

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 101(1551)
ВОСКРЕСЕНЬЕ
30 августа
1942 г.

Выходит по
средам, пятницам и
воскресеньям
Цена 8 коп.

Тщательно готовить к зиме узловые станции

Наступили решающие дни подготовки к второй военной зиме. Уже теперь дело чести каждого коллектива получить паспорт готовности работать в зимних условиях. Отдельные коллективы, главным образом небольших хозяйств, в этом важнейшем деле, имеющем исключительное государственное значение, добились не малых успехов. Мобилизуя внутренние ресурсы, без каких-либо особых ассигнований, работники линейных станций, например, Кипелово, Бакланка и других успешно закончили или в ближайшие дни заканчивают всю подготовку к зиме.

Разумеется, чтобы подготовить к зиме узловые станции, требуется несравненно больше усилий труда, чем в малых коллективах. Но здесь и возможности иные. На каждом узле имеется все, что необходимо для подготовки. Нужно только проявить хозяйственную инициативу, по-большевистски организовать дело.

Пример того, как надо решать боевые задачи дня, показал коллектив узловой станции Коноша, где начальником тов. А. Чурков, награжденный медалью «За трудовую доблесть». Коллектив этой станции не только на Няндомском отделении, но на всей дороге является первым кандидатом на получение паспорта готовности к зиме.

По боевому готовности и коллектив ст. Буя, который в соревновании со станциями Вологда-1, Данилов и Шарья держит первенство. В Буе весь текущий ремонт служебных зданий закончен. Надлежащий порядок наведен также в стрелочном и сигнальном хозяйствах. Хорошо готовятся кадры.

Однако в целом по дороге подготовка идет крайне неудовлетворительно. Яркое тому свидетельство положение дел на ст. Молотовск. Здесь в служебных зданиях печи не переложены, живут в леу, а дрова не заготовлены, флюгарки со стороны контрольного поста не исправны. В кадрах большой недостаток. Вместо того, чтобы принимать необходимые меры к исправлению положения, начальник станции т. Бакалюк подыскивает всевозможные объективные причины, которые бы оправдали провал в подготовке к зиме.

К сожалению, т. Бакалюк не одинок. Очень медленно разворачиваются работы на станциях Вологда-1, Данилов, Шарья, Няндама, где ни один из объектов подготовки еще не закончен. Сроки плана работы срываются. Все это у руководителей как командиров-хозяйственников, так и политработников, должно вызвать чувство тревоги.

Всем известен почин, который был проявлен в подготовке к зиме 1941—1942 гг. работниками узла имени Л. М. Кагановича Северо-Донецкой дороги. Замечательный опыт внутриузловых кооперирования, осуществлявшийся в прошлом году, необходимо широко использовать и ныне. Большая роль в этом деле принадлежит узловым партизанам. Поэтому их задача глубже вникать в вопросы подготовки к зиме, сплачивать массы на самоотверженный труд, на большевистское использование внутренних ресурсов.

Конкретней, оперативней должно быть руководство ходом подготовки к зиме со стороны отделений, служб движения. Подготовку узловых станций необходимо взять под особый повседневный контроль. Надо знать, все ли планы и планы работы, во время оказания помощи.

Нынешнюю, вторую военную зиму узловые станции, так же как и все предприятия, дороги, должны встретить в полной боевой готовности выполнять задачи, стоящие перед магистралью Севера.



Орденосцы Северный. Сверху вниз: слесарь - автоматчик депо Шарья В. Н. Сизых, награжденный орденом «Знак Почета», ст. машинист депо Шарья Г. Я. Субботин, награжденный орденом Трудового Красного Знамени, машинист-инструктор депо Шарья В. Е. Евстигнеев, награжденный орденом Трудового Красного Знамени. Фото А. Лугового.

Фронт!

Коллектив станции Вологда-1 продолжает сбор теплых вещей для фронтовиков. Недавно вновь собрано 11 шапок-уханок, 7 ватных брюк, 6 теплых рубашек, 5 теплых кальсонов, а всего 55 предметов.

