

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича  
 № 12 (2306) Суббота, 30 января 1943 г. Год издания 10  
 ЦЕНА 15 КОП.

## Быстрее оборачивать вагоны

Оборот вагона является универсальным показателем работы дороги. Именно в этом показателе, как в зеркале, отражается взаимодействие всех служб, всех профессий железнодорожников. Кроме того, по этому показателю в полной мере можно судить о слаженности в работе железнодорожников и транспортных цехов промышленных предприятий.

Трудящиеся Свердловской области поклялись товарищу Сталину — дать в этом году в два — три раза больше оборотной продукции. Железнодорожники уральской магистрали в свою очередь обязались доставлять быстро и в срок все возрастающий поток вооружения для фронта, сырья для промышленности.

Как же выполняют наши железнодорожники свое обязательство, как они борются за увеличение грузооборот, за ускорение оборота вагонов? Лучшие люди дороги понимают всю важность стоящей перед ними задачи.

Все мастерство и опыт диспетчерского командования Николая Еремина и его последователей подчинены одному — больше принимать и сдавать поездов, ускоренно их продвигать. Все это есть ни что иное, как борьба за ускоренный оборот вагонов. Нельзя не отметить и инициативу железнодорожников Надеждинского отделения в организации эстафетных поездов, почин егоршинцев по применению ступенчатой маршрутизации, позволившей им снизить простой вагонов под грузовыми операциями.

Применение передовых, испытанных методов организации движения поездов дало немалое улучшение в работе дороги, хорошо сказавшись на ускорении

оборота вагона. Однако в целом дорога не выполняет этого измерителя, не укладывается в норму оборота вагона, чем ежедневно перерасходует тысячи единиц подвижного состава. И особенно ухудшение имеется сейчас, с наступлением резких похолоданий и метелей. Если в октябре и ноябре оборот вагона был близок к норме, то сейчас вагон оборачивается почти в два раза медленнее заданного.

Большой резерв ускорения оборота вагонов в дружной, слаженной работе с клиентурой. Но здесь к сожалению мало что сделано.

В шесть раз дольше положенного времени задерживаются вагоны на подъездных путях Уралмашзавода, отдельные составы там простаивают сутками. За 1942 год основные клиенты дороги допустили на своих путях задержку подвижного состава почти 5 миллионов вагоно-часов.

По-иному стали обстоит дела у железнодорожников и металлургов Тагила. Организован производственную дружбу и деловое соревнование железнодорожники станции Смычка и работники заводской станции Западная добились неплохих результатов совместной работы. Положив в основу единый технологический процесс тагильчане значительно сократили простой вагонов под грузовыми операциями, а простой транзитных стал ниже нормы.

Война с каждым днем требует все возрастающих перевозок. Mobilizовать все силы для быстрого продвижения поездов, использовать все резервы в ускорении оборота вагона — является сейчас главной задачей железнодорожников. Выполнение ее есть лучшая помощь фронту.

Письма из депо Свердловск-сортировочная

### 3. Неорганизованность в ремонте паровозов

В результате плохой организации ремонта в депо скопилось большое количество паровозов с перепробегом между промывками. Кроме того, ежедневно 6—7 локомотивов возвращаются в депо для межпоездного ремонта.

Мастер Никитенко и бригады буквально сбиваются с ног, чтобы к сроку выпустить паровозы. Но толку из этого мало. Паровозы сутками простаивают в цехе, и депо ежедневно срывает отправление нескольких поездов по графику. Командиры депо заботятся не столько о том, чтобы оздоровить паровозы, сколько о том, чтобы вытолкнуть их из депо.

Характерен такой случай. На днях паровоз машиниста т. Лобанова вышел из промывочного ремонта. Оказалось, что после того, как к нему приложили пуки комплексоны, насосы на паровозе стали работать хуже, чем до ремонта.

