

Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

41 проц. имели заработок до 500 рублей.

Мы упорядочили систему оплаты паровозных машинистов. Вместо большого количества дробных норм, доходивших до 10—15 на тягловое плечо, по каждому тяговому плечу установлены две нормы — тризатные и сборные поезда. Однако не все еще благополучно с нормированием труда машинистов. Дежурные по депо и нарядчики в погоне за уравниловкой часто не дают нарядов на поездки лучшим машинистам, которые уже в первую половину месяца выработали свою норму и дают предпочтение отстающим машинистам. От этого иногда получается, что стахановец, перевыполнивший технические скорости, зарабатывает меньше, чем машинист, ездивший на «малом кланяне», плетущийся со своим поездом, как черепаха. Из-за такого, с позволения сказать, «регулирования» заработка и поездок машинистов часты срывы строенной езды и получается обезличка в обслуживании паровозов.

Мы ввели прогрессивно-сдельную оплату машинистов. За норму пробега в среднем 2100 километров в месяц по сети они получают 22 копейки за километр, при перевыполнении месячной нормы пробега до 10 проц. получают 44 коп. за километр и при выполнении более 10 проц. — 66 коп. за километр. К концу 1936 года, со второго квартала, когда реализуется целый ряд мероприятий, которые мы сейчас принимаем, мы сможем безусловно дать машинисту заработать больше при повышенной норме, чем он зарабатывает сейчас, и пересмотр норм может пойти по линии пересмотра внутренней шкалы прогрессивки. Сегодня машиниста держат еще плохая работа всей сети, держат еще невыполнение графика, нарушение расписания, неподача поездов своевременно и нехватка поездов. Вот почему перед нами стоит остро вопрос о том, чтобы улучшить всю работу в целом. Тем самым мы получим возможность пересмотра норм и дальнейшего повышения заработной платы машиниста и других категорий работников.

Система заработной платы на железнодорожном транспорте требует переработки. На железных дорогах всего 43 проц. работников находится на сдельной оплате, а 57 проц. — повременщики.

Ознакомление с вопросами, которые чаще всего задавались рабочими при обсуждении итогов всесоюзного совещания стахановцев, показывает, что рабочие в вопросах оплаты труда наиболее интересуют перевод с повременной оплаты на сдельную, перевод групповой и бригадной сдельщины на индивидуальную и вопросы уплотнения труда, то есть выполнения с меньшим количеством работников той же работы, которая сейчас выполняется с большим количеством работников, при повышении оплаты труда отстающих работников. Стрелочники, путевые обходчики, сторожа и другие категории и повременщики прямо указывают, что существующая система учета и оплаты их труда не даст им возможности проявить себя полностью и добиться повышения зарплаты на основе роста их выработки.

Мы намерены в ближайшее время распространить прогрессивно-сдельную оплату, которая полностью себя оправдала у машинистов, кондукторов, смазчиков, также и на другие категории работников

железнодорожного транспорта, как-то: станционных смазчиков, рабочих топливных складов, грузчиков, ряд заводских рабочих и тому подобное.

Разрабатываем сейчас вопрос о переводе на сдельщину ряда повременщиков.

На путевых и строительных работах нужно шире внедрять аккордную систему оплаты труда. Практика последних месяцев, когда мы применили эту систему на капитальном ремонте путей и в ряде строительных работ, показала, что эта система дает большой эффект в смысле повышения производительности труда и сокращения излишнего количества работников. Так, по сети количество рабочих, занятых на ремонте пути, уменьшилось со 185 тыс. в июне до 179 тыс. в третьем квартале при увеличении объема ремонтных работ на 27 проц., при росте зарплаты рабочего на 18 проц. и производительности труда рабочего на 30 проц.

Ряд стрелочников, смазчиков, проводников, уборщиков, телефонисток поднимает вопрос об уплотнении труда, то есть одному работать за двух с повышением оплаты труда, конечно при обязательном сохранении качества работы и соблюдении всех правил безопасности движения поездов. На уплотненную можно переводить только тех работников, которые показали высокое качество своей работы, работают без аварий и овладели полностью техникой своего дела. Конечно хороший стрелочник может обслужить и больше, чем сейчас, количество стрелок, и эту возможность надо ему дать, чтобы у него была тоже перспектива повышения своей заработной платы.

Очень серьезно стоит вопрос о бригадной, коллективной, сдельщине. Такая сдельщина существует в ремонте паровозов, а также в ремонте вагонов в депо и заводах. Рабочие просят перевести их на индивидуальную сдельщину, и это надо будет сделать, так как при коллективной сдельщине, при работе в общей котел ударники-стахановцы отдадут часть своего заработка плохим, нерадивым работникам. При переводе на индивидуальную сдельщину следует избежать чрезмерного раздробления норм выработки и расценок. Рабочий должен получать наряд («сдельный ярлык») не на каждую мелкую деталь, а на более укрупненную работу.

Сейчас по большинству депо не выполняется директива ЦК и СНК, данная еще в июле 1933 года об укрупнении расценок. Дают детальные расценки в десятых долях минуты и сотых долях копейки. Например, по ремонту товарных вагонов существует 718 типовых, так называемых «укрупненных норм». Это чересчур много. Мастеру приходится в день подписывать несколько сотен сдельных нарядов («ярлыков»). Конечно разобраться в них как следует он не в силах и попросту их штампует. Отсюда получаются такие казусы, что мастер подписывает все, что ему подсовывают. Например, мастер вагонного депо Москва-1, М. Казанской, Арефьев подписал наряд на сдельную работу водопроводчику Сережину, в котором было написано буквально следующее (не поверив, я запросил подлинник, и вот он передо мной): «Разбить очки Арефьеву. Три минуты. Расценка четыре копейки». (Общий смех. Голос: «По дешевой!»).