Тов. Аксенов, зав. хладопунктом, принес ватные брюки, тов. Юров — теплые носки, стрелочник тов. Петров — теплые брюки, 2 шапки уханки и др.

Ничего не пожалеет для наших защитников, всем поможем им в разгроме людоедов-гитлеровцев, — говорят рабочие.

С. Желтов.

Слово сдержали

О коллективе раз'езда 816 километра на Няндомском отделении идет заслуженная слава. Все измерители раз'езд ежесменно выполняет, показывая пример самоотверженного труда (начальник, кандидат ВКП(б) т. Вантурсов).

Встретим 2 военную зиму во всеоружии, — заявили стахановцы.

Слово сдержано. Своими силами отремонтированы служебные помещения, стрелочные будки, инструмент, заготовлено топливо.

На днях коллектив получит паспорт готовности к зиме.

Соревнование единых смен

В Исакогорке состоялось совещание единых смен отделения. В работе совещания приняло участие 565 человек. Обсуждался вопрос о социалистическом соревновании. С докладами о ходе соревнования выступали руководители смен — дежурные по отделению. Они рассказали о лучших людях своих смен, резко критиковали тех, кто своей недисциплинированностью срывает работу.

Выступило 39 человек. Дежурный по ст. Исакогорка тов. Твердохлеб рассказал, что в результате соревнования его смена добилась 100-процентного отправления поездов по графику, а также выполнения других измерителей. Тов. Твердохлеб поделился опытом организации борьбы за слаженность и заявил, что смена будет работать еще лучше, не уступит первенства которое завоевала в июле.

Работники всех трех смен взяли на себя новые конкретные обязательства. И. Пахомов.

Паприотический труд

Медник Гаврилов или дядя Миша, как зовут его рабочие, 45 лет работает на производстве. Из них 25 лет — в Няндомском депо. Все это время дядя Миша добросовестно трудился и имеет много поощрений и благодарностей.

Своему маленькому участку медник Гаврилов отдает много сил, много умения, старания, инициативы, любви к делу. Дядю Мишу считают опытным и квалифицированным работником. Он систематически перевыполняет нормы выработки. Месячную программу тов. Гаврилов выполняет в среднем на 200—250 процентов.

Гаврилову 58 лет, но он берет за любую работу и выполняет только на отлично. Не кончив задания, никогда не уходит из цеха. Часто, несмотря на усталость, он остается после рабочего дня, чтобы выполнить какой-либо срочный заказ фронту.

Результаты слаженности

Образцово борются за выполнение своих обязательств дежурный по Няндомскому отделению тов. Шимановский, диспетчеры тт. Воронин, Пастухов, Бахарев, И. Травин. 26 августа они все поезда отправили строго по графику. Это достигнуто слаженностью в работе с паровозниками и работниками других профессий.

Машинист Чапулин провел поезд без набора воды и топлива по Коноше, намотав перевыполнив техническую скорость. Машинист Соколовский поезд по участку Няндама—Вожга провел тоже без набора воды по станции Вандыш, также перевыполнив техническую скорость.

Дежурный по путям Няндама тов. Ерошкин, стрелочник тов. Богданова, составитель т. Кондратьев, сцепщик п. Нахалов и весовщик т. Головкина обеспечили разгрузку 25 вагонов важного груза за полтора часа. Машинист маневрового паровоза с помощником Бурковой обеспечили подачу вагонов к фронтам погрузки за 20 минут при норме 50.

Все силы, всю волю на помощь фронту! Трудиться, не покладая рук, во имя победы над врагом!

От Советского Информбюро

ИЗ ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ 28 АВГУСТА

В течение 28 августа наши войска вели бои на окраинах гор. Ржева, юго-восточнее Клетская, северо-западнее Сталинграда, а также в районах Прохладный, Моздок и южнее Краснодара.

На других участках фронта никаких изменений не произошло.