Труд в комплексных бригадах не организован. Нет твердого прикрепления паровозов к определенным бригадам. За последнее время паровозному депо оказывают большую помощь промышленные предприятия города. Сюда посланы десятки квалифицированных токарей, слесарей. Но используются они плохо. Лю-

ди часами просиживают без дела, простаивают в очередях, в столовой и, нередко, чтобы отмазнуться от рабочих, мастера приглашают квалифицированным слесарям 6—7 разрядов «присматриваться» к работе.

Серьезную помощь промысловому цеху могли бы оказать паровозные бригады. Но и здесь та же неорганизованность. Лунинское движение в депо понастоящему не организовано вследствие того, что большинство паровозов обезличено. Дисциплина среди паровозников ослаблена. 28 января поставил в ремонт паровоз машинист Кречков. Он обломил песочную трубу, порвал воздушные трубки. Все это паровозные бригады могли бы устранить своими силами. Но Кречков не захотел ремонтировать машину, а заместитель начальника депо по ремонту т. Пархотко, потворствуя ему, поставил на ремонт слесарей, сняв их с основной работы.

Трудно работать в такой обстановке машинистам лунинцам. Машинисты тт. Лобанов, Сорокин, Миронов и другие аккуратно выходя на ремонт своих паровозов, но их не снабжают инструментом, деталями и, люди простаивают без дела.

г. ЮРИН.

Письма из депо Свердловск-сортировочная

### 3. Неорганизованность в ремонте паровозов

В результате плохой организации ремонта в депо скопилось большое количество паровозов с перепробегом между промывками. Кроме того, ежедневно 6—7 локомотивов возвращаются в депо для межпоездного ремонта.

Мастер Никитенко и бригады буквально сбиваются с ног, чтобы к сроку выпустить паровозы. Но толку из этого мало. Паровозы сутками простаивают в цехе, и депо ежедневно срывает отправление нескольких поездов по графику. Командиры депо заботятся не столько о том, чтобы оздоровить паровозы, сколько о том, чтобы вытолкнуть их из депо.

Характерен такой случай. На днях паровоз машиниста т. Лобанова вышел из промывочного ремонта. Оказалось, что после того, как к нему приложили пуки комплексоны, насосы на паровозе стали работать хуже, чем до ремонта.

Труд в комплексных бригадах не организован. Нет твердого прикрепления паровозов к определенным бригадам. За последнее время паровозному депо оказывают большую помощь промышленные предприятия города. Сюда посланы десятки квалифицированных токарей, слесарей. Но используются они плохо. Лю-

ди часами просиживают без дела, простаивают в очередях, в столовой и, нередко, чтобы отмазнуться от рабочих, мастера приглашают квалифицированным слесарям 6—7 разрядов «присматриваться» к работе.

Серьезную помощь промысловому цеху могли бы оказать паровозные бригады. Но и здесь та же неорганизованность. Лунинское движение в депо понастоящему не организовано вследствие того, что большинство паровозов обезличено. Дисциплина среди паровозников ослаблена. 28 января поставил в ремонт паровоз машинист Кречков. Он обломил песочную трубу, порвал воздушные трубки. Все это паровозные бригады могли бы устранить своими силами. Но Кречков не захотел ремонтировать машину, а заместитель начальника депо по ремонту т. Пархотко, потворствуя ему, поставил на ремонт слесарей, сняв их с основной работы.

Трудно работать в такой обстановке машинистам лунинцам. Машинисты тт. Лобанов, Сорокин, Миронов и другие аккуратно выходя на ремонт своих паровозов, но их не снабжают инструментом, деталями и, люди простаивают без дела.

г. ЮРИН.

### В Политотделе дороги

Политотдел дороги дал указание всем начальникам политотделений распространить опыт работы машиниста крана топливного склада Свердловск-сортировоч-

ная т. А. Черепанова, опубликованный в газете «Путевка» 28 января, среди всех машинистов угледолевных кранов дороги.

