за ускорение оборота вагонов, за увеличение количества отправляемых со станции поездов.

Б. ГОЛУБЕВ — дежурный по горке.

Впереди—надеждинские диспетчеры

В соревновании отделений движения за вторую декаду марта первое место заняло Надеждинское отделение.

Отличных результатов достигли диспетчеры. Они завоевали первые пять мест в соревновании. Первенство присуждено тов. Парсюрову, который обеспечил отправление поездов по графику на 92 и проследование — на 100 проц. и выполнил норму участковой скорости на 134,3 проц. Второе место занял Еременец тов. Носов. Его показатели: отправление поездов по графику — 87,1, проследование — 91,1 и выполнение участковой скорости —144 проц. Третье место оценочная комиссия присудила т. Денисову, четвертое — тов. Глухому и пятое — тов. Киреву.

Результаты плохого ухода за паровозом

Недавно закончился общественно-технический осмотр паровозного парка депо Н.-Тагил. Цель осмотра— мобилизовать паровозников на борьбу за здоровый локомотив, внедрением лунинского метода добиться изжития межпоездного ремонта, ликвидировать порчи паровозов в пути, привести весь паровозный парк в образцовое состояние.

Что показала проверка состояния паровозов? У машинистов, которые честно трудятся, заботливо ухаживают за машиной, своевременно производят крепление ослабших деталей, наводят чистоту и порядок, — паровозы работают бесперебойно. Одним из лучших признан паровоз, где старшим машинистом т. Ардашов. Тут ни к чему не придерешься. Паровоз свыше двух месяцев эксплуатировался без захода в депо на межпромывочный ремонт. Несмотря на это, он работал без малейших перебоев. В будке машиниста арматура блестит.

Иначе обстоит дело у других. На паровозах, где старшими машинистами тт. Гаев, Ляпцев и Коньшин, обнаружено много дефектов и неисправностей. Случилось это по простой причине. Старшие машинисты этих паровозов пустили работу на самотек, боятся требовать хорошей работы от подчиненных им бригад, да и сами не заботятся о хорошем состоянии локомотивов.

Ослабление дисциплины среди отдельных паровозных бригад привело к тому, что буксы содержатся в грязном состоянии. Нет фитилей, а это порождает горение подшипников, порчу паровоза. Случаи порчи подшипников обнаружены на паровозах старших машинистов Гаева, Кочетова, Коньшина и других. За состоянием букс и фитилей следят помощники машинистов, но никто из старших машинистов не проверил их работу.

Наступила весна. Условия позволяют без всяких лишних претензий на обтирочный материал приводить паровозный парк в исправное, чистое состояние. Старший машинист, машинисты-инструкторы должны стать действительными командирами и хозяевами на паровозах.

Н. КОЗЛОВСКИЙ — инженер Н.-Тагильского паровозного отделения.

Еще одна фальшивка гитлеровского командования

Гитлеровские фальшивомонетчики за последнее время проявляют особое усердие в фабрикации всевозможных лживых «военных сообщений». Одним росчерком пера они уничтожают на бумаге десятки советских пехотных, моторизованных и танковых соединений.

Так, например, германское информационное бюро 20 марта опубликовало очковтирательское сообщение, в котором утверждается, что за период с 13 февраля в районе между Северным Донцом и Днепром якобы уничтожено 9 советских стрелковых дивизий, 6 стрелковых бригад, 4 кавалерийские дивизии, 9 моторизованных бригад, 25 танковых бригад, 2 танковых полка и бригада противотанковых пушек. Однако и этого немецким лжецам показалось мало. Далее в сообщении говорится, что, кроме того, большие потери понесли 19 стрелковых дивизий, 18 моторизованных и танковых бригад, а также другие соединения и части Красной Армии.

Для того, чтобы придать видимость достоверности этому насквозь лживому сообщению, немецкие брехуны перечисляют первые пришедшие им в голову номера якобы уничтоженных советских дивизий и бригад.

Гитлеровцы заврались окончательно и перехватили через край. Достаточно сказать, что такого количества советских соединений, которое называется в сообщении германского информационного бюро, в районе между Северным Донцом и Днепром никогда не было. Некоторые, зачисленные гитлеровцами в состав уничтоженных советские дивизии и бригады вообще не числились в составе Красной Армии, а многие из них не принимали участие в боях на юге и потому не могли быть уничтожены и не могли понести потерь.

Немецкое командование предприняло в конце февраля контрнаступление в районе между Северным Донцом и Днепром, пытаясь окружить советские войска и устроить им «немецкий Сталинград». С этой целью немцы срочно перебросили в районы боев из Западной Европы большое количество свежих пехотных и танковых дивизий, а также перебросили из Германии 110—115 маршевых батальонов для пополнения своих потрепанных соединений.

Вообще немцы мечтают сейчас взять реванш за Сталинград, однако у них ничего не вышло и их затея провалилась полностью. Наши войска, ведя ожесточенные сдерживающие бои и нанося врагу тяжелый урон, по приказу командования отошли на новые линии обороны, сорвав тем самым замыслы немцев.

В ходе этих боев наши войска потеряли убитыми и пропавшими без вести 36.722 человека.

За это же время наши войска уничтожили не менее 52.000 немецких солдат и офицеров.

Таковы фактические итоги боев, происходивших между Северным Донцом и Днепром.

Не ясно ли, что сообщение гитлеровцев о потерях советских войск шито белыми нитками и состряпано для утешения и обмана населения Германии, которое до сих пор не может прийти в себя после известий о поражении немецко-фашистских войск на советско-германском фронте.