Наши корабли в Черном море потопили подводную лодку противника.

За 27 августа на различных участках фронта частями нашей авиации уничтожено или повреждено до 25 немецких танков и бронемашин, более 150 автомашин с войсками и грузами, до 40 поездов с боеприпасами, 12 автоцистерн с горючим, подавлен огонь 8 батарей полевой и зенитной артиллерии, взорван склад боеприпасов, рассеяно и частично уничтожено до 2 батальонов пехоты противника. В Балтийском море наша авиация потопила немецкий транспорт.

На одном из участков Западного фронта наши войска вели активные боевые действия и заняли ряд населенных пунктов. Часть, где командиром тов. Щеглов, овладела тремя населенными пунктами. Только в бою за пункт Г. уничтожено свыше 100 гитлеровцев. Захвачено 10 пулеметов, большое количество боеприпасов и военного имущества. Танкисты под командованием тов. Бурмыга уничтожили 6 противотанковых орудий, 6 минометов и истребили до роты гитлеровцев. Экипаж танка лейтенанта Исламова и политрука Мягкоголова зашел в тыл отступающим немцам и уничтожил свыше 90 гитлеровцев. На другом участке фронта наше стрелковое подразделение при поддержке танков ворвалось в населенный пункт, прервавший противником в сильно укрепленный узел сопротивления.

В районе северо-западнее Сталинграда наши войска вели ожесточенные бои с группировкой против-

ИЗ УТРЕННЕГО СООБЩЕНИЯ 29 АВГУСТА

В течение ночи на 29 августа наши войска вели бои с противником на окраинах гор. Ржева, юго-восточнее Клетская, северо-западнее Сталинграда; северо-восточнее Котельниково, а также в районах Прохладный, Моздок и южнее Краснодара.

На других участках фронта никаких изменений не произошло.

Нашими кораблями в Баренцевом море потоплены 2 транспорта противника общим водоизмещением в 12.000 тонн.

В районе северо-западнее Сталинграда наши часты отбили несколько танковых атак противника и, перейдя в контратаку, потеснили гитлеровцев. В этом бою захвачено у немцев 12 орудий, 24 пулемета и боеприпасы. На другом участке продолжались ожесточенные бои с танками и мотопехотой противника, прорвавшимися в глубь нашей обороны. В ходе этих боев немецко-фашистские войска понесли большие потери в живой силе и технике.

В районе северо-восточнее Котельниково бойцы одной нашей часты отбили атаку противника. Уничтожено 2 немецких танка и 150 гитлеровцев.

Южнее Краснодара наши войска в боях за высоту Н. разгромили

ника, прорвавшейся в глубину нашей обороны. Немецкие войска, а также их наемники — итальянцы и румыны несут огромные потери. Гвардейцы энской части за два дня боев отбили многочисленные атаки гитлеровцев, а затем, перейдя в контратаку, выбили врага из одного крупного населенного пункта. В ходе этих боев гвардейцы уничтожили до 2,5 тысячи солдат и офицеров противника. Особенно большие потери противнику несут гвардейцы-минометчики и танкисты. Огнемми залпами по скоплениям неприятеля минометчики уничтожили 3 артиллерийских и 10 минометных батарей, 12 танков и более 100 автомашин. Разведка энской танковой части обнаружила скопление вражеских танков и пехоты. Отступив в ложину, в которой сосредоточились противник, танкисты в ожесточенном бою уничтожили 9 немецких танков и истребили до 300 гитлеровцев.

В районе северо-восточнее Котельниково наши войска отбивали атаки противника. На одном участке немцам удалось было несколько продвинуться вперед. Однако контратакой неприятель был отброшен. В этом бою уничтожено 4 танка и до 2 рот гитлеровцев.

Южнее Краснодара нашими частями отбиты попытки противника прорваться в глубь нашей обороны. Немцы потеряли в этих боях более 2 рот пехоты. На другом участке моряки-артиллеристы под командованием т. Савчинок уничтожили 7 немецких танков, 2 артиллерийских батареи и до батальона пехоты противника.