## I. Успешное наступление наших войск западнее Воронежа

На днях наши войска, расположенные западнее Воронежа, перешли в наступление против немецко-фашистских войск. Наступление началось с трех направлений: с севера, с востока и с юга. Прорвав сильно укрепленную оборону противника протяжением в 70 километров и продолжая развивать наступление, наши войска за 3 дня напряженных боев продвинулись вперед на 40-50 километров. Нашими войсками занято более 200 населенных пунктов, в том числе город и крупный железнодорожный узел КАСТОРНОЕ, районные центры — ВОЛОВО, ГОЛОСНОВКА, ЗЕМЛЯНСК, ГРЕМЯЧЬЕ, ХОХОЛ, районные центры и железнодорожные станции ГОРШЕЧНОЕ, ЛАЧИНОВО, СЕМИЛУКИ, железнодорожные станции — ЛАТНАЯ, КУРБАТОВО; ПРОКУРОВО; НАБЕРЕЖНОЕ.

Успешно осуществив концентрические удары в общем направлении на КАСТОРНОЕ, наши войска отрезали пути отхода немецко-фашистских войск на запад.

В ходе наступления наших войск разгромлены 383, 82, 340, 377, 323, 57 и 68 пехотные дивизии немцев, полк 45 пехотной дивизии и полк 299 пехотной дивизии. Остатки этих соединений и частей плотным кольцом окружены и уничтожаются нашими войсками в районе восточнее КАСТОРНОЕ.

За 3 дня боев взято в плен свыше 14 тысяч немецких солдат и офицеров.

За это же время, по далеко неполным данным, нашими войсками ВЗЯТЫ следующие трофеи: танков—107, орудий разного калибра—340, пулеметов—264, винто-

вок—8.000, радиостанций—40, автомашин—1.217, мотоциклов—307, железнодорожных эшелонов с военными грузами—24, складов с боеприпасами, вооружением и продовольствием—36.

За 3 дня боев противник потерял только убитыми до 12 тысяч солдат и офицеров.

Прорыв обороны противника осуществлен силами войск генерал-лейтенанта тов. РЕЙТЕРА М. А. и генерал-полковника тов. ГОЛИКОВА Ф. И.

В боях отличились войска генерал-майора тов. ПУХОВА Н. П., генерал-лейтенанта тов. ЧИБИСОВА Н. Е., генерал-лейтенанта тов. МОСКАЛЕНКО К. С., генерал-майора тов. ЧЕРНЯХОВСКОГО М. Д. и танковые соединения генерал-майора тов. ГЛУХОВА М. И. и генерал-майора танковых войск тов. КРАВЧЕНКО А. Г.

## II. Наши войска заняли города Новый Оскол, Кропоткин

1) 29 января войска ВОРОНЕЖСКОГО фронта, в результате решительной атаки, овладели городом и крупной железнодорожной станцией НОВЫЙ ОСКОЛ.

Полностью завершено уничтожение и пленение альпийского корпуса итальянцев. Взято дополнительно

в плен 11 тысяч итальянских солдат и офицеров, в том числе командиры дивизий, генералы Уммерти, Ватисты и Паскалини вместе с их штабами.

Таким образом, количество пленных, взятых на этом участке Воронежского фронта, к исходу 28

января дошло до 86 тысяч солдат и офицеров.

2) Войска СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО фронта, после упорных боев, овладели городом и крупным железнодорожным узлом КРОПОТКИН.

СОВИНФОРМБЮРО.

## Настойчиво, с большевистской энергией преодолевать трудности уральской зимы

### Семнадцать ступенчатых маршрутов

Передовые железнодорожники Егоршинского и Тюменского отделений, борясь за ускорение оборота вагонов, быстрейшую доставку продукции и материалов промышленным предприятиям, во вторую декаду января погрузили 9 ступенчатых маршрутов.

Первое место по количеству погруженных ступенчатых маршрутов заняло Тюменское отделение. Егоршинцы на этот раз отстали и погрузили всего только 4 маршрута.

Всего на дороге за две декады января организовано и погружено по методу В. Т. Осипова 17 ступенчатых маршрутов.

### За смену более 2,5 норм

Бригада угольщиков топливного склада Свердловск-пассажирская тов. Политова, готовясь к достойной встрече XXV годовщины Красной Армии, показывает образцы стахановской работы по ускорению экипировки паровозов.

На днях бригада, взяв обязательство поднять производительность труда до 250 процентов, сократить простой паровозов на 10 минут, с честью его выполнила. Производительность труда была доведена до 273 процентов, все паровозы без задержки выданы с угольного склада.

Образцово работали податчики тт. Иканин, Айдолулов, Дресвянкин, Булатов, выгрузившие сверх нормы 180 тонн.

М. МАРАКУЛИН — секретарь парторганизации склада.

### Награду оправдаю

Заместитель наркома начальник политуправления НКПС тов. Багаев за отличные освоение механизма и скоростную экипировку паровозов объявил мне благодарность и премировал в сумме 1000 рублей.

Награда и внимание НКПС воодушевили меня на еще более самоотверженный труд во имя победы над ненавистным врагом. Вместе с бригадой угледоатчиков т. Жижина мы встали на Сталинскую вахту в честь XXV годовщины Красной Армии и решили сократить простой паровозов до 22 минут.

За последние 8 дней я снаб-

дил углем десятки мощных паровозов, сократив их простой под экипировкой втрое против нормы, использовал кран в два с половиной раза выше его проектной мощности.

Не пожалев ни сил ни времени для того, чтобы оправдать награду НКПС, сделаю все, чтобы ускорить снабжение паровозов углем, увеличить их полезную работу по доставке уральского оружия и боеприпасов наступающей Красной Армии.

А. ЧЕРЕПАНОВ — машинист угледолевного крана топливного склада Свердловск-сортировочная.

### Организованно провели снегоборьбу

Н-Тагил (по телефону). В дни снежных метелей передовые путейцы Нижне-Тагильской дистанции пути по боевому бою рются за бесперебойное движение поездов.

28 января хорошо организовал снегоборьбу на станции Шурала дорожный мастер т. Колмогоров. Своевременно договорившись с колхозом, он обеспечил необходимое количество лошадей. В снегоборьбе активное участие приняли путейцы, домохозяйки станции, не допустившие задержки поездов.

Начальник станции Исеть т.

Шипков оказал путейцам большую помощь: правильно расставил работников своего штата. Большую заботу по очистке путей от снега здесь проявил пенсионер т. Грязин, организовавший бригаду из десяти домохозяек.

Хорошо организовали борьбу со снежной стихией на станции Верх-Нейвинск дорожный мастер т. Костылев и начальник станции т. Помазкин. На станции Н-Тагил в очистке путей от снега приняли участие 51 человек: путейцы, служащие и другие.

### Патриотический поступок

В ночь на 28 января машинист т. Петров вел маршрут с углем для НТМЗ. В пути следования он заболел — встала угроза длительной задержки поезда. Тогда машинист-инструктор Н. Тагильского депо т. Пашуто, следовавший с другим поездом, взялся довести маршрут до места назначения и тем самым своевременно обеспечить предприятия топливом.

Диспетчер т. Скобелев обеспечил маршруту «зеленую улицу», и он проследовал участок без

набора воды и единой остановки. Машинист-инструктор т. Пашуто сократил время хода маршрута на 1 час 52 минуты.

Диспетчер узла т. Пономарев, маневровый диспетчер станции Смычка т. Бородин, дежурный этой станции т. Жук пропустили поезд сходу на станцию Западная и вскоре он был выгружен. Норма участковой скорости была выполнена на 120 процентов.

И. ЧЕРКЕС — редакция газеты «Сталинский локомотив».



# Безоговорочно выполнять нормы приема и сдачи поездов

## СТРОГО ВЫПОЛНЯТЬ РАЗМЕРЫ ДВИЖЕНИЯ

Дружининский участок — это центральные ворота нашей дороги. Круглые сутки по нему идут поезда со всем необходимым для фронта и тыла. В связи с этим руководители отделения и паровозной службы должны были бы обратить самое серьезное внимание на этот участок, не допускать срывов поездами работы. Однако это далеко не так.

По станции Дружинино в настоящее время не обеспечивается норма вывода поездов Казанской и Южно-Уральской дорогами, а паровозы Красноуфимского и Нязе-Петровского отделения систематически простаивают в ожидании составов, которыми забит весь участок Дружинино-Свердловск. Сбой в поездах происходит по вине паровозников депо Свердловск-сортировочная.

Крайне неудовлетворительное состояние паровозного парка, явная недостаточная подготовка кадров к работе в зимних условиях приводят к растяжкам составов, выводу по частям, обрывам и опозданиям по нагону пара, а в конечном итоге к срыву графика, к невыполнению заданного размера движения.

Вот несколько характерных случаев. Машинисты депо Свердловск-сортировочная Скрябин и Пименов допустили обрыв. Далее следовали только с головной частью состава, но и ее оставили на одной из станций, заявив о нехватке воды.

Как же на все эти исключительные безобразные факты реагируют паровозники, руководители депо Свердловск-сортировочная? Надо прямо сказать — весьма неудовлетворительно.

Вместо решительной борьбы за строгое выполнение Правил технической эксплуатации, глубокого анализа брака, мобилизации коллектива паровозников на преодоление зимних трудностей — здесь все сводится к объяснительным запискам машинистов, в которых констатируются факты. Это полностью подтвердилось при разборе графи-

ков исполненного движения с поездами бригадами.

Машинист Палкин, следуя из Кузино в Свердловск, в Билимбае бросил состав и уехал в Кузино под набор угля, а заодно и... отдохнул. Возвратившись после продолжительного времени, он повел свой же состав. Однако в Хромпике, т.е. проследовав почти нормально два перегона, остановился, заявив о чистке топки. Здесь по нагону пара простоял 4 часа, а на следующем перегоне опоздал на 93 минуты. После этого в Вершине бросил состав снова и резервом отправился в Свердловск под набор угля.

В своем объяснении Палкин пишет, что он следовал из Кузино резервом. Таким образом он скрыл первый брошенный состав в Билимбае. Руководитель депо не проверил его объяснение, а все последующие «художества» даже сочли... нормальными. И такие случаи очень часты.

Лучшие паровозные бригады и локомотивы обслуживают Кузинский участок. Мне кажется, это не совсем правильно, так как Дружининский участок при грузонапряженности гораздо больше Кузинского. Проанализировав работу обоих участков, я пришел к выводу, что во-первых, необходимо закрепить постоянные паровозы депо Свердловск-сортировочная по участкам, причем большинство лучших бригад поставить на обслуживание Дружининского участка, как наиболее грузонапряженного, во-вторых, прикрепить к участкам постоянных машинистов-инструкторов, которые бы помогали, особенно молодым паровозникам, изучить в совершенстве профиль пути и т. д.

Борьба за выполнение нормы приема и сдачи поездов имеет громадное государственное значение. Паровозники депо Свердловск-сортировочная лимитируют сейчас всю поездную работу по нашему участку. Они в большом долгу перед родиной, перед доблестной Красной Армией, наносящей сокрушительные удары по ненавистному врагу.

**Н. ЕРЕМИН** — диспетчер Свердловского отделения.



**М. Ф. МАТУШКИНА** — специалист вагонов станции Тавда работает по-стахановски, норму выполняет на 160 процентов. Фото А. ШАЕВИЧА.

### Ускорили оборот вагонов

**Н. ТАГИЛ** (по телеграфу). Единая смена дежурного по отделению тов. Добрынина, в которую входит диспетчер узла т. Балакин П., маневровый диспетчер станции Смычка т. Москалев, дежурные по этой же ст. тт. Бурилов и Кузнецов, старшие осмотрички тт. Грещук, Хабибулин 28 января отлично справились со своей работой.

Поезд № 1115 был сходу пропущен по станции Смычка на Западную. Поезд № 1205 был обработан за 30 минут, другой поезд — за 15 минут. Угольный маршрут, прибывший в адрес Коксохимзавода на Смычку, был отправлен на Западную через 10 минут.