СОВИНФОРМБЮРО.

С дорожной профсоюзной конференции

Своевременно подготовиться к посевной

Делегаты конференции детально обсудили вопрос о подготовке к весенне-посевной кампании совхозов Трансторгпита, подсобных хозяйств и индивидуальных огородов железнодорожников. В своем докладе начальник отдела совхозов и подсобных хозяйств Трансторгпита т. Аникин отметил, что в 1942 г. план по созданию собственной продовольственной базы не был выполнен. Особенно плохо были проведены работы по посеву овощей, где выполнение плана составило всего 69, а по картофелю—84 проц.

Сорван был план посева и в подсобных хозяйствах хоз'единиц. Такие службы, как паровозная, вагонная, электрификации, из-за наплевательского отношения к созданию своих подсобных хозяйств, выполнили установленный наркомом план всего лишь на 30—40 проц. Паровозное депо Свердловск-пассажирская, Тагильский вагонный участок считали создание собственной продовольственной базы ненужным для них делом. А егоршинские вагонники решили совсем ничего не сеять.

В своем выступлении заместитель начальника политотдела дороги т. Мошкин указал на ошибки, имевшие место в подсобных хозяйствах в прошлом году, и причины срыва плана посевной и уборочной кампании. Налицо было явное нежелание отдельных хозяйственников заниматься подсобными хозяйствами, имели место иждивенческие настроения. Вот, например, руководители Богословских мастерских выполнили план по подсобному хозяйству всего лишь на 10 процентов, а потом всю зиму слали телеграммы с просьбами дать им овощей и картофеля.

В результате беззаботного, нерадивого отношения хозяйственников и профруководителей к подсобным хозяйствам, халатного отношения к проведению весенне-посевной получилось, что осенью некоторые хоз'единицы собрали урожая меньше, чем израсходовали семян на посев.

В этом году по плану НКПС и руководства дороги подсобные хозяйства хоз'единиц должны увеличить площадь посева овощей на 45 и картофеля на 222 проц. по сравнению с прошлым годом. Значительно увеличат посевную площадь и подсобные хозяйства райтрансторгпитов. Выполнить этот план —важнейшая обязанность каждого хозяйственника, профсоюзного и партийного руководителя.

Уже весна. Однако работа по подготовке к весенне-посевной кампании проходит неудовлетворительно. Во многих службах нет ясности с отводом и закреплением земельных участков. Еще хуже с заготовкой семян. Общая обеспеченность семенным картофелем по дороге составляет всего 65 процентов. Причем подсобные хозяйства предприятий обеспечены и того меньше—на 41 процент.

Большую работу должны проделать профсоюзные организации по оказанию помощи индивидуальным огородникам. Не должно быть ни одной семьи без огорода.

Задача состоит в том, чтобы каждый железнодорожник сам позаботился о заготовке семян. Однако это не значит, что профсоюзные организации должны снять с себя заботу об индивидуальных огородах.

Создание собственной продовольственной базы, развитие индивидуального огородничества — дело большой политической важности. Наши профсоюзные и партийные организации должны с этой задачей справиться.

Письма в редакцию

БЛАГОДАРНОСТЬ ФРОНТОВИКОВ

Недавно в Юшаловский мехлесопункт прибыла группа раненых фронтовиков на отдых. Много внимания уделяет раненым бойцам молодой фельдшер т. Нелюбин. Он прилагает все усилия к тому, чтобы быстрее вернуть их в строй защитников родины. Не считаясь со своим временем, т. Нелюбин частенько навещает больных на дому.

В результате тщательного ухода и правильного лечения многие из раненых уже вернулись в боевые ряды, другие работают на транспорте.

Мы, фронтовики, выносим товарищескую благодарность фельдшеру т. Нелюбину за хорошее лечение и внимательный уход за нами.

П. РЯБКОВ, БАЛАШОВ, КОВЯЗИН, СЕМЕНОВ и другие —раненые бойцы.

НЕТ УСЛОВИЙ ДЛЯ КУЛЬТ. РАБОТЫ

Коллектив железнодорожников станции Кын не имеет никаких условий для культурного отдыха. Здесь нет даже кино. Помещение клуба запущено.

На станции есть люди, желающие участвовать в художественной самодеятельности, но у них нет места для репетиции. Администрация клуба не дает ни дров, ни лампочек.

Вокальные номера приходится разучивать без аккомпанемента. В то же время в клубе есть рояль, который лежит на боку в сыром углу.

Дорпрофсож должен принять меры и обеспечить культурное обслуживание железнодорожников станции Кын.

ПОЛУШКИНА — мехлесопункт станции Кын.

РАСХИТИТЕЛИ

В торговых организациях, об'единяемых Кузинской конторой Трансторгпита, обнаружен ряд злоупотреблений. Раскрыта группа расхитителей продовольственных фондов, в которую входили Н. Андреева, М. Литовских, А. Сычугова, М. Мичурова, А. Ветошкина, З. Аристова, которые систематически использовали по два-три раза отоваренные талоны продуктовых карточек.

Разбазаривает продукты питания и директор школы № 65 ст. Илим З. Варушкина.

Военный трибунал дороги приговорил Сычугову и Мичурову к 4 годам лишения свободы, Аристову и Андрееву к 1 году.

И. БАРАНОВ—капитан милиции, начальник линейного отделения.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.

Типография газеты «Путевка», улица Челюскинцев, 11. НС—18396 Заказ № 697.