

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 120(1570)

СРЕДА

14 октября

1942 г.

Выходит по средам, пятницам и воскресеньям
Цена 8 коп.

С каждым днем множить ряды болонинцев—борцов за экономию топлива, мастеров высокой форсировки котла на дровяном отоплении.

Болонинцы

Замечательный почин машиниста Вологодского депо орденосца тов. Болонина по экономии топлива послужил толчком к развитию движения болонинцев. Передовые машинисты, поняв народнохозяйственное значение борьбы за каждый килограмм топлива, с каждым днем, с каждой поездкой, дают экономии. За 9 месяцев 1942 года паровозники Вологды сэкономили 72.775 кубометров дров, в переводе на деньги это означает более полутора миллионов рублей.

Не только в Вологодском депо, где примеру Болонина последовали уже десятки людей и где всего 6 машинистов имеют переког топлива, но и в других депо дороги начинает развертываться борьба за выделение методов Болонина. Машинисты Няндомского депо гг. Коргина, Малышев, Поксеплов, Шилов, Мухин, Тихомиров, Давыдов, Круже и многие другие систематически каждую поездку экономят топливо. Среднемесячная экономия в депо Няндомы выражается более 300 тонн условного топлива.

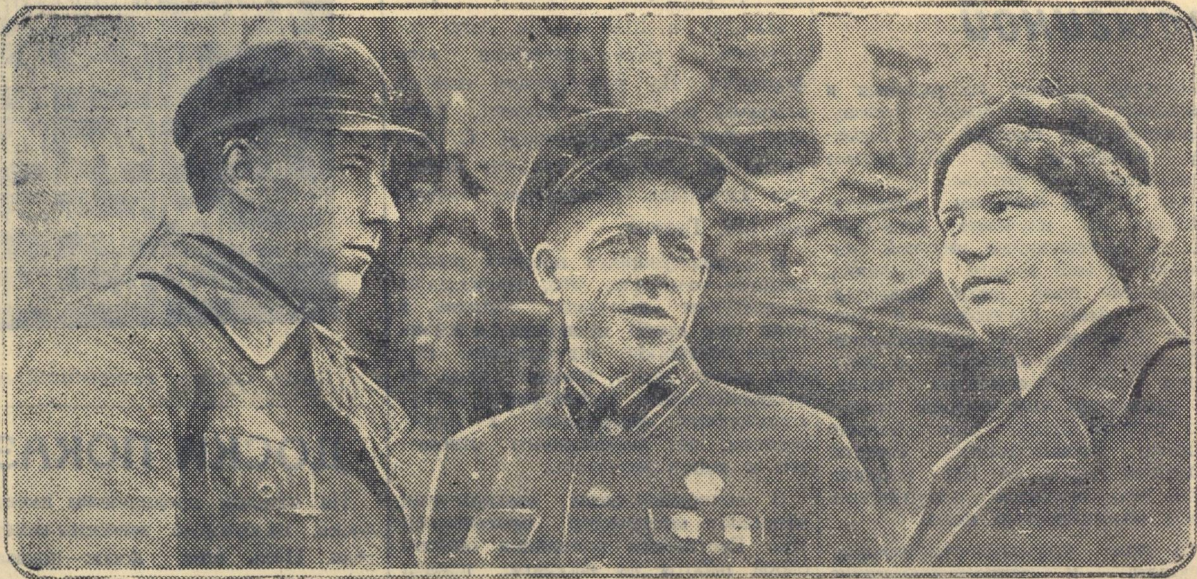
Большой рост экономии топлива намечается в передовом депо дороги—в Шарыновском. Если в июле она составила 180 тонн, в августе 316, то в сентябре выразилась уже в 586 тонн. Бригады машинистов болонинцев гг. Власова, Субботина, Колесова, Герасимова, как правило, в каждую поездку дают экономию топлива.

Эти достижения могут и должны быть гораздо значительнее. Для этого необходимо, чтобы хозяйственные руководители, партийные и профсоюзные организации, инженеры и техники по-большевистски возглавили болонинское движение и добились такого положения, чтобы каждый машинист, каждый помощник и каждый кочегар овладели мастерством и методами Болонина.

Наша Северная дорога, как магистраль, расположенная в районе лесных массивов, и как дорога, одна из первых перешедшая с угольного отопления паровозов на дровяное, должна являться примерной школой, лабораторией методов дровяного отопления для всех остальных дорог, которые перешли на дрова недавно или только переходят сейчас.

Успех проведения режима экономии топлива и развития болонинского движения будет, далее, зависеть от того, насколько вокруг этих всеобъемлющих задач политотделы и парторганизации развернут массово-политическую работу. Какое обширное поле деятельности для агитаторов и беседчиков! Необходимо, чтобы агитпункты, красные уголки, стенные газеты, боевые листки, все формы наглядной агитации были использованы сейчас для популяризации и внедрения методов машиниста Болонина, для выращивания новых болонинцев.

Немногим больше полумесяца осталось до XXV годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. В эти дни необходимо с новой силой развертывать предоктябрьское социалистическое соревнование железнодорожников; с утроенной энергией бороться за выполнение всех измерителей дороги, шире организовывать помощь отстающим работникам и предприятиям. Нет сомнения, что в первых рядах соревнующихся, с новыми достижениями на благо любимой родины, во имя победы над врагом придут к великому празднику болонинцы—борцы за экономию топлива и транспорте.



Машинист Вологодского депо орденосец тов. В. И. Болонин (в центре), его помощник тов. С. А. Опалов (слева) и кочегар тов. А. Х. Задумкина. Фото Б. Никольского.

О почине машиниста депо Вологда тов. Болонина по экономии топлива

Постановление бюро Вологодского Обкома ВКП(б)

В дни ожесточенной борьбы советских войск с немецко-фашистскими бандами от советского народа требуется самоотверженная работа для усиления помощи фронту, именно сейчас, как никогда, требуется жестокая борьба за режим экономии, за бережение металла, топлива, горючего, смазки.

Замечательный пример борьбы за экономию дров проявил машинист депо Вологда Северной железной дороги тов. Болонин. В совершенстве освоив дровяное отопление и научив этому свою бригаду, тов. Болонин в течение трех месяцев сэкономил на паровозе 650 кубометров дров, его бригада экономит за каждую поездку по 8—10 кубометров. Это позволяет не останавливаться для набора топлива на промежуточных складах, улучшать оборот паровоза, ускорять продвижение поездов.

Почин тов. Болонина для транспорта, для страны сейчас, накануне второй военной зимы, имеет огромное народно-хозяйственное значение.

Одобрив и поддерживая почин машиниста тов. Болонина, бюро Обкома ВКП(б) постановляет:

1. Предложить политотделу дороги, политотделам отделений, узловым партикомам и партбюро депо, широко популяризировать метод тов. Болонина. Добиться такого положения, чтобы каждый кочегар, помощник и машинист в совершенстве освоили метод тов. Болонина и научились экономить топливо.

2. Предложить начальнику дороги тов. Груничеву, руководителям паровозных отделений и депо оказывать всемерную помощь паровозникам в развертывании борьбы за экономию топлива. Необходимо по-деловому поставить инструктаж, шефство опытных машинистов над молодыми и малоопытными машинистами и помощниками машинистов.

Начальникам паровозных отделений взять под личное наблюдение работу топливных складов, добиваясь правильной сортировки дров и подачи их на паровозы в смеси сырых с сухими, крупными с мелкими. Рекомендовать широко использовать отходы топлива—опилка, щепу.

3. Предложить секретарям партбюро завести во всех депо доски показателей по экономии топлива, отмечая результаты за каждую поездку. При помощи устной и наглядной агитации организовать широкий показ передовиков борьбы за экономию топлива.

4. Предложить политотделу и управлению дороги провести серию лекций, докладов о болонинском методе, увязав это с задачами борьбы за режим экономии.

5. Предложить секретарям горкомов и райкомов ВКП(б), председателям городских и районных комитетов, руководителям предприятий, начальникам Сухонского и Шекснинского пароходств широко разъяснить и применить метод работы тов. Болонина, организовать помощь машинистам, кочегарам, исполникам в освоении этого метода на предприятиях области, широко развивая движение за экономию топлива.

6. Поручить редакторам газет «Красный Север» тов. Шукину, «Северный путь» тов. Беляеву популяризировать метод тов. Болонина, подробно освещая развертывание этого движения на Северной дороге и предприятиях области.

Секретарь Обкома ВКП(б) Б. НИКОЛАЕВ.

Лекции Болонина

12 октября в Вологодском депо состоялась теплотехническая конференция. С докладом «Экономное отопление паровозов дровами» выступил машинист-орденосец Василий Иванович Болонин.

В обсуждении доклада приняли участие т. Ройтман—начальник депо Вологда, т. Павлов—машинист-орденосец, тов. Мурзин—начальник политотдела дороги и др. Учитывая специфику и разнородный характер работы паровозников, что не позволило участвовать на конференции многим работникам, решено обсуждение доклада тов. Болонина перенести на цеховые и бригадные собрания, которые состоятся на днях.

Вчера состоялось общегородское селекторное совещание паровозников, организованное политотделом дороги. Участники совещания прослушали лекцию тов. Болонина «Дровяное отопление паровозов и экономия топлива».

Болонинцы депо Шарья

Коллектив паровозников депо Шарья, борясь за экономию топлива за 9 месяцев 1942 года добился неплохих результатов. Общая экономия топлива за это время составила 2290 тонн.

Наибольшей экономии добились машинисты-болонинцы гг. Власов—107 тонн, Субботин—101 тонна, Хрюков—85,8 тонны, Колесов—73,8 тонны, Герасимов—71,2.

Бригады этих машинистов за 9 месяцев не имели ни одного килограмма перекога топлива.

ВЫПОЛНЯЮТ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Коллектив работников Свечинского склада топлива из месяца в месяц выполняет взятые на себя социалистические обязательства. Отдельные смены и бригады дают высокую производительность труда: Производительность труда смены Шульгина в августе выразилась в 163,8 проц., в сентябре—164,7 проц.

Передовые смены систематически сокращают время простоя паровозов под экипировкой. Так, например, смена Сеникова в сентябре добилась снижения простоя паровозов в среднем на 4 минуты.

От Советского Информбюро

ВЕЧЕРНЕЕ СООБЩЕНИЕ 12 ОКТЯБРЯ

В течение 12 октября наши войска вели бои с противником в районе Сталинграда и в районе Моздока. На других участках никаких изменений не произошло.

За 11 октября нашей авиацией на различных участках фронта уничтожено 4 немецких танка, 10 повозок с грузами, подавлены огонь 6 артиллерийских батарей, огнесено и частично уничтожено до роты пехоты противника.

В районе Сталинграда наши войска отбивали атаки противника. На участке, обороняемом бойцами 4-й гвардейской части, противник силой до полка пехоты, при поддержке 50 танков, три раза атаковал наши позиции. Все атаки гитлеровцев отбиты. Только в одном квартале наши подразделения были несколько потеснены противником. В результате этого боя подбито и сожжено 20 танков и уничтожено до 2 батальонов немецкой пехоты. На других участках наши подразделения отразили атаки мелких групп противника.

Северо-западнее Сталинграда наши части закреплялись на занятых рубежах и вели разведывательные действия. Бойцы части, где коман-

диром тов. Колобовников, совершили вылазку в расположение противника, уничтожили до полуроты гитлеровцев и разрушили несколько немецких ДЗОТов. В трехдневных боях за высоту, имеющую тактическое значение, наши бойцы отбили 13 вражеских атак и уничтожили до 800 немецких солдат и офицеров. Зенитчики подразделения, где командиром тов. Скоробогатов, в течение дня оббили 3 немецких бомбардировщика.

В районе Моздока наши войска вели активные боевые действия и на отдельных участках продвинулись вперед. Нашими бойцами подбито два немецких танка, уничтожены дтяга и 60 автомашин. Гитлеровцы потеряли в течение дня убитыми и ранеными до 600 солдат и офицеров. Гвардии ефрейтор тов. Бутылкин за 4 дня подбил из противотанкового ружья 12 вражеских танков. Младший лейтенант Пантелеев из противотанкового ружья уничтожил 2 бронемашинны и танк противника.