Или в челябинском депо мастер

Авербах подписал такой наряд: «Расточить мозги ма теру Авербаху на три миллиметра. Затрат времени — 1,5 минут. Стоимость — 7,5 копейки» (Общий смех).

Я привожу эти курьезы для того, чтобы показать, насколько бездумно ведется нормировочная работа. Мастер должен поднимать несколько сот бумаг и в то же время руководить цехом. Ему нормировщик дает, и он прямо подписывает, штампует, не разбираясь, и сам себя наказывает.

Что касается оплаты командного

состава, то мы ввели для него прогрессивную надбавку к основному окладу за перевыполнение заданного плана и измерителей. Эта оплата введена с октября и главным показателем установлено — сокращение простоев на станциях. Так как с простоями у нас еще плохо, то за октябрь эту дополнительную оплату по данным девяти дорог получили всего 1430 работников, в среднем по 85 рублей на каждого, в том числе 561 эксплуатационник и 558 паровозников. Надеемся, что в следующие месяцы гораздо большее количество командиров окажется достойным премирования.

Мы должны упорядочить все дело нормирования труда на транспорте, укрупнить чересчур раздробленные, дробные нормы, подобрать лучших и более квалифицированных нормировщиков, не допускать впрямь, чтобы нормировщик был монополистом, своего рода жрецом нормирования. Надо, чтобы сами командиры и подработники занимались этим делом. И тогда у нас повысится и производительность труда, и заработная плата.

Техническое обучение работников транспорта

Стахановское движение — это движение на базе высшей техники. Без овладения этой высшей техникой трудно давать высокие показатели производительности труда.

В качестве примера этого можно привести железнодорожных машинистов. Мы ввели на товарных поездах автоторможение. Это новая техника, которой у нас до последнего года не было. Раньше поезда тормозились так: машинист дает сигнал, кондуктора покрутят ручки тормозов и затормозят поезд. Автоторможение должно дать большие результаты как в увеличении скорости, так и в деле снижения аварий. Но не все машинисты изучили как следует автотормоза, не все овладели ими и, как это ни странно, получилось так, что у неопытных машинистов с переходом на полное автоторможение увеличилось количество разрывов. Необходимо ускорить овладение машинистами техникой автоторможения.

Когда разрабатывался проект постановления пленума Центрального комитета партии, товарищ Сталин особо привлекал наше внимание к делу техники кого обучения кадров, обучения техминимуму, которое мы должны развить во-всю. Оно у нас поставлено пока безобразно. Для подтверждения этого приведу разговор между работниками НКПС, знакомившимися по моей просьбе с постановкой техминимума, и руководителем подготовки кадров и обучением техминимуму в первом отделении эксплуатации М. Московско-Белорусско-Балтийской дороги.

Фамилия этого руководителя Денисов. В т. запись этого разговора:

— Какое у вас образование? — Образование у меня низшее. Трехклассное училище окончил в 1913 году, а больше нигде не учился.

— Кем вы работаете?

— Должность моя называется инженер по техминимуму. (Смех).

— Как идет у вас работа?

— Работы у меня много и как какая из них идет — сказать трудно. Кроме работы по техминимуму я заведу личным столом, в отделении руковожу всей подготовкой кадров, регулирую кадры комсостава по отделению, ведаю сопоставлением и ударничеством, а сейчас добавил еще работу организатора стахановского движения. (Общий смех).

— Как у вас учатся, кто вам помогает, кто руководит?

— Люди хотят учиться и хотят сильно, но дело поставлено у нас так, что мы сами отбиваем у них охоту. Недавно, два с половиной — три месяца тому назад, я получил от службы эксплуатации распоряжение подготовить 130 человек по отделению, в срочном порядке. Собрал диспетчеров, дежурных по паркам, коммерческих операторов и других и думаю: а чем же с ни-

ми заниматься? Не знаю. Пошел в группу кадров, спрашиваю: — Чем заниматься? Ответают: — Программа есть? — Нет. — Раз нет программы, займись с ними телеграфом. (Смех).

— Можно, — говорю, — и телеграфом, но может быть люди знают это дело?

— Ничего, — говорят, — пусть учатся. Пришлось заказать ФЗУ 200 деревянных ключей, раздать на руки эти ключи и учить. Истратили на эту затею около тысячи рублей, но что получилось от этого, не знаю — не проверяли, и людей больше не собирали.

— Расскажите, какие методы подготовки у вас сейчас, как проверяете знание техминимума?

— Раньше у нас было плохо, но теперь мы применили индивидуальную подготовку. Прикрепляю специалиста к составителю и говорю: — Ты его обучи. По программе тебе полагается для этого 72 часа в течение 5 месяцев. И учат, не отказываются.

— А сколько вы платите такому учителю за пять месяцев?

— Составителю за все обучение мы платим 28 рублей 72 копейки за 5 месяцев. (Смех). Насчет оплаты у нас строго рассчитано.

— Проверка и сдача техминимума проходят у нас по приказу. Комиссия проверяет, составляет акт и выдает удостоверение. Только в последнее время хозяйственники стали поступать неправильно. Поступит новый человек, спрашивают его, дают инструкцию и удостоверение, что он сдал техминимум. На самом деле он не сдал. На Московско-товарная обнаружил таких 9 человек.

Денисов, как добросовестный работник, рассказал правду. Добавлять здесь нечего. Стахановское движение требует коренного изменения в подходе к техническому обучению кадров. У нас уