

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 44 (2698)

Пятница, 2 июня 1950 г.

19-й год издания

Цена 30 коп.

БЕРЛИН

ЦЕНТРАЛЬНОМУ СОВЕТУ СОЮЗА СВОБОДНОЙ НЕМЕЦКОЙ МОЛОДЕЖИ

Благодарю за приветствие молодых немецких борцов за мир, — участников Общегерманского слета молодежи.

Желаю германской молодежи, активному строителю единой демократической и миролюбивой Германии, новых успехов в этом великом деле.

И. СТАЛИН.

Партийная организация судна

Создание на буксирах, пассажирских и путевых судах боеспособных партийных организаций — дело первостепенной важности, ибо от того, как подобраны и сплочены судовые коллективы, как они мобилизованы на выполнение поставленных перед ними задач, зависит в огромной мере успех перевозок пароходо-хозяйственных грузов на речном транспорте.

Политорганизмы речного транспорта, опираясь на поддержку территориальных партийных организаций, сделали немало, чтобы укрепить партийные организации на флоте, создав их на многих судах транзитного и местного флота. Число партийных организаций во многих бассейнах на этом году возросло. Так, в Нижнеиртышской пароходстве в прошлом году было 8 судовых парторганизаций, а ныне — 14, в Волжском грузовом было 27, стало 36, в Западносибирском пароходстве количество судовых парторганизаций удвоилось и т. д.

В межнавигационные месяцы была проведена большая работа по подготовке кадров; партийный актив учился на курсах пропагандистов и агитаторов, на семинарах секретарей парторганизаций и парторгов. Перед началом навигации была произведена расстановка партийных и комсомольских сил, учитываясь целесообразность их концентрации на решающих участках флота. Первичные партийные организации на судах иные обединяют значительный отряд коммунистов плавсостава и являются большой силой в деле организации масс речников на выполнение и перевыполнение поставленной сталинской программы.

У судовой парторганизации широкое поле деятельности. Будучи первичной организацией производственного типа, она облечена правом контроля хозяйственной деятельности администрации судна и, следовательно, имеет большие возможности влиять на производственную жизнь всего судового коллектива.

Коммунисты судна должны быть вожаками социалистического соревнования, организаторами колективной стахановской работы, борцами за все новое, передовое, что способствует дальнейшему поиску речного транспорта и его техническому прогрессу. Они должны развивать критику и самокритику как могучее средство для неуклонного движения вперед.

Судовая парторганизация обязана итти всегда во главе всего коллектива, насыжая крепкую, железную дисциплину, добиваясь четкости и слаженности всего процесса работы судна. Исключительно ответственна роль партийной организации в постановке политico-воспитательной работы, в повышении идейного кругозора коммунистов и беспартийных, в воспитании членов команды в духе социалистического отношения к труду, горячей преданности советской Родине.

Многие судовые партийные организации с первых же рейсов развернули активную организаторскую и массово-политическую работу. Возьмем, к примеру, парторганизацию бухсира парохода на Днепре «Академик Тимирязев», обединяющую трех членов и одного кандидата в члены ВКП(б). При непосредственной помощи и под руководством парторганизации (секретарь тов. Степанов) команда судна досрочно выполнила пятилетний план перевозок и успешно справляется с выполнением текущих производственных заданий.

Что характеризует эту судовую парторганизацию? Прежде всего ее умение опираться на актив, правильно использовать силу большевистской агитации, пропаганды для решения хозяйственных задач и укрепления дисциплины в коллективе. Партийная организация является лучшей соревнования за звание «Отличная судовая вахта». Коммунисты судна возглавляют соревнование по профессиям, являемый личный пример в этом соревновании, систематически проводят беседы на политические и экономические темы. Регулярно выпускается стенная газета. Часто проводятся открытые партийные собрания, на которых готовятся здесь заблаговременно. Коммунисты судна создали политику для комсомольцев и руководят кружком по изучению биографии И. В. Сталина.

Все речные бассейны обладают вестью о выдающемся успехе команды волжского парохода «Байкал», доставившего в Сталинград гигантский плот объемом в 60 тысяч кубометров. В достижении этой замечательной победы велика организующая роль парторганизации. Судовая парторганизация (секретарь тов. Аносимов) всеми средствами массово-политической работы помогала капитану судна тов. Григорьеву и механизму тов. Лазунину с честью выполнить задачу досрочной доставки городу-герою — Сталинграду леса для нужд восстановления и строительства.

Активно борется за выполнение стахановской программы речников страны.

Извещение

IV пленум ЦК профсоюза рабочих речного транспорта, назначенный на 14 июня, переносится на 4 июля с.г.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Телеграмма товарища И. В. Сталина Центральному совету Союза свободной немецкой молодежи (1 стр.).

Все силы — на досрочное выполнение навигационного плана (1 стр.).

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ: И. Леонов. — Канцелярский стиль руководства (2 стр.).

Письма читателей (2 стр.).

Л. Опарин, А. Процюк. — В рубке — капитан-механик (3 стр.).

М. Пономарев. — Строго соблюдать Правила плавания (3 стр.).

Н. Шагурин. — Больше чуткости к запросам пассажиров (3 стр.).

Сергей Сартаков. — Флаг навигации. Рассказ (3 стр.).

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ: С. Постников. — Правила с изъянами (4 стр.).

Наша консультация (4 стр.).

За рубежом. Обзор телеграмм (4 стр.).

Все силы — на досрочное выполнение навигационного плана

„Сегодня работаем на сэкономленном топливе“

Листки «молнии» такого содержания уже трижды с начала навигации выпускались на камском грузо-пассажирском пароходе «Молотов-Скрябин». Как известно, команда этого судна первой на речном флоте подхватила почву Л. Корабельниковой и Ф. Кузнецова, решив, наряду с отличными эксплуатационными показателями, добиваться экономии топлива и смазки с тем, чтобы в каждом рейсе Молотов-Горький — Молотов один сутки работать на сбереженном топливе. Этот рейс длится одиннадцать дней. За месяц работы команда сберегла свыше 20 тонн мазута и три плавма за счет этой экономии. Апреле-майский план перевозок был завершен ею уже 22 мая.

...На судне — «большой» день. Сегодня в красном углу происходит выездное заседание президиума Камского бассейнового комитета профсоюза рабочих речного транспорта. На повестке дня — сообщения капитана парохода тов. Дубровинского, механика тов. Петрова и председателя судового комитета тов. Мартынова о ходе выполнения стахановского плана коллектива и обязательства по комплексной экономии.

Доказанные немноговремя. В основном они излагают факты, только факты. Их рассказывают о главном — о том, что обеспечило коллективу успех в работе.

Первое основное — широкое, гласное соревнование. В нем участвуют все три вахты, кто занят в этих вахтах. Люди соревнуются страстью, с огоньком, добиваясь неуклонного повышения производственных показателей. По условиям соревнования требуется, чтобы и расписание не было нарушено, чтобы план был выполнен, чтобы топлива было меньше израсходовано. Каждый день, когда подводится итог работы вахты, победители спешат по «схеме адресу председающего» слова: «Заставка обогните вас». И это не пустая угроза: в разное время победителем в соревновании выходил то одна, то другая, то третья вахта. Строгий учет ясности результатов труда каждого — вот что делает соревнование на судне действенным.

Капитан тов. Дубровский подкрепляет свое сообщение очень интересным документом — листом, на котором занесены данные о ходе реализации плана. В левой стороне листа записаны основные пристани линии, которую обслуживает пароход «Молотов-Скрябин». Затем идут числа и данные о выполнении плана. На листе напльдно представлены плоды колективного труда. 3 мая пароход отправился из Молотова в очередной рейс до Горького и тогда выполнение апреле-майского плана составляло всего 16 проц. Через сутки, когда подходили к пристани Бабка, процент выполнения плана поднялся до 20, а еще через сутки, у Елабуги, до 27,3. Еще через сутки, на подходе к Казани, процент выполнения плана поднялся до 38,5. В таком ритме и темпе настартовали цифры ежедневно. 13 мая, когда пароход приближался к Молотову, выполнение плана возросло до 75 проц., а 22 мая, при возвращении из очередного рейса, в районе Чистополя, апреле-майский план был завершен.

Механик тов. Петров рассказал президиуму бакомрече, благодаря чему машина команда получает экономию. Капитан тов. Мартынов, наставник судовых партийных организаций здесь механических включаясь работниками береговых парторганизаций, которые, в силу ряда обстоятельств, лишены возможности принимать непосредственное участие в жизни парторганизаций на судах. Таким образом, в углу в Финском заливе парторганизации несут ответственность за то, что судовые парторганизации оказались на деле не жизнедеятельными. С блаженством политотдела пароходства и его начальника тов. Полопина, пристава судового парторганизации, быстрее устранять недостатки.

Однако далеко не все парткомы плавсостава, а также политотделы устранили недостатки, имевшиеся в практике их руководства судовыми парторганизациями в прошлую навигацию, на что спротивились администрации судна и, следовательно, имеют большие возможности влиять на производственную жизнь всего судового коллектива.

Капитан тов. Дубровский подкрепляет свое сообщение очень интересным документом — листом, на который занесены данные о ходе реализации плана. В левой стороне листа записаны основные пристани линии, которую обслуживает пароход «Молотов-Скрябин». Затем идут числа и данные о выполнении плана.

Соревнования главное — не успокаиваться, двигаться вперед. Первые спехи в борьбе за план перевозок и экономию топлива привели команду к мысли выскочить у себя почин коллектива московско-окского парохода «Каманин» и взять обязательство по лучшей сохранности судового имущества. На судне решили так сберегать инвентарь и тяжелое, чтобы он служил дальше.

Дружная работа всего судового коллектива — залог успешного выполнения принятых им обязательств. Во время одного из рейсов пришло приказание погрузить на пристани Оханско посевной материал. Грузчики не было, и на погрузку вышли члены команды. 35 тонн посевного материала было погружено за 35 минут — по тонне в минуту.

— Такой работы я еще не видел, — восхищенно заявил начальник пристани тов. Рассудов.

Хорошо отзываются о судне пассажиры, встречающие со стороны каждого, от капитана до приставки, доброжелательно относящиеся к себе.

Соревнования главное — не успокаиваться, двигаться вперед. Первые спехи в борьбе за план перевозок и экономию топлива привели команду к мысли выскочить у себя почин коллектива московско-окского парохода «Каманин» и взять обязательство по лучшей сохранности судового имущества. На судне решили так сберегать инвентарь и тяжелое, чтобы он служил дальше.

Серьезные успехи добились также команды пристани «Баку» (капитан тов. Абдуллаев), приложив усилия для выполнения плана перевозок и экономии топлива.

Среди грузчиков наилучших результатов в борьбе за досрочную реализацию апреле-майского плана добились бригады тов. Елескова, Кособуко, Демьянёва, Дементьева.

г. МОЛОТОВ (по телеграфу).

* * *

Теплоход «Владимир Ленин» Енисейского пароходства (капитан тов. Чечкин, механик тов. Рогманов) 23 мая выполнил пятидневный план судна. Теплоход сделал 119 миллионов условных тонно-километров.

КРАСНОЯРСК (по телеграфу).

План выполнен досрочно

План выполнен досрочно — на 129,1 проц., по первые сутки впереди плана перевозок и экономию топлива.

Среди грузчиков наилучших результатов в борьбе за досрочную реализацию апреле-майского плана добились бригады тов. Елескова, Кособуко, Демьянёва, Дементьева.

г. МОЛОТОВ (по телеграфу).

* * *

Теплоход «Владимир Ленин» Енисейского пароходства (капитан тов. Чечкин, механик тов. Рогманов) 23 мая выполнил пятидневный план судна. Теплоход сделал 119 миллионов условных тонно-километров.

КРАСНОЯРСК (по телеграфу).

П о р о д н о й с т р а н е

ПЯТНАДЦАТЬ ГОДОВЫХ НОРМ

БРАМATORСК, 31 мая. (ТАСС). Вчера на станком заточника инструментального цеха Краматорского завода тяжелого станкостроения Максима Яценко появился красочный плакат, посвященный его новому успеху: стахановец слал последнюю партию инструмента, изготовленного в счет пятнадцатой годовой нормы.

Знатный заточник непрерывно повышая производительность, даёт продукцию только отличного качества.

Пес с стахановскую вахту в честь сессии Верховного Совета СССР, Яценко ежедневно выполняет пять норм.

КАЖДАЯ СКВАЖИНА БУРИТСЯ ДОСРОЧНО

УФА, 31 мая. (ТАСС). Каждую скважину бурят досрочно — под таким девизом среди бурильщиков треста «Туймазанефть» развернулось соревнование в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР. Сейчас в Туймазах каждая скважина сдается с опережением графика. Это позволяет тресту перевыполнить майское задание на 20 процентов.

Наряду с известными мастерами скважинного бурения добиваются успехов и мелкие нефтяники. Систематически перевыполняют задания бригады тов. Чиркова, Алексеева, Блохина и другие.

Забота об образовании детей

По числу учащихся Советский Союз занимает первое место в мире. В начальных и средних школах нашей страны учатся 34 миллиона детей, что в четыре раза с лишним превышает число детей, обучавшихся в дореволюционной России.

Советское правительство, партия, лично товарищ И. В. Сталин повсевременно заинтересованы в воспитании и образовании подрастающего поколения. На нужды народного образования ежегодно тратятся огромные суммы. В 1949 году на народное просвещение по государственному бюджету СССР были израсходованы 60 миллиардов 800 миллионов рублей.

В Советском Союзе более 200 тысяч школ, в них обучаются и воспитываются 12 миллионов детей. Для 40 народов создана новая письменность. Преподавание в советских школах ведется более чем на ста языках народов Советского Союза.

(ТАСС).

Ценная инициатива лесорубов

БЕМЬ (Карело-Финская ССР), 31 мая. (ТАСС). Лесорубы Августовского лесопункта пронесли древесину зимней заготовки по магистральной реке Кемь и слали ее сплавщикам. Сейчас они приступили к летним заготовкам.

Лес, заготовленный летом, обычно остается на месте до следующей сплавной навигации. Отсутствие легких дорог не позволяет перевозить его в реке.

Лесорубы

<

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

Правила с изъянами

Издательством Министерства речного флота выпущены «Правила по технике безопасности на погрузо-разгрузочных работах в речных портах-пристанях», составленные Центральным отделом труда и заработной платы министерства.

К сожалению, эти правила вышли в свет с весьма большим числом изъянов, снижающих их практическое значение. В них много недоказанного, много нерациональных формулировок.

Так, в § 13 применительно к тяжелым портальным кранам введено такое понятие, как «расстояние между осью внутреннего рельса». § 14 получает, что «предметы портатов... должны соответствовать требованиям правил о габарите приближения строений». Трудно предположить, чтобы внутри портатов имелось какое-то «строение». § 18 утверждает, что «после перегрузки зерновых работ территория должна быть... покрыта зерном или шлаком». Зачем? Чтобы загрязнить портовые площадки?

В § 28 и § 30 авторы вводят новое должностное лицо на principle: старшего производителя работ, просто производителя работ, взамен имеющихся в портах-пристанях мастеров погрузочных работ и бригадиров грузчиков.