Новгородский бойцы 4-й части успешно контратаковали противника и уничтожили до 200 гитлеровцев. Захвачено 8 станковых пулеметов, 2 миномета,

15 автоматов, винтовки, гранаты и патроны.

На одном из участков северо-западного фронта пехота противника с двух направлений атаковала наш опорный пункт. Атаки гитлеровцев отбиты. Нашими подразделениями уничтожено 4 орудия, 5 пулеметов и до 600 немецких солдат и офицеров.

Партизаны отряда, действующего в Минской области, в начале октября месяца спустились под откос с железнодорожных эшелона с войсками противника. Под обломками вагонов погибло много немецко-фашистских оккупантов. Другая группа партизан этого же отряда организовала крушение эшелона с автомашинами, следовавшего на фронт. Во время крушения разбито 56 автомашин.

Пленный солдат 3 роты 7 батальона 2 горно-стрелковой румынской дивизии Штефан Арделяну рассказал: «Наша дивизия уже второй раз сражается на фронте. Из осенних боев прошлого года дивизия вышла разбитой и обескровленной. 3 роты потеряла тогда убитыми и ранеными 140 человек. Другие подразделения понесли еще

более тяжелые потери. Дивизию отправили на переформирование в Румынию, где мы пробывали до конца лета. Перед отъездом на фронт группа солдат нашей дивизии дезертировала. По дороге в Россию из 3 роты сбежали сержант Биде, солдат Троян Тыку и еще два человека. Прямо с марша нас погнали в бой. За первые три дня рота потеряла 60 человек убитыми и ранеными. На родине, прощаясь со мной, многие знакомые мне советовали при первой же возможности сдаться в плен. В тяжелую минуту я вспомнил совет своих друзей и не хочу рисковать своей душой за Гитлера».

Немецкий карательный отряд уничтожил зверскую расправу над мирными жителями села Новая Погорь, Орловской области. Гитлеровские разбойники ограбили крестьян до нищеты, а их дома и хозяйственные постройки разрушили и сожгли. Из 275 домов в селе уцелел лишь один. Погибло много стариков и детей, не успевших выбраться из горящих домов. За окрестней села найдены изувеченные и изуродованные гитлеровцами трупы 8 женщин и детей. Больше 900 жителей села немецкие каратели угнали на каторжные работы в Германию.

Соблюдать режим экономии

—это значит везде и во всем быть бережливым, бороться с расточительностью средств и материалов, беречь народную копейку.

Стахановский цех Лидии Фуфлыгиной

Кальциево-заливочный цех в Череповецком вагоноремонтном пункте построен недавно. Со времени освоения этого нового производства бригадиром в цехе был п. Колокольчиков. Ранее он прошел специальные курсы заливщиков. Приготавливая баббит в двух тиглях, Колокольчиков заливал по 30—40 подшипников в день и гордился своей работой.

Два месяца назад в заливочный цех администрация приняла новую работницу—Лидию Фуфлыгинову. Настойчивая, энергичная женщина с первых же дней горячо взялась за дело и на работе отличилась поразительной быстротой и смелостью.

С чувством радости, которую рождает плодотворный труд, она пошла цеховую печь, вылавливая баббит из старых подшипников. С этим же чувством Фуфлыгина старательно наводила порядок в цехе после работы. Стремление все увидеть, разузнать и научиться делать самостоятельно владело ее пытливым умом. Вникая во все процессы, от хлопотливого, но увлекательного заливочного ремесла, Лидия внимательно выслушивала наставления Колокольчиковых, замечания мастера Аврунина. В свободное от работы время из цеховой тумбочки она доставала небольшую книгу в голубом переплете. Это был учебник Пескова «Заливка подшипников баббитом».

Прошло несколько дней. Новая работница уже освоила сборку подшипников на формах, обмазку их глиной, плавку баббита в тиглях.