В районе юго-восточнее Прохладный уничтожена и частично захвачена группа парашютистов-автоматчиков.

Несколько латвийских партизанских отрядов в боях с немецкими захватчиками истребили 213 солдат и офицеров противника. Партизаны сожгли танк и захвачено у немцев 8 пулеметов, много винтовок и боеприпасов.

204 полк 97 легкой пехотной немецкой дивизии. Подбито 6 танков и уничтожено несколько сот солдат и офицеров противника. На другом участке морские минометчики под командованием тов. Константинова минометным огнем уничтожили более 100 гитлеровцев.

В районах Прохладный продолжались бои, в ходе которых уничтожены 3 немецких танка и до роты пехоты неприятеля.

На одном из участков Ленинградского фронта наши подразделения в течение 5 последних дней отражали атаки противника, пытавшегося вернуть потерянные им рубежи. В ходе этих боев подбито 2 немецких танка, уничтожено 3 орудия, 17 станковых пулеметов и до батальона пехоты противника. Захвачены трофеи и пленные.

Партизанские отряды, действующие на Северном Кавказе в тылу противника, наносят большой урон немецко-фашистским захватчикам. Партизаны с каждым днем все более успешно действуют по коммуникациям противника. Для борьбы с одним партизанским отрядом немцы бросили румынский полк. Потеряв в боях с партизанами 400 солдат и офицеров, румынские войска отступили. Партизаны захватили оружие и военное имущество.

За дисциплину, за слаженность, за безаварийность

В дни Отечественной войны, когда воины Красной Армии с беззаветным мужеством и героизмом защищают каждую пядь родной земли, не жалея крови и даже самой жизни, железнодорожникам выпала почетная задача — обеспечить фронт всем необходимым для нанесения ошеломляющего врагу смертельного удара. Эта задача может быть выполнена успешно при соблюдении следующих условий: своевременное, бесперебойное производство войсковых эшелонов и безаварийное их проследование. К сожалению, на Северной дороге к вопросам безопасности ряд работников относятся наплевательски и, как результат, дорога при всех прочих неплохих показателях, терпит поражения на отдельных участках.

Отдельные низовые работники и даже командиры, грубо попирают основной закон транспорта — Правила технической эксплуатации, работая на авось, причиняют подчас своими действиями неисчислимые потери своей родине. Нарушения Правил технической эксплуатации на Северной стали довольно частым явлением.

Чем же иным можно объяснить, что 10 августа на разезде 886 км. при проходе поезда № 71 на обгоне стоял поезд № 909 под управлением машиниста Зарубина, который спал на паровозе и в момент прохода поезда № 71 привел в движение свой поезд, грубо нарушив Правила технической эксплуатации. Еще более возмутительный случай произошел 23 августа на станции Холмогорская. Следствие по этому делу показало, что целая система мелких нарушений Правил технической эксплуатации приводит к крупному поражению. С ведома зам. начальника станции Исакогорка Пузанова и согласия начальника отделения движения Резникова поезд № 917 был сформирован заводом неправильно и отправлен не подлежа, но горько-командирский решил «авось дойдет». На пути ему встретились другие разгильдяи в лице машиниста поезда № 2202 Г. Полякова, его помощника Савина, дежурного по станции Холмогорская Конова, лова и главного кондуктора поезда № 2202 Куликова. Они знали, что поезд № 917 стоит на стрелке и тем не менее поезд № 2202 был отправлен вопреки не только Пра-

★
Е. ТРОСТИН,
дорожный ревизор
по безопасности, орденосец.

★
вилами технической эксплуатации, но и здравому смыслу. Нужно надеяться, что Военный трибунал по заслугам оценит действия каждого разгильдяя.