Чтобы усилить внимание к вопросам техники безопасности, § 30 и § 31 требуют, чтобы инструктаж бригады грузчиков по безопасности труда осуществлялся «посредством работы», который должен сделать соответствующую запись об этом на наряде бригады, а также лежачим инспектором, который тоже должен написать об этом в том же наряде, затем каким-то «руководителем работы» и заведующим складом, которые, правда, никаких наименований в нарядах делать уже не должны, — очевидно, за недостатком места. Обилие «инструкторов» невольно выводит на мысль о столь русской пословице: «У смысла никне доля без глагола».

Авторы рекомендуют в § 37 применять раскатывание грузов, перегружаемых кранами, с помощью «багоргов» (т. е. багров с рукоятками). Уместно напомнить авторам, что в § 7 они сами категорически запрещают применение крюков при ручной перевозке груза. Почему же при работе на механизмах разрешено применять даже багоры?

§ 72-23 запрещает производить «подъем груза при косом натяжении каната». Очевидно, речь идет о запрещении производить краном подтаскивание груза: ведь авторам должно быть ясно, что если косом натянут канат груза нельзя поднять... § 79 запрещает применять в качестве стропов «металлические перекрученные трости». В чем тут дело? Ведь любой металлический трост состоит из проволов, придающих ему прочность между собой. Можно лишь подговариваться, что авторы имеют в виду котлы на тросте. Правила устанавливают новый вид канатов, «каститильные канаты» (?), а также открывают неизвестные ранее возможности использования пловучих кранов. В § 99 прошлое сказано: «Груз на палубу пловучих кранов должен опускаться плавно и распределяться на них равномерно». Авторы, как видно, не желают считаться с категорическим запрещением применять на краны что-либо, кроме топлива и воды.

Вопреки нормам Регистра СССР, § 102 говорит, что вход в шахту лифта должен иметь автоматические запоры, позволяющие открыть лифт только в том случае, если включен привод». Какой привод? Если привод кабины лифта, то, наоборот, лифты в своем случае не должны открыватьсь по установке тяжелого груза. § 149 требует в пункте «в», чтобы все

авторы с серьезным видом указывают, что высота штабеля зерна или муки и кофе в мешках может достигать при механизированном способе штабелирования 15 метров! Это составляет примерно 50 разов. Что же становится с нижними рядами мешков? Кто будет пытаться уложить груз на такую высоту в один штабель?

Рассматриваемые «Правила» имеют нечто и других дефектов.

Наличие сельского брака в составленных Центральным отделом труда и заправщиками «Правил» обясняется тем, что в большинстве случаев рукоюющие работники этого отдела, в частности тт. Балинин, Ермаков, Габинский, не считают нужным консультироваться с работниками эксплуатационных цехов, решая все вопросы самостоятельно и нередко без достаточного знания дела. Отрывы от практики, кабинетные методы, нежелание считаться с мнением эксплуатационных управлений и даже с мнением Центрального технического управления, забракованный проект рассматриваемых здесь «Правил», привели в данном случае к такому печальному результату.

Инж. С. ПОСТНИКОВ,
начальник отдела портов Главного флота.

Дымовая завеса

Девять лет назад в левом крыле Архангельского речного вокзала дымовым щупом разместился УРС Северного пароходства, самочинно отняв у хозяина помещения 140 квадратных метров. Часть здания заняла под склады и конторы.

Архангельский речной вокзал, надо полагать, как в сказке: зимой тепло, летом через открытые окна вливается свежий речной воздух. Нет комнаты для пассажиров — тепловая. Нет комнаты для почты, пассажиры несут привеси в порядок своей туалет и умываются. Мы не говорим уже о мало-мальски приличном результате, где пассажир мог бы пообедать.