— Все хорошо у вас идет,— сказал Фуфлыгиной мастер Аврунин,—теперь попробуйте сами заливать подшипники.

На седьмой день пребывания в цехе Фуфлыгина расставила нагретые формы на круг, из наполненного расплавленным баббитом тигля, начала заливку.

В кальциево-заливочном цехе это самое серьезное дело. Оно требует расторопности, сноровки и известного навыка.

— Ловка!—ревниво косясь на свою ученицу, сказал Колокольчиков, когда Фуфлыгина доложила о готовности 40 подшипников.

В последующие дни Фуфлыгина много перекрыла его «норму»:

— Мы вас назначаем бригадиром цеха,—объявил стахановке начальник ВРП тов. Быстрицкий.

Быстрый переход из рядовых в начальники не вскружил голову добросовестной, простой по характеру женщины. Тов. Фуфлыгина познакомилась с учетом и отчетностью, с еще большим огоньком принялась за изучение производства, за совершенство цеховой технологии. С ней вместе обучились заливочному делу вновь принятые девушки Анна Кудикова и Анастасия Климова. Под руководством Фуфлыгиной они перешли с двух на три баббитоплавильных тигля. Это новшество еще больше уплотнило рабочий день, еще больше ускорило производство. Выпуск продукции вырос до 100 подшипников, что является запроектованной возможностью цеха.

Но долг патриотов-стахановцев перекрыть и запроектованную норму.

— Заливать 120 подшипников в день дали обязательство девушки.

Они строго распределили между собой обязанности. Коллективно обдумали работу каждой. Почестному, без обиды указали друг другу на недостатки, подметили кой-какие «лишние движения», иерархическую правду времени.

Подметили и изжили. В результате их обязательство стало делом. Теперь цех Лидии Фуфлыгиной выпускает ежедневно 120—130 добротных подшипников.

Баббит—металл дорогой. Война требует максимальной экономии металлов. При неточном соблюдении технологического процесса заливки баббит выгорает. 3—5-процентный угар допускают технические условия. Угар будет тем больше, чем выше температура расплавленного баббита, чем дольше он будет находиться в расплавленном состоянии и чем больше его поверхность соприкасается с воздухом. Эти правила записаны в учебнике Пескова. Их хорошо помнит Фуфлыгина. Ее бригада не допускает угара. Используя баббит старых подшипников и строго соблюдая технологию, череповские девушки заливщицы экономят 16 проц. дорогостоящего баббита.

Недавно в цех приняли еще двух девушек. Новым ученицам Антонине Рыбиной и Татьяне Спиридоновой только что исполнилось по 16 лет. В молодежном стахановском коллективе они начинают свою трудовую жизнь, приобретают специальность.

В. Катусев.

Теплотехническая конференция в депо Шарья

На днях в Шарьинском депо состоялась теплотехническая конференция. На конференции присутствовало около ста человек, главным образом паровозников. С докладом об экономии топлива выступил начальник паровозного отделения тов. Гудков.

В развернувшихся прениях выступавшие отметили, что, несмотря на имеющуюся экономию топлива, в депо еще слабо проводятся в жизнь теплотехнические мероприятия. Все имеет место плохой уход за водоподогревом, выключение водухоподогрева, невнимание к турбо-насосам, нет бережливости отношении к аэротермометрам.

В содержательном выступлении машинист инструктор орденноносцев. Выступившие поделились опытом своей работы на паровозе, привели много примеров, когда из-за нерадивого отношения машинистов получаются большие пережоги топлива.

В своем решении конференция заострила вопросы подготовки топлива на складах, использование отходов, популяризации передовых методов лучших паровозников, систематически экономивших топливо. Решения конференции будут обсуждаться на собраниях паровозных бригад и ремонтных цехов.

П. Шулятников, секретарь узлового паркома ст. Шарья.

Металл валят в болото

В Буйском депо сменные и изнашившиеся детали ремонтники бросают на пол. Туда же иногда попадают новые болты и гайки. Чернорабочие, занимающиеся уборкой депо, все, что попадает под метлу, выносят и сваливают за депо, прямо в болото.