На станции Подюга 13 августа другая группа ротозеев производила маневры. Зная, что станция находилась на уклоне, не закрепили вагоны, и большая их группа ушла в тушик, десятки вагонов были повреждены. Фамилии этих ротозеев: главный кондуктор Титов, старший кондуктор Королева и дежурный по станции Хомидский. Эти, с позволения сказать, работники также получают по заслугам.

В последнее время участились случаи приема поездов на занятый путь. Это видно из того, что в 1942 г. количество их возросло на 55 проц. по отношению к 1941 г.

Некоторые командиры встали даже на путь игнорирования вопросов безопасности движения. Что стоит, например, поведение начальника 2-го паровозного отделения т. Черниченко, который допустил в первом квартале с. г. на путях Вологодского склада топлива 102 схода подвижного состава. Когда же, наконец, руководство дороги призывает его к порядку?

Нельзя обойти мимо и вопросы содержания пути, состояние которого на отдельных дистанциях должно вызвать чувство беспокойства тревоги за безопасность проходящих по этим путям составов с ценнейшими грузами. Много таких мест в пути, где все стыковые болты слабы, шпалы отрясы и находятся на весу, почти все накладки парноколейные, а отдельные стыки с такими накладками являются несоединенными и угрожают безопасности движения поездов.

Такое положение имеется на околотке, где дорожным мастером тов. Пшеницын. О чем же думает начальник службы пути тов. Улюгов? А ему лучше, чем кому-либо, известно положение на таких дистанциях.

Есть на Северной не мало отличных и преданных своей родине патриотов, честно и самоотверженно

работающих на своем посту. 21 августа с. г. злостный разгильдяй дежурный по станции Макарово Лазарев отправил на перегон Макарово—Данилов баластную вертушку для разгрузки, после чего, преступив нарушив Правила технической эксплуатации, дал согласие станции Данилов отправить пассажирский поезд № 82 на этот занятый перегон. Только благодаря честной работе машиниста Бельчича не произошло крушения пассажирского поезда. Военный трибунал осудил преступника Лазарева на 5 лет. Нужно надеяться, что начальник дороги тов. Груничев достойно оценит отличную работу машиниста Бельчича.

В чем же причина всех поражений? Не является ли это результатом незнания работниками Правил технической эксплуатации?

Проведенный анализ показывает, что подавляющее большинство нарушителей знают закон транспорта, но халатничают, не выполняют его. Со стороны отдельных командиров отсутствует повседневный оперативный контроль за своими работниками, они проходят мимо таких безобразий и нарушений и не реагируют на них. Партийные организации мало занимаются вопросами безопасности движения и не мобилизуют массы на безаварийную работу. Ревизоры по безопасности не все еще являются беспощадными контролерами и подчас также не замечают творящихся вокруг них безобразий.

Нужно сейчас повести решительную борьбу с бракоделами и нарушителями Правил технической эксплуатации. Партийные организации должны создать обстановку общественного презрения к авариям и выбивать тем самым почву из-под ног у нерадивых работников. Нужно твердо помнить каждому железнодорожнику, что авария — это пособник нашего заклятого врага, и нет ему места в нашей среде. Не оставлять не наказанным ни одного случая брака в работе, клеймить позором разгильдяев и лодырей. Только таким путем мы можем добиться, чтобы на дороге была железная воинская дисциплина, гарантирующая безаварийность.

Диспетчер Гаврильченко

На Бабаевском отделении тов. Гаврильченко был дежурным по разезду Пачевский.

Исключительный порядок в работе, чистое и опрятное ведение служебных книг, регулярная учебная смена, своевременное и точное выполнение распоряжений и приказов отделения — все это ярко выделяло его из числа многих командиров полевых станций.

В начале июня его перевели за диспетчерский стол. Прилежно, энергично взялся он за эту работу. Диспетчеры Бабаево — сильные диспетчеры. В этот период сто процентное выполнение графика у них было системой. У нового диспетчера не было записки к товарищам. Он тщательно изучал свой участок, присматривался к людям. В первую декаду его измерения были невелики — отправлено поездов по расписанию 66,6 проц., проследовало — 53,8 проц., участок, вая скорость — 16,9 км.