В прошлом году в газете «Речной транспорт» был опубликован фельетон,

о заслуженном «Вокзал в плену».

Управление Северного пароходства сообщает, что в настоящее время принял меры по освобождению помещений, а именно: 1. Переселена база плавсостава, занимавшая ранее право крыло вокзала; 2. Планируется переселение работников УРСа, занимающего левое крыло. Вся эта забота связана с началом Северного пароходства — Н. Молинки.

Но почему оказалось всего лишь пятьдесят квадратных метров. Часть здания заняла под склады и конторы.

Живут руководители, как в сказке: зимой тепло, летом через открытые окна вливается свежий речной воздух.

Зато на оставшемся свободном пятаке для пассажиров — тепловая. Нет комнаты для почты, пассажиры несут привеси в порядке, чтобы умыться. Мы не говорим уже о мало-мальски приличном результате.

В зале проходит Николай Королев. Перед

заправщиком он ляжет лет прослужил в Советской Армии.

АРХАНГЕЛЬСК (наш корр.).

Наша консультация

ВОПРОС: Тов. Личенко (Балаковское пароходство) просит разъяснить, подлежит ли оплате брак, произошедший по вине работника.

ОТВЕТ: Полный брак, произошедший по вине рабочего, оплата не подлежит. Если по вине рабочего получился частичный брак, т. е. изделие хотя и не удовлетворяет полностью установленным требованиям, но все же может быть частично использовано, оплата производится в соответствии с процентом годности продукции, но не выше половины тарифной ставки данного работника.

В тех случаях, когда полный брак произошел не по вине рабочего, ему оплачивается 1/3 тарифной ставки повременщика соответствующего разряда. Частичный брак не по вине рабочего оплачивается в том же самом размере с учетом степени годности изделия, но не ниже 2/3 тарифной ставки.

Полная оплата брака не по вине работника предусматривается в случаях: когда брак произошел вследствие дефекта в обрабатываемом материале (трещины, раковины в металле) и был обнаружен после того, как на сборку или обработку детали затрачено не менее одного рабочего дня, при этом же времени в отдельных местностях, направленных в райцехам Крайнего Севера, со дня моей работы? — спрашивает Тимофеев.

ВОПРОС: Тов. Бурочкин (Городенский машиностроительный завод) просит разъяснить, считывается ли при начислении премии получаемая процентная надбавка за выполнение

задачи.

ОТВЕТ: Нет, не имеется. Льготы, предусмотренные законом для лиц, работающих в отдаленных местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, рас пространяются на тех работников, которые

заключили договор о работе в этих местностях на срок не менее трех лет. Поскольку вы договор заключили 1 января 1950 года, то льготы на вас распространяются со дня заключения договора, т. е. с 1 января 1950 года.

ВОПРОС: Могу ли я получить на руки столовые деньги, если я не буду использовать коллективное питание на судне?

ОТВЕТ: Столовые деньги на руки не выплачиваются, а расходуются исключительно на организацию коллективного питания.

Отказ от участия в коллективном питании не может служить основанием для выдачи премии за выполнение нормативов рукою работника предприятия.

ВОПРОС: Могу ли выплачивать премии работникам отдельных цехов, выполнившим свои показатели, если завод в целом плана не выполнил? — спрашивает тов. Плюзьев (Белгородское Онержское пароходство).

ОТВЕТ: Столовые деньги на руки не выплачиваются, а расходуются исключительно на организацию коллективного питания.

Отказ от участия в коллективном питании не может служить основанием для выдачи премии за выполнение нормативов рукою работника предприятия.

ВОПРОС: Я работаю непрерывно с 1946

года на приставке Салехард. Письменный договор о работе я заключила только с 1 января 1950 года. Имею ли я право на льготы, предусмотренные законом для лиц, работающих в отдаленных местностях, направленных в райцехам Крайнего Севера, со дня моей работы? — спрашивает Тимофеев.