Машинисты депо Н. Тагил тт. Гаев, Иясков привели в Смычку маршрут дров, который через 16 минут был отправлен на заводскую станцию Площадка. Состав принимали главные кондукторы тт. Михеев, Саматов. На Площадке за 20 минут обернули паровозы и вывели порожняковый состав.

**Е. МАЛЬГИНОВ** — начальник отделения движения.

### Готовить бойцов-лыжников

Зима прошлого года отлично показала, какой грозой для немецких захватчиков являются отряды лыжников. В прошлом году спортсмены-лыжники Юферов, Нифонтов, Надеин и многие другие, воспитанные в нашей физкультурной организации, показали примеры героической борьбы на фронте.

ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ и Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта при Совнарком СССР приняли решение о военно-лыжной подготовке в течение зимних месяцев многих сотен тысяч советских патриотов. В связи с этим перед профсоюзными, комсомольскими и физкультурными организациями нашей страны поставлена ответственная задача: обеспечить подготовку бойцов-лыжников, высокое качество учебы, максимально приблизив ее к боевым условиям. В отличие от прошлых лет, физкультурные организации получили конкретные задания на подготовку лыжников бойцов по утвержденной Всесоюзным комитетом 20-часовой программе.

Уже второй месяц идут занятия лыжных подразделений на нашей дороге. Там, где профсоюзные и комсомольские организации подошли к делу по-государственному — результаты получаются неплохие. Серьезно готовились к зиме профсоюзные и комсомольские организации Камышловского и Кузинского отделений, здесь лыжные подразделения приступили к учебе во-

время, и уже подготовлено человек лыжников, прошедших 20-часовую программу и сдавших испытания.

Организация широкой лыжной подготовки на нашей дороге — серьезный экзамен для профсоюзных, комсомольских и физкультурных организаций, глубокая проверка их готовности служить фронту. К сожалению, это поняли не везде. Из рук вон плохо идет подготовка лыжников на Свердловском отделении, которое, кстати, имеет хорошую материальную базу.

Фронту нужны резервы лыжников. Пора покончить с благодушием, которое имеет еще место в физкультурных организациях Н. Тагильского, Надеждинского отделений профсоюзных организаций вагонного, паровозного депо Свердловск-пассажирская и комсомольских организациях Свердловского отделения с которыми никто не снял ответственности за подготовку лыжников.

Плохую подготовку лыжников на Свердловском и Надеждинском отделениях можно объяснить только безответственным отношением к такому важному заданию Государственного Комитета Обороны со стороны профсоюзных, комсомольских и физкультурных организаций. Дни идут, медлить с подготовкой лыжников нельзя ни одной минуты.

**В. ЗАХВАТКИН** — председатель дорожного совета «Локомотив».

### Две награды

Железнодорожники Свердловского узла хорошо помнят Василия Михайловича Новикова — военника электромеханического техникума, активиста оборонной работы.

Уже около года Василий Михайлович на фронте, в звании капитана. Боевая подготовка, военные знания, полученные в тылу, помогли т. Новикову стать хорошим командиром. Он был награжден медалью «За боевые

заслуги» и ему присвоено звание майора.

Находясь на Центральном фронте, Василий Михайлович принял самое активное участие в наступательных боях против немцев и получил вторую награду — орден Красной Звезды.

Недавно жена т. Новикова Елена Семеновна получила с фронта портрет мужа, написанный художником-самоучкой, младшим лейтенантом т. Рыжковым.

### СМОТР ХУДОЖЕСТВЕННОЙ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Состоялся смотр художественной самодеятельности железнодорожников Камышловского отделения. В смотре приняли участие кружки самодеятельного искусства школ, железнодорожного училища, красных уголков и клубов. Наиболее успешно выступал

хор разезда Измоденово, хорошо известный на Урале. Интересными были выступления семьи Князевых, связистки Дмитриевой, работницы Бердугиной, жен железнодорожников Морщиной и Кривцовой, нарядчика бригады Суворова и других.