Это ничуть не беспокоит депоовского команданта т. Ершова. Для него, лишь бы в цехах чисто было; а уборкой металлолома, так дорогостоящего теперь, он не занимается.

О варварском отношении к государственной собственности писали в стенной газете, дважды осуждали на партсобрании, но и после этого руководитель депоовских коммунистов т. Закалов проходит мимо преступных безобразий.

Г. Сусов.

Из опыта наглядной агитации

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ЦЕХОВ						
ЗА 11 ДЕКАДУ СЕНТЯБРЯ МЕС. 1942Г		ДЕКАДУ СЕНТЯБРЯ МЕС. 1942Г		ЦЕХ		
МАСТЕР	АГИТАТОР	ПРОЦЕНТЫ	ДЕКАДУ	ЦЕХ	ПРОЦЕНТЫ	ДЕКАДУ
Дятловский	Саврунов	Дякина	108	121	нет	I
АКП	Иванов	Хитров	110	120	нет	II
Техсудов	Соловьев	Соловьев	55	0	нет	III
Косовский	Седов	Колган	110	110	нет	IV
Калин	Смирнов	Васильев	115	156	нет	V
			110	106	нет	VI
Колесный	Заварин	Тарасов	130	110	нет	VII

Доска показа измерителей в Вологодском вагонном депо.

ДОСКИ ПОКАЗА ИЗМЕРИТЕЛЕЙ

На каждом предприятии имеется доска, на которую занесены измерители. Цель этих досок—показать тех, кто своим самоотверженным трудом поднимает производительность Красную Армию, помогая ей в разгроме гитлеровских полчищ, подтянуть до уровня передовых тех, кто отстаёт от общего подема.

На всех предприятиях доски измерителей сделаны по-разному: одни—очень скучно, серо и бледно, другие—как, например, в вагонном депо Вологда—ярко и выразительно.

Вот доска измерителей на ст. Буй. Оформлена она небрежно. Керандашом разграфлен белый лист. Цифры вписаны кое-как. Многие покосились на столы, что не скоро разберешь, к какой графе они относятся. Получилась не доска измерителей, а головоломка, ребус, который не скоро отгадаешь.

Плохо оформлена доска измерителей и на Вологодском паровозовагоноремонтном заводе. На ней—сотни килочек, заполненных мелом. Разобраться в скопище цифр можно только после того, как потратишь на это дело минут 20.

Доска измерителей—не техническое дело, а дело огромной политической важности. Это зеркало работы предприятия, поэтому доска измерителей должна быть яркой, запоминающейся, бьющей в цель. На ней с полной ясностью должны быть показаны передовики социалистического соревнования и отражены недостатки тех цехов или коллективов, которые еще не выполняют заданных измерителей. Доска показателей должна мобилизовать на стахановский труд, на еще большее развертывание социалистического соревнования, на усиление помощи фронту.

Замечательно в этом отношении оформлена доска показателей работы цехов Вологодского вагонного депо. С правой стороны этой доски изображены самолет, автомобиль, паровоз, всадник, скачущий галопом, всадник, едущий не спеша, и, наконец, черепаха. Эти рисунки прикрепляются к доске против измерителей работы цехов. Взглянув на эту доску, рабочие говорят: «Ваш цех едет на черепахе, придется подтянуться».

Замечательно в этой доске и то, что рядом с фамилией мастера,

руководителя цеха имеется и фамилия агитатора. Это поднимает авторитет агитатора, постоянно напоминает ему, что он в выполнении производственной программы играет не малую роль. Если цех плетется, как черепаха,—значит виноват в этом и агитатор, не сумевший так поставить агитационную работу, чтобы поднять людей на перевыполнение плана.

На доске показателей работы цехов в вагонном депо занесено не задание, а то, что взято по социалистическому обязательству.

Литейный цех обязался выполнять задание на 108 процентов, а во второй декаде сентября выполнил измерители на 121 процент. Здесь нет нарушителей трудовой дисциплины. На доске видно, что цехом руководит мастер п. Сквородников, а агитатор т. Дякина.