ОТВЕТ: Нет, не имеете. Льготы, преду

смотренные законом для лиц, работающих

в отдаленных местностях, приравненных

к районам Крайнего Севера, рас пространяются на тех работников, которые

заключили договор о работе в этих местностях на срок не менее трех лет.

ВОПРОС: Тов. Бурочкин (Городенский машиностроительный завод) просит разъяснить, считывается ли при начислении премии получаемая процентная надбавка за выполнение

задачи.

ОТВЕТ: Нет, не имеется. Льготы, преду

смотренные законом для лиц, работающих

в отдаленных местностях, приравненных

к районам Крайнего Севера, рас пространяются на тех работников, которые

заключили договор о работе в этих местностях на срок не менее трех лет.

ВОПРОС: Тов. Бурочкин (Городенский машиностроительный завод) просит разъяснить, считывается ли при начислении премии получаемая процентная надбавка за выполнение

задачи.

ОТВЕТ: Нет, не имеется. Льготы, преду

смотренные законом для лиц, работающих

в отдаленных местностях, приравненных

к районам Крайнего Севера, рас пространяются на тех работников, которые

заключили договор о работе в этих местностях на срок не менее трех лет.

ВОПРОС: Тов. Бурочкин (Городенский машиностроительный завод) просит разъяснить, считывается ли при начислении премии получаемая процентная надбавка за выполнение

задачи.

ОТВЕТ: Нет, не имеется. Льготы, преду

смотренные законом для лиц, работающих

в отдаленных местностях, приравненных

к районам Крайнего Севера, рас пространяются на тех работников, которые

заключили договор о работе в этих местностях на срок не менее трех лет.

ВОПРОС: Тов. Бурочкин (Городенский машиностроительный завод) просит разъяснить, считывается ли при начислении премии получаемая процентная надбавка за выполнение

задачи.

ОТВЕТ: Нет, не имеется. Льготы, преду

смотренные законом для лиц, работающих

в отдаленных местностях, приравненных

к районам Крайнего Севера, рас пространяются на тех работников, которые

заключили договор о работе в этих местностях на срок не менее трех лет.

ВОПРОС: Тов. Бурочкин (Городенский машиностроительный завод) просит разъяснить, считывается ли при начислении премии получаемая процентная надбавка за выполнение

задачи.

ОТВЕТ: Нет, не имеется. Льготы, преду

смотренные законом для лиц, работающих

в отдаленных местностях, приравненных

к районам Крайнего Севера, рас пространяются на тех работников, которые

заключили договор о работе в этих местностях на срок не менее трех лет.

ВОПРОС: Тов. Бурочкин (Городенский машиностроительный завод) просит разъяснить, считывается ли при начислении премии получаемая процентная надбавка за выполнение

задачи.

ОТВЕТ: Нет, не имеется. Льготы, преду

смотренные законом для лиц, работающих

в отдаленных местностях, приравненных

к районам Крайнего Севера, рас пространяются на тех работников, которые

заключили договор о работе в этих местностях на срок не менее трех лет.

ВОПРОС: Тов. Бурочкин (Городенский машиностроительный завод) просит разъяснить, считывается ли при начислении премии получаемая процентная надбавка за выполнение

задачи.

ОТВЕТ: Нет, не имеется. Льготы, преду

смотренные законом для лиц, работающих

в отдаленных местностях, приравненных

к районам Крайнего Севера, рас пространяются на тех работников, которые

заключили договор о работе в этих местностях на срок не менее трех лет.

ВОПРОС: Тов. Бурочкин (Городенский машиностроительный завод) просит разъяснить, считывается ли при начислении премии получаемая процентная надбавка за выполнение

задачи.

ОТВЕТ: Нет, не имеется. Льготы, преду

смотренные законом для лиц, работающих

в отдаленных местностях, приравненных

к районам Крайнего Севера, рас пространяются на тех работников, которые