**П. ТЕРК** — работник Камышловского райкома союза.

## От Советского Информбюро

Вечернее сообщение 28 января.

28 января наши войска после решительной атаки овладели городом и крупным железнодорожным узлом **Касторное**.

Войска Северо-Кавказского фронта овладели районным центром и железнодорожным узлом **Курганная**, районным центром и железнодорожной станцией **Ново-Покровская**, районным центром и железнодорожной станцией **Гулькевичи**, районным центром — **Калиноболотская**, Ильинская, крупными населенными пунктами **Петропавловская**, Михайловская и железнодорожной станцией **Отрадо-Кубанское**.

Наши корабли в Баренцевом море потопили транспорт противника водоизмещением в 8 тысяч тонн.

27 января частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено 5

немецких танков, до 200 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 5 артиллерийских батарей, разбиты железнодорожный эшелон и 4 паровоза, рассеяно и частью уничтожено до батальона пехоты противника.

Войска Донского фронта продолжали истреблять разрозненные группы гитлеровцев. На одном участке уничтожен батальон пехоты противника. Взято в плен 300 немецких солдат и офицеров. Севернее Сталинграда три плененных немца, отпущенные обратно в свою часть, вскоре вернулись и привели с собой еще 70 солдат и офицеров, решивших сложить оружие. Наши подразделения захватили 97 пулеметов, более 100 автомашин, 12 паровозов и другие трофеи.

Войска Южного фронта продолжали наступление, а частью с

отбивали контратаки танков и пехоты противника. На одном участке немцы превратили населенные пункты в мощные узлы обороны и пытаются задержать продвижение советских войск. Ломая сопротивление противника, наши части уничтожают многочисленные укрепления немцев и наносят им большие потери в живой силе.

Войска Юго-Западного фронта вели бой на прежних направлениях. Н-ское артиллерийское подразделение, поддерживая действия пехотных частей, подавило огонь двух артиллерийских батарей и уничтожило 6 танков противника. На другом участке наша часть заняла населенный пункт и захватила 2 орудия, бронемашину, 17 пулеметов, склад с горючим и другие трофеи. Взято в плен 46 немецких солдат и офицеров.

Войска Северо-Кавказского фронта успешно продвигались вперед и овладели многими крупными населенными пунктами. В течение дня

бойцы Н-ской части уничтожили 200 солдат и офицеров противника, подбили и сожгли 9 танков, 17 автомашин. Огнем артиллерии и минометов рассеян и частью уничтожен вражеский моторизованный батальон. Гвардейцы-кавалеристы проникли в тыл противника и стремительно атаковали отступающую по шоссе немецкую пехоту. Истреблено свыше 300 гитлеровцев. Захвачены пленные и трофеи.

Партизанский отряд имени Хрущева, действующий в одном из районов Украины, внезапно напал на крупную железнодорожную станцию. Советские патриоты уничтожили охрану, подорвали паровоз и дрезину, находившиеся на станции. Партизанский отряд «За Родину» совершил налет на другую железнодорожную станцию, разрушил станционное хозяйство и захватил много винтовок, патронов и гранат.

Ниже публикуется акт о чудо-

вищных зверствах немецко-фашистских мерзавцев в селе Вторая Бугаевка, Воронежской области: «Немцы издевались и глумились над жителями села. Они заставляли нас работать, не разгибая спины, на ремонте и расчистке дорог. В конце лета вблизи села был найден труп убитого немецкого офицера. Гитлеровские бандиты схватили первых попавшихся на глаза 20 мирных жителей и заперли их в амбар. Арестованных долго мучили и пытали. Палачи расстреляли 16 человек, а остальных четырех колхозников повесили в присутствии всего населения. При отступлении немцы сожгли 35 домов, здание сельсовета, две школы, избу — читальню, конный двор колхоза и другие постройки. Фашистские изверги бросали гранаты в погреба и щели, где ютились женщины с детьми». Акт подписали колхозницы: Тахова, Бугаева и другие.

Ответственный редактор **П. А. МАРКОВ**.