Освоившись с работой, включившись в соревнование с диспетчерами, во вторую декаду июня тов. Гаврильченко уже значительно улучшил свои измерения. Он отправил по расписанию 82,8 проц. поездов, на 76,6 проц. обеспечил графиковое их проследование. Техническую скорость перевыполнил.

Учился, договаривал, научившись догадываться и перенять — для хорошего работника закон. Так поступил и т. Гаврильченко.

Вскоре, как он стал работать диспетчером, ему был дан приказ организовать скоростную сдачу поезда № 1008/982 Вологодскому узлу. Выдав соопутке машинисту тов. Козлову, заключив договор с гл. кондуктором и дежурными по станциям, т. Гаврильченко провел этот поезд из Череповца в Вологду за 3 часа 41 минуту. На этом участке такая оперативность была достигнута впервые.

Тов. Гаврильченко не упустил из виду и других дел. С дежурным по разезду Кушуба он заключил договор на быструю грузовую работу. Со сборным поездом № 1411 он подвел в Кушубу для выгрузки 21 вагон. Со сборным поездом через 4 часа и 1 минуту эти вагоны ушли уже порожними. За это дежурство т. Гаврильченко получил благодарность от начальника отделения.

Ночь, Гаврильченко за диспетчерским столом.

— Молодое... Проверьте маршрут лично.

— Роша... К вам вышел поезд № 985. Машинист Симоненко едет плохо. Поезду упрощает срыв с графика. Требуется особая своевременность. Смотрите, чтобы не получилось замещения, чтобы машинисту зацепиться было не за что.

— Понятно! Есть! Выполнено! Когда слушаешь ясные, четкие распоряжения т. Гаврильченко и полные распорядности доклады дежурных, то воображение рисует поле, командный пункт, стройную, подтянутую фигуру командира.

Своевременной информацией с подхода поездов, о их движении, о роде грузов и количестве вагонов, там, где предстоит маневр, тов. Гаврильченко обеспечивает станционникам четкость в работе и быстроту. Но и он требует четкости. В его смене сознательная дисциплина.

На оперативном совещании разбранил случай несвоевременного формирования поезда в Череповце. Для информации о положении на станции в этот период был вызван тов. Гаврильченко.

— Я вас слушаю! — громко дал знать о своем приходе тов. Гаврильченко и встал; вытянув руки по военному.

— Разрешите идти? — спросил он начальника, когда касаясь его вопросы были исчерпаны, и по военному же, быстро повернувшись, вышел.

Поведение Гаврильченко не было рисовкой. Это примерная дисциплина командира, транспортника на своем ответственном посту.

В соревновании диспетчеров Бабаевского отделения т. Гаврильченко держит сейчас первенство.

В. Катышев.

Склады топлива — решающее звено в подготовке к зиме

2.*) ПОЧЕМУ НИЗКА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Руководители Няндомского отделения паровозного хозяйства часто жалуются на недостаток рабочей силы.

— У нас особо неблагоприятно с кадрами на складах топлива, — говорят они. — Мы сигнализируем об этом, посылаем телеграммы в управление, в вышестоящие партийные и советские органы.

Действительно вопрос о кадрах здесь — узкое место. На складе топлива ст. Лепша рабочей силы имеется только 60 проц. к плану, причем половина рабочих — новички. Такое же положение в Коноше, не намного лучше и в Няндоме.

Но во всем этом повинны в первую очередь сами руководители отделения, которые ничего не делают для организованного набора рабочей силы, надеются, что им пошлют уже подготовленных людей. Заместитель отделения по топливу т. Лобанов не борется против текучести кадров.

На складах нет борьбы и за укрепление трудовой дисциплины. На Коношском складе топлива за 20 дней августа было 29 невыходов на работу. Однако, прогульщики не получали по заслугам. На всех были составлены акты. Но нарушители остались безнаказанными.

