



В топливном отделе беспорядок

Выпускаемая продукция фабрикой «Красное эхо» имеет всесоюзное значение. Ежегодно рыболовная и обувная промышленности Советского Союза получают тысячи тонн высококачественной сетенитки и башмачной пряжи.

За хорошие производственные показатели 1938 года фабрика получила переходящее Красное знамя Александровского хлопчатобумажного треста. Сейчас, когда с каждым днём растёт производительность, фабрика должна решить задачу бесперебойного снабжения топливом.

Все перспективы снабжения топливом и обеспечения им на круглый год есть. Между тем создавшееся положение серьёзно угрожает фабрике остановом и, тем самым, срывом выполнения производственной программы текущего года.

Имеющийся мотофлот в составе 3 катеров и 29 шаланд вполне может осилить задание — вывезти 60 тысяч тонн торфа и 15 тысяч кубометров дров.

Май месяц уже показал, что мотофлот при существующих условиях план не выполнит лишь только потому, что разгрузка шаланд на складе фабрики «Красное эхо» проходит скверно и неорганизованно. Как правило, шаланда с грузом в 25 тонн должна стоять под разгрузкой не более 3—4 часов. На самом деле они простаивают здесь по 5—6 дней, а шаланда № 19 не так давно стояла под грузом 12 суток. Подобное явление не даёт возможности пустить катера даже на половинную мощность.

Кроме того, от медленной разгрузки шаланд последние преждевременно могут выйти из строя, так как давление груза на дно прогибает шаланду, вызывает течь, и если в ней находится торф, то значительная часть его теряет определённые качества.

Мотофлот имеет громадные простои по вине тех же руководителей топливного отдела, в частности, начальника его тов. Гаврилова. За сутки вместо трёх рейсов катер даёт только один, а остальные 14 часов времени числятся как простой.

За май месяц план тремя катерами выполнен на 78 процентов, имея каждый от 190 до 120 часов простоя.

Работники мотофлота не могут относиться к этому спокойно. Однако ж в топливном отделе ежедневно, созерцают эти цифры без краски смущения, ссылаясь на отсутствие рабочей силы.

Прикрываясь «дырявым зонтиком», Гаврилов опустил всю остальную работу по разгрузке топлива. Дело не в том, что недостаёт рабочей силы, а дело в том, что в отделе топлива не умеют руководить и правильно организовать труд.

Начиная с торфмейстера Воскресенского, получающего приличный оклад, кончая рабочими разгрузки, ни одна работа точно до конца не доводится. Стол у Воскресенского завален чертежами. Здесь «проекты» транспортёрной установки, из-за которой недавно получились две человеческие жертвы, прокладки кольцевой узкоколейной линии и так далее.

Всё бы это, конечно, имело большое значение в разгрузочных работах, но как ни странно, из этого ничего не сделано.

Транспортёр заброшен на задний двор фабрики, а когда проведут линию, никому не известно.

Из перевозочного инвентаря осталось 12 вагонеток, остальные негодны.

Работающие на разгрузке вполне могли бы увеличить свою производительность труда в два раза, но у них из-за этого задержка, простои из-за неисправности пути и вагонов.

Машинисты на мотовозе не имеют сдельщины, отчего у них нет заинтересованности в работе.

Сейчас река помелела, шаланды не могут плотно подходить к месту разгрузки, где необходимо благоустроить площадку с тем, чтобы повысить производительность разгрузки.

Всё это известно заместителю директора тов. Кулагину, секретарю партийного комитета тов. Жукову и председателю фабкома тов. Абрамову, но мер к этому почему-то до сих пор никто не принимает.

Для того, чтобы план по вывозке топлива был исполнен, надо немедленно перестроить работу топливного хозяйства, ибо только июнь месяц является решающим, так как в эти месяца вода разрешает пока что грузить до 25—26 тонн на шаланду, но недалеко то время, когда предел погрузки шаланд будет от 8 до 12 тонн.

Надо помнить, что успеху краснознамённой фабрике прежде всего предшествует выполнение плана по вывозке топлива.