Не плохо оформлена доска показателей хода социалистического соревнования в депо Буй. Первые две графы обычные—задание, выполнено. Но дальше идет примечание. В этом примечании обычно записывается, за что цех занесен на первое место, какому цеху надо подтянуться, чтобы завоевать первенство. Это весьма примечательно. Такая доска учит, что надо делать, направляет усилие трудящихся на преодоление узких мест.

Сейчас, когда широко развернулось предоктябрьское социалистическое соревнование, учет и гласность приобретают исключительное значение. Поэтому партийные организации должны обратить серьезное внимание на доски показателей, сделать их яркими, поднимающими боевой дух людей.

Конечно, нельзя рекомендовать, чтобы все парторганизации и хозяйственные руководители изготовляли доски по одному какому-то шаблону. Нет, доски надо делать в зависимости от местных условий, от того, какое задание получает предприятие. В этой области—широкое поле деятельности для проявления всевозможной инициативы. Главное, чего надо добиться—это, чтобы люди, уходя от доски показателей, делали для себя вывод, где надо подтянуться и не оказаться в числе отстающих.

А. Калинин.

Учителя Исакогорки в предоктябрьском соревновании

Педагогический коллектив 32-й средней школы ст. Исакогорка обсудил предложение коллектива учителей 456 школы Таганского района г. Москвы и включился в предоктябрь-

ское соревнование на всемерную помощь фронту. Коллектив школы обратился с письмом к учителям отделения и призвал их последовать этому примеру.

Евг. Смирнов.

Отлично!

На собрании стоял вопрос о подготовке к зиме. Говорили о смене дефектных рельсов, негодных шпал, лопнувших накладок, о костылях, болтах, о приведении в порядок киветов, об установке знаков оправдания и о многом другом, что необходимо было сделать для того, чтобы обеспечить безопасность движения поездов в зимнее время.

Андрей Михайлович Погодин, имеющий за своими плечами многие годы работы на пути, выступил и сказал:

— Кто как, а я беру со своей бригадой обязательство отделать путь к зиме на отлично и раньше всех. Пусть-ка со мной молодые бригадиры потягуются!..

Так началось соревнование. Утром бригадир раньше других выходил на работу, ревниво поглядывал на участки соседних отделений, смекая, что нужно сделать, чтобы обогнать.

Бригада жила напряженной трудовой жизнью. Раньше срока был закончен текущий ремонт пути.

Опытным взглядом Андрей Михайлович сразу определил, какой рельс нужно сменить, киветы были приведены в порядок, расставлены знаки оправдания, сменены лопнувшие накладки и подкладки, не забыты были и противопугоны.

А уж что касается стрелочного хозяйства,—а стрелок на погодном отделении целых семь,—то здесь Андрей Михайлович был особенно ревностен. По нескольку раз в день он измерял их шаблоном, вместе со стрелочником проверял передовые механизмы, требовал, чтобы стрелки содержались в порядке.

Не только с честью выполняла бригада свои обязательства, но и помогала другим отделениям. Несколько дней рабочие бригады Погодина работали на отделениях бригадиров Куликова, Рылькова, Бабутина. Если вся бригада работала замечательно, то нельзя не

выделить лучших из лучших, какими являются путевые рабочие костыльщик А. А. Платонов, девушки М. И. и М. В. Овчинниковы, Зинаида Блинова и Василий Смолкин. Это они своим примером увлекали всех рабочих бригады.

Не мало содействовали успеху бригады и путевые обходчики, в особенности Антон Михайлович Суренков, работающий на этом околотке уже восьмой год.

— Как строго путь ня осматривай,—говорит т. Погодин,—но уж редко когда хоть один слабый болт после обхода Суренкова найдешь.

Порядок в бригаде, дисциплина, знание каждым своего места, желанье каждого члена бригады работать впопыхам, умелое руководство бригадой и авторитет бригадира сделали свое дело.—Путь на погодном отделении подготовлен к зиме с оценкой на отлично. Недавно бригаде Погодина на первой на 6 околотке 15 дистанции службы пути Северной ж. д. вручен паспорт готовности к зиме.

Евг. Смирнов.