Как же используется имеющаяся на складах рабочая сила? Искроуительно плохо. Ведь если бы по настоящему работать с людьми, то положение с кадрами было бы совершенно иное. Все дело в том, что начальники складов топлива — т. Букин (Лепша), т. Парамонов (Коноша), т. Иванов (Няндом) и сам т. Лобанов не заботятся о повышении квалификации работников, не организуют их труд. Писать телеграммы, говорить, что «защита» легче, чем повседневное кропотливо воспитывать людей.

На складах топлива есть не мало замечательных тружеников. В Коноше, например, бригады тт. Москвина, Степкин и Смирновой выполняют нормы выработки не менее чем на 110 процентов. В Няндоме бригада Ф. Голубева дает по полторы и более норм ежедневно. Однако опыт этих бригад не популяризируется.

Соревнование на складах организовано формально. Подписаны коллективные договоры, взяты обязательства, на этом дело и кончилось. А ведь соревнованием надо руководить, проверять выполнение обязательств. Этого нет.

*) См. «Сев. путь» № 100.

А. Быков.

Инициатива в использовании местных ресурсов

В социалистическом обязательстве на достойную встречу XXV годовщины Великой Октябрьской социалистической революции коллектив рабочих и служащих 16 дистанции пути одним из основных пунктов принял: всемерно изыскивать средства и материалы на месте.

Начало было положено с заготовки древесного угля. Кузница с дегтя горнами на станции Скалино поглотила много угля. Негодные шпалы и другую древесину путейцы быстро переработали и создали достаточный запас угля.

Скобы для ремонта шпал изготавливаются из старого полосового железа. Только за июль и первую половину августа изготовлено 1665 шт. скоб. Потребность на 1942 год будет полностью обеспечена. Своими силами отремонтировано костылей 500 кг., болтов — 800 кг., крестовин — 9 шт. и изготовлено протавоугонов 580 шт. Из имеющегося металлолома (консервные банки, остатки кровельного железа

В результате на складах низкая производительность. Склад Лепши 3-й месяц держит первенство. Посмотрим, как обстоит там дело. Из 4 бригад, работающих на складе, ни одна не выполняет норм выработки. Производительность бригады Дятлевой — 66 проц., Ермолина — 65 проц., Кореховой — 62 проц., Коменева — 59 проц. Такого положение на «передовом» складе.

Про склады, занимающие вторые и третьи места, и говорить не приходится. В Коноше из 12 бригад выполняют нормы только 3. Производительность труда в 9 бригадах колеблется от 55 до 88 процентов. В Няндоме из 9 бригад выполняют нормы 4. Особенно плохо работает бригада Гейдана на укладке дров. Здесь производительность труда не поднимается выше 30—40 процентов. В бригаде Дьякова нормы выше чем на 30 проц. не выполняются. Бригада Полякова — 40 проц. Такая же картина и в других бригадах.

Начальник склада топлива ст. Няндомы т. Иванов заявляет:

— Учти у меня некого, нет подходящих людей, из которых бы можно было обучить специалистов.

На этом складе не хватает 2 мотористов, 2 крановщиков, 3 слесарей и других работников ведущих профессий.

В Коноше встали на такой путь подготовки кадров: заключили договоры с «квалифицированными» рабочими на обучение новых людей, а эти «квалифицированные» сами не знают устройства мотора внутреннего сгорания, не имеют слесарного стажа.

Мотористу Кропачеву доверили подготовить 2 мотористов, а сам он, когда у него остановится мотор во время работы, не может наладить его. Спрашивается, может ли готовить такой «специалист» полноценные квалифицированные кадры?

Но это ничуть не беспокоит начальника склада Парамонина. У него так издавна заведено, что моторист не знает мотора, а крановщик крана, потому что права моториста раздаются направо и налево по принципу — умеешь пустить в ход мотор, становишься мотористом.

Такой принцип подбора и подготовки кадров приводит к порче механизмов, создает простои оборудования, агрегатов, к никакой трудовой дисциплине.

А. Быков.