

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

ОРГАН
Тайгинского
ГК ВКП(б),
политотдела
и горсовета
Новосибирс-
кой области

№ 89 (1430)

17 ОКТЯБРЯ 1942 года, СУББОТА.

Цена 15 коп.

„Товарищи железнодорожники! Родина поставила перед вами ответственные и почетные задачи. Полностью обеспечьте топливом и сырьем нашу промышленность! В этом сейчас одна из главных наших задач!“

(„Правда“).

БЫСТРО ПЕРЕВОЗИТЬ СЫРЬЕ И ТОПЛИВО ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В ожесточенной борьбе против немецких разбойников, которую вот уже шестнадцатый месяц ведет весь советский народ, большую роль играют наши железнодорожники, связывающие фронт и тыл в единый боевой лагерь. Своевременная доставка в районы боевых действий войск, боеприпасов, вооружения и продовольствия, своевременная доставка для нашей промышленности сырья, топлива, материалов имеет решающее значение в борьбе с врагом.

Роль железнодорожного транспорта во много раз возрастает сейчас, когда для бесперебойной работы оборонных заводов, для непрерывного роста военной продукции необходимо создать зимние запасы сырья и топлива для промышленности. Интересы фронта требуют резко повысить перевозки угля, кокса, дров, торфа, руды, металлолома, флюсов, огнеупоров и других материалов для выплавки металла, для производства самолетов, танков, пушек, снарядов. Будет преступлением перед родиной, если по вине железнодорожников на том или другом оборонном предприятии зимой возникнут перебои в работе из-за топлива или сырья.

Страна временно лишилась Донецкого угольного бассейна. Эту потерю должны возместить другие бассейны — Кузбасс, Караганда, Подмосковье и другие. Железнодорожники обязаны принять все меры, чтобы бесперебойно снабжать углем из этих источников промышленность и транспорт. Наряду с этим огромное значение приобретает перевозка всех видов местного топлива.

Сведения, поступающие с мест, свидетельствуют о том, что еще не все работники железных дорог поняли всю серьезность и ответственность задач, которые возложены на них родиной. Чем иначе объяснить невыполнение государственных планов перевозок промышленного сырья и топлива такими дорогами, как Томская, Карагандинская, Южно-Уральская, Московско-Донбасская?

Только безответственное отношение к делу могло породить недопустимые задержки некоторыми дорогами порожних вагонов, которые так необходимы другим дорогам, непосредственно обслуживающим угольные и рудные бассейны. Командиры железнодорожники повинны в том, что использование кольцевых угольных маршрутов, в особенности по дорогам Урала и Сибири, поставлено неудовлетворительно.

Составы с углем продвигаются на некоторых дорогах очень медленно. На одном разезде Южно-Уральской дороги маршрут с углем для Магнитогорского металлургического комбината простоял около трех недель. Старший диспетчер Златоустовского отделения

Лагунов самовольно продержал трое суток на станции Юрезань готовый маршрут с древесным углем, причем на станции Златоуст этот маршрут ждал отправки еще пять суток. На дороге имени Куйбышева станции Абдулинского отделения превратились в „ловушки“ угольных поездов. Так, срочный маршрут № 5907 прибыл в Абдулино 30 сентября, а отбыл только 2 октября. В последующие дни то же самое случилось еще с двумя маршрутами.

На станции Полтавево Южно-Уральской дороги в первых числах октября находилось около трехсот вагонов со срочным грузом для Магнитогорского комбината, прибывших сюда в начале сентября. На Магнитогорском комбинате недавно создано тяжелое положение с ферросплавом, которые нужно было доставить с этого завода. Заместитель начальника дороги приказал начальнику станции Чгрэс Жерехину немедленно отправить один вагон ферросплавов с пассажирским поездом, но Жерехин и не подумал выполнить этот приказ. К суровой ответственности таких командиров транспорта.

Разве можно признать нормальным, когда скорость продвижения поездов с углем и рудой на отдельных участках превышает 150 километров в сутки? Разве допустимо, когда первоочередные маршруты формируются и гружаются неправильно, несвоевременно, передача их с дорог погрузки на дороги выгрузки происходит не в те сроки, которые устанавливаются приказами?

Командиры транспорта должны понять, наконец, что нам слишком дорого приходится расплачиваться за плохую работу на отдельных участках железных дорог, за медленное продвижение поездов с важнейшими грузами, за несвоевременную разгрузку вагонов, за задержки поездов на подходах к станциям, за брошенные в пути составы.

Решающие направления железных дорог, крупные узлы и станции необходимо освободить от излишнего вагонного парка, от скопления груженых вагонов. Этот вопрос имеет первостепенное значение для дорог Урала и Сибири.

Индустриальный Урал — крепость нашей обороны. Работа уральской промышленности во многом зависит от ее транспортных цехов, т. е. от урало-сибирских магистралей. Все, что требуется для выпуска ее продукции, должно идти на заводы непрерывным потоком. Необходим единый производственный ритм уральских предприятий и транспорта. Значит, главное для этих дорог — постоянно держать в норме рабочий вагонный парк, не допускать его разбухания, быстро разгружать вагоны. Это будет повышать ма-

невренность и пропускную способность дорог.

Наведение твердого, военного порядка движения поездов и грузовых операций в огромной мере зависит от работников служб движения и грузовых управлений дорог, а также от центральных управлений НКПС. В аппаратах этих служб и управлений должны чувствоваться подлинно военная постановка дела, исключительная четкость, маневренность, строжайшая дисциплина. Пока же здесь работают далеко еще не по военному.

Армия железнодорожников имеет все возможности для дальнейшего улучшения работы транспорта. Партия и правительство оказывают железнодорожникам повседневную помощь и внимание, окружают их заботой. Необходимо только большевистское желание всех железнодорожников работать настойчиво, инициативно, дисциплинированно. Дисциплина и еще раз дисциплина, точное и своевременное исполнение приказов — вот что решает сейчас успех дела на железнодорожном транспорте.

Строжайшая дисциплина, слаженность, четкость, ритмичность работы транспортного конвейера, соблюдение графика, максимальное использование всех ресурсов транспорта — залог успешного разрешения ответственных задач, поставленных партией и страной перед железнодорожниками.

Передовые железнодорожники на фронте и в тылу проявляют много творческой инициативы и героизма на своих постах. Имеется немало замечательных примеров, когда машинисты-луинцы доставляют тяжеловесные и срочные маршруты в пункты назначения намного раньше установленных сроков. Передовики-движенцы энергично добиваются наилучшего использования пропускной способности железнодорожных участков, ускоряют продвижение поездов с важными грузами. Есть передовики и у вагонников, и у путейцев, и у связистов.

Задача состоит в том, чтобы в военное время каждый железнодорожник стал передовым бойцом, чувствовал себя, как на войне. Командир-железнодорожник должен находиться на самых трудных участках, там, где решается успех перевозок, подхватывать и широко распространять опыт передовиков социалистического соревнования, множить ряды стахановцев-луинцев.

Товарищи железнодорожники! Родина поставила перед вами ответственные и почетные задачи. Полностью обеспечьте топливом и сырьем нашу промышленность! В этом сейчас одна из главных ваших задач!

(„Правда“, 13 октября 1942 г.).



1. Герой Советского Союза механик-водитель танка комсомолец В. А. Григорьев. 2. Катера Краснознаменного Балтийского флота в боевом походе.



XXV ГОДОВЩИНЕ ОКТЯБРЯ — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ

ПО 6 НОРМ ЗА СМЕНУ

С каждым днем набирает темпы в работе, множит производственные успехи недавно организованная в промывочном цехе Тайгинского паровозного депо фронтальная молодежная бригада. Отлично работала бригада 14 октября. Слесари тт. Зайцев, Яцун и другие взяли на себя обязательства дать по пять норм за смену. Слова у них не разошлись с делом. В среднем производительность труда бригады в этот

день составила 650 процентов. Слесарь т. Плешков свое задание выполнил на 700 процентов. Паровоз был выпущен из ремонта за четыре часа.

За 4 дня работы фронтальная молодежная бригада сэкономила государству за счет скоростного ремонта больше 3 тысяч рублей.

В. Балахнин.

Секретарь комитета ВЛКСМ паровозного депо.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ПУТЕВКИ

Поезд прибыл на станцию Тайга. Он был быстро осмотрен и принят к отправлению. Стояла задача так же быстро доставить его к месту назначения.

Главный кондуктор т. Моргунов заключил социалистический договор на одну поездку с машинистом т. Зверьковым. В соревнование вступила вся паровозная бригада. Диспетчер т. Тимофеев обеспечил поездку „зеленую улицу“. В результате поезд прибыл на станцию Марининск на 25 ми-

нут раньше расписания. За эту поездку машинист т. Зверьков сэкономил 1 тонну угля.

Примеру т. Моргунова последовали другие главные кондукторы и заключили договоры на одну поездку с машинистами. В итоге соревнования главный кондуктор т. Аришев обеспечил прибытие поездов на станцию назначения на 31 минуту раньше расписания, а главный кондуктор т. Сваринская на 33 минуты.

А. Шестаков.

НА ОБОРОННОЙ ВАХТЕ

С 1 октября рабочие и командиры угольного склада станции Тайга встали на стахановскую оборонную вахту. Сейчас в коллективе склада большой производственный подъем.

Замечательно работает бригада, где бригадиром т. Упенник. Она обеспечивает паровозы углем за 2-3 минуты при норме 5 минут. В результате простой паровозов под

экипировкой снижен на 15 минут.

Угольщики вступили между собой в индивидуальное соревнование. Тт. Березовская и Колесова дают по две с половиной нормы за смену. В целом бригада выполняет задание на 200 процентов.

М. Ладожкин.

Секретарь партбюро 3-го паровозного отделения.

Сила личного примера

Всего год назад слесарь т. Истомин поступил работать в заготовительный цех Тайгинского вагонного депо. Сейчас он пользуется заслуженным авторитетом среди товарищей по цеху, является одним из лучших стахановцев.

Тов. Истомин — инициативный рабочий. Он любит свое производство и старается устранить каждый недочет, мешающий качественной работе. Личным примером, личным трудом, он увлекает товарищей по работе на стахановский труд.

Одно время цех был захламен. Слесарь Истомин первым взялся за наведение порядка. Вскоре вокруг него организовалась группа из 8 человек. Через короткий промежуток времени от захламенности не осталось и следа. Цех

побелили, убрали все лишнее, что мешало повседневной работе. По почину т. Истомина отремонтировали все станки.

Рачительным хозяином т. Истомин показал себя в деле использования внутренних ресурсов. Он первым взялся за сбор и реставрацию старых деталей. Сейчас бригада, в которой работает т. Истомин, собрала 36 тонн различных деталей, которые будут реставрированы.

Свое производственное задание т. Истомин выполняет на 600 процентов. И у станка он показывает пример, как нужно работать в суровые дни отечественной войны.

К. Гринин.

Бригадир заготовительного цеха вагонного депо.

Передовым коллективам вручены „Паспорта готовности к зиме“

Деповской гудок известил об окончании работы. В промывочный цех паровозного депо Тайга собрались мастеровые, стахановцы, луинцы, командиры. Сегодня знаменательный день для передовых бригад и цехов, которые по военному тщательно и быстро подготовились к зиме. Они должны получить „Паспорта готовности к зиме“.

Первым Паспорт вручается комплексной бригаде промывочного цеха, где бригадиром т. Пруд-

ников. Получая Паспорт, т. Прудников говорит:

— Нам первым вручили Паспорт. Это обязывает нас быть первыми и в предстоящем социалистическом соревновании. Клянемся трудиться не покладая рук, множить производственные успехи. С честью выполним свое обязательство — на 4 часа сократить простой паровозов в ремонте.

Затем Паспорта получают бригада автоматчиков (бригадир т.

Бондыч) и комплексная бригада т. Буцилина.

15 октября „Паспорта готовности к зиме“ получили передовые машинисты депо Тайга тт. Дорошич, Соловьев, Комлев, Карягин, Кимов и Вавилов. Паровозы этих машинистов тщательно подготовлены к работе в зимних условиях. Они находятся в хорошем техническом состоянии, имеют высокие показатели в работе. Вся подготовка паровозов к зиме велась силами паровозных бригад.

На узловой производственно-экономической конференции

15 октября в Доме техники состоялась производственно-экономическая конференция Тайгинского узла. С докладом об использовании внутренних ресурсов выступили начальник паровозного депо т. Влащенко и начальник 5-й дистанции пути т. Раша.

Докладчики подробно остановились на результатах использования внутренних ресурсов на своих предприятиях, рассказали о работе рационализаторов и изобретателей, привели факты расточительства, несоблюдения режима экономии, которые еще имеют место в паровозном депо и дистанции пути.

По докладам выступило 10 человек. Ниже мы приводим выступления участников конференции.

Помогаем фронту

Из выступления кузнеца вагонного депо М. Н. Жидкова

За период отечественной войны на предприятиях нашего узла расширились ряды рационализаторов и изобретателей. Активнее стала работать творческая мысль. Взять от техники все, что может она дать, заставить станки работать производительнее, экономить время, материалы, средства — вот о чем думают к чему стремятся наши стахановцы.

Раньше у нас в вагонном депо старые шурупы выбрасывались в утиль. Мы с бригадиром т. Ганжа положили конец этому расточительству. Изобрели станок по реставрации шурупов. Сейчас ни один шуруп в утиль не слается.

Из года в год наши столяры по 3 с лишним часа затрачивали на посадку заклепки. Это для них был очень трудоемкий процесс. Мы с т. Ганжа взялись сделать приспособление для механической посадки заклепок. Поработали и сделали. Сейчас заклепка ставится за 15 минут.

Мы оборудовали своими силами из своих материалов пневматический молоток. При этом так усовершенствовали его, что он стал давать 35 процентов экономии воздуха.

Те усовершенствования и приспособления, которые мы с т. Ганжа сделали, дали нашему производству до 12 тысяч рублей экономии. Изобретая и рационализируя свой труд, знаем, что этим самым помогаем Красной Армии в быстрейшем разгроме врага.

Беречь металлолом

Из выступления начальника материального снабжения ст. Тайга Е. Т. Рымар

Очень часто, используя внутренние ресурсы, мы халатно относимся к тем материалам и отходам из каких хотим что-то сделать. За период отечественной войны на предприятиях Тайгинского узла было собрано до 320 тонн цветного металлолома. Но люди забыли, что мало собрать металлолом, нужно его весь до килограмма израсходовать на полезное дело. У нас получается иначе. Литейный цех при переливке лома допускает большой брак. В результате, не ошибусь если скажу, что 15-20 процентов собранного металлолома ушло опять-таки в отходы.

Много металлолома теряется из-за небрежной его перевозки. Например, 14 октября по территории депо везли большой ящик со стружками цветных металлов. Подвину эти стружки растерли по дороге.

Мы не всегда доводим начатое дело до конца. Например, в НЖЧ нашли способ изготовления на месте из местных материалов охры и олифы. Поговорили об этом, кое-что сделали практически, но до конца дело не довели. Как охру так и олифу продолжают брать с материального склада.

Экономить во всем

Из выступления доцента Московского института ж.д. транспорта т. Сибарова

Задача каждого железнодорожника экономить везде и во всем, в большом и малом и тем самым неуклонно помогать фронту. К сожалению, этого мы придерживаемся далеко не всегда. Особенно забываем экономить на так называемых «мелочах».

Вот смазочный материал. Каждый знает, что он дефицитен. Однако, у вас в пункте техосмотра, в вагонном депо, в резерве поездов вагонных мастеров мазутом моют руки. Расходуют примерно по 150-200 граммов за раз на одного человека. На первый взгляд это немного. Но если сложить весь расход мазута на умывание рук получатся десятки килограммов.

При подбивке боек расходуется много подбивочного материала. Этот расход можно и нужно уменьшить. На сей счет есть заменитель — обыкновенная древесная стружка. К подбивочному материалу ее можно прибавить в количестве 30 процентов. Таким образом треть подбивочного материала мы сэкономим.

Надо как можно шире выявлять пути экономии, мобилизовать внутренние ресурсы, экономить топливо, металл, материалы. Искоренить бесхозяйственность и расточительство. Чем крепче будет экономическая моль нашей родины, тем скорее мы победим врага.

Нет ухода за станками

Из выступления мастера хозбригады под'емочного цеха П. И. Глуховцева

Мы еще не научились по хозяйски, как требуют интересы производства, интересов быстрейшего разгрома врага, относиться к материалам. Загляните в ремонтные цехи. Сколько там ежедневно бросается на пол, а затем выбрасывается на улицу железа. Бывает, что в утиль сдают совершенно годные части.

Не все рабочие прониклись сознанием, что сейчас в дни войны нужно особенно бережно относиться к станкам и механизмам. Приведу такой пример. Токарь т. Саратцев в течение 7 лет работал на одном станке. Станок действовал безотказно. Когда другой слесарь стал работать на этом станке он вышел из строя. Вот результат небрежного отношения к механизмам.

Нужно беречь станки и механизмы. Надо бороться за удлинение срока работы каждой детали, каждого винтика. Это даст тысячи рублей экономии.

Производственно-экономическая конференция приняла решение, направленное на дальнейшее развертывание работы по использованию внутренних ресурсов, усиление помощи изобретателям и рационализаторам, на дополнительное изыскание экономических возможностей предприятий узла.



Действующая армия. Славный сталинский сокол летчик истребитель, Герой Советского Союза капитан Н. Ф. Голубин сбил за время отечественной войны 12 самолетов противника. На снимке: Герой Советского Союза капитан Н. Ф. Голубин у самолета, на котором звездочками отмечен боевой счет сбитых им самолетов.

Верный сын родины

(Письмо с фронта коллективу станции Ижморская)

Дорогие товарищи! В наших рядах сражается с германскими оккупантами бывший работник вашей станции Григорий Тихонович Кузьмин. Мы гордимся его отвагой и мужеством, его беззаветной преданностью матери-родине, делу освобождения земли советской от поганых гитлеровских орд.

Второй месяц участвует в боях т. Кузьмин. Он умело разит врага. Проявляет смекалку, находчивость, маневренность.

Однажды, наступая, мы достигли окопов врага. Меткими выстрелами наш Кузьмин сразил немецкого офицера и солдата, забрал трофеи — винтовку, штык, подсумки, патроны и сдал на командный пункт. В этом бою он был ранен. Осколок от мины, попавший в грудь пробил комсомольский билет тов. Кузьмина.

Раны оказались не опасными. После излечения тов. Кузьмин снова в строю. За отличные действия в бою ему присвоено звание сержанта. Парторганизация удовлетворила просьбу т. Кузьмина и приняла его кандидатом в члены ВКП(б).

Так героически защищает свою мать-родину Григорий Тихонович Кузьмин. Также отлично должны работать на трудовом фронте и вы, железнодорожники станции Ижморская. Ваш коллектив воспитал отважного бойца Красной Армии. Пусть такими же героями в труде будут все ваши рабочие и командиры.

С фронтовым приветом: **Лейтенант Бобик.**

Кино-фестиваль технических фильмов

В целях широкой популяризации стахановско-ленинских методов работы и практической помощи железнодорожникам — первозимникам на предприятиях Тайгинского узла, с 17 октября будет проводиться кино-фестиваль технических фильмов. Просмотр картин будет сопровождаться лекциями.

Тематика фильмов — «Сигналы, топливо и топливный процесс», «Полуавтоматная блокировка», «Подготовка паровоза к работе в зимних условиях» и другие. Кроме технических фильмов будут демонстрироваться оборонные киножурналы.

Для успешного проведения кино-фестиваля руководители предприятий и месткомы должны подготовить помещения для демонстрации фильмов и привлечь на просмотр молодых рабочих.

П. Борисов,
Зав. техническим кабинетом ст. Тайга.

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

(С 12 по 15 октября)

Выступление Черчилля.
Речь Рузвельта

На днях премьер-министр Великобритании Черчилль выступил в г. Эдинбурге. Черчилль отметил, что за последние 2 года перспективы Гитлера стали неизмеримо мрачнее.

Подчеркнув очевидный провал второй крупной кампании Гитлера против России, Черчилль сказал: «Героическая оборона Сталинграда — тот факт, что великодушные русские армии везде сохранялись в целостности, не сломлены и не рабизы, более того контратакуют с поразительной энергией на всем фронте от Ленинграда до Кавказских гор, страшные потери, понесенные германскими войсками, близость новой русской зимы, все эти мрачные факты, которых нельзя скрыть, бросают свою холодную тень на германский народ, уже содрогавшийся под неоднократными и усиливающимися ударами английских бомбардировок. Народ задает Гитлеру страшный вопрос: «Почему ты пошел туда, почему ты вторгся в Россию?»

В заключение Черчилль сказал: «Нас окружают новые правительства и нации, с которыми мы связываем торжественным и неразрывным союзом. Мы все связаны вместе не только узлами чести, но и интересами самосохранения. Но сильные опасности еще угрожают нам. Усталость, беспечность или разлад, споры о мелочах повредят нашему будущему. Мы должны напорядок до пределов все наши силы. Мы должны сочетать мудрость и дерзание. Мы должны идти вперед, вместе, единые и непоколебимые».

13 октября в связи с празднованием дня открытия Америки с речью по радио выступил Рузвельт. Президент США заявил, что силы объединенных стран непрерывно возрастают, в то время, как лидеры держав оси знают, что их силы уже достигли максимума и что их растущие потери в людях и материалах не могут быть возмещены полностью.

Впервые, продолжал Рузвельт, пропаганда держав оси перешла к обороне. Нацистская пропаганда начала извиняться за то, что немцы до сих пор не смогли взять Сталинград и за те огромные потери, которые они несли. Они негодуют по поводу плохой работы своих рабочих. Они открыто признали, что Германии удастся прокормить только за счет кражи продуктов питания из Восточной Европы. Они заявляют, что открытие второго фронта невозможно и вместе с тем, прилагают отчаянные усилия для обороны пространства от побережий Норвегии и Финляндии до Средиземного моря.

Касаясь плавления военных операций, Рузвельт сказал:

«Все военные и военно-морские планы разрабатываются объединенным штабом армий и флота, которые постоянно заседают в Вашингтоне. Руководители этого штаба регулярно встречаются и совещаются с представителями британского объединенного штаба, а также с представителями России, Китая, Голландии, Норвегии, Польши, Британских доминионов и других стран, борющихся за общее дело».

«Многие важные решения в области стратегии», — говорит Рузвельт, — уже приняты — они относятся к необходимости отвлечь вражеские силы от России и Китая путем организации новых наступлений против Германии и Японии».

ИЗВЕЩЕНИЕ

19 октября в 8 часов вечера в помещении узлового агитпункта ст. Тайга созывается отделенческое совещание партийного актива. Повестка дня: «О состоянии агитационно-массовой работы и задачи парторганизации отделения в усилении политической информации».

Ответственный редактор
В. МОСКАЛЕВ.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 15 октября

В течение 15 октября наши войска вели бои с противником в районе Сталинграда и в районе Моздока. На других фронтах никаких изменений не произошло.

За 14 октября нашей авиацией на различных участках фронта уничтожено или повреждено 5 немецких танков, до 40 автомашин с войсками, подавлен огонь 5 артиллерийских батарей, разбит железнодорожный состав, рассеяно и частично уничтожено до роты пехоты противника.

В районе Сталинграда наши войска вели ожесточенные бои. Противник силою до двух пехотных дивизий со 100 танками и при поддержке большого количества авиации предпринял атаку на рабочий поселок. Наши бойцы самоотверженно отбивают яростные атаки гитлеровцев. На отдельных участках ценою больших потерь противнику удалось несколько потеснить наши части. В течение дня, по неполным данным, подбито и сожжено свыше 45 немецких танков и уничтожено более 1500 солдат и офицеров противника.

Южнее Сталинграда бойцы одной нашей части в ночном бою уничтожили 300 гитлеровцев, 5 орудий, 6 ДЗОТов с их гарнизонами и вооружением и 2 вещевых склада. Захвачены трофеи и пленные.

Северо-западные Сталинграда происходили бои местного значения.

Разведчики Н-ской гвардейской части обнаружили скопление вражеской пехоты и установили, что немцы готовятся к атаке. Наши артиллеристы произвели несколько огневых налетов и рассеяли группировки противника. На другом участке наши подразделения атаковали противника и заняли первую линию его окопов. Уничтожено до роты немецкой пехоты. Огнем зенитной артиллерии и наземных войск сбито 3 самолета противника.

В районе Моздока наши части вели бои на уничтожение группы танков и пехоты противника, вклинившихся в нашу оборону. В течение дня немцы предприняли одну за другой 3 атаки, пытаясь прорвать нашу оборону. Наши подразделения отбили атаки гитлеровцев и отбросили их в исходное положение. В боях на этом участке подбито и сожжено 19 немецких танков и уничтожено до двух рот пехоты противника. На другом участке бойцы под командованием лейтенанта Комличко ворвались в окопы неприятеля и уничтожили несколько десятков немецких солдат. В этой схватке с противником сержант Абдулла Кашанов штыком и гранатой истребил 9 солдат и 3 немецких офицера.

Наш разведывательный отряд на одном из участков Брянского фронта предпринял разведку боем. Отбив две контратаки противника, наши бойцы истребили до

300 немецких солдат и офицеров и захватили пушку, 300 снарядов, несколько пулеметов, автоматы, винтовки и 5 тысяч патронов.

Группа партизан, действующих в Минской области, пустила под откос железнодорожный эшелон противника. Разбиты: паровоз, 22 вагона с войсками, 13 платформ с автомашинами и две цистерны с горючим.

Жители захваченного немцами города Дно обречены захватчиками на голодную смерть. Под угрозой кровавой расправы гитлеровцы принуждают женщин и подростков работать на немцев по 18 часов в сутки. Отбывающие принудительные работы получают в день по 200 граммов муки. В начале октября немцы расстреляли 18 женщин, которые ввиду крайнего истощения от голода не могли двигаться и не вышли на работу.

Польские крестьяне отказываются сдавать немецким захватчикам хлеб и продовольствие. Во многих районах на этой почве происходят столкновения крестьян с эсэсовцами. Недавно в окрестностях Избицы польские патриоты подожгли 4 склада с награбленным у крестьян хлебом. Недалеко от Владыславова без вести пропали 12 солдат из отряда эсэсовцев. Несколько дней спустя их трупы были обнаружены в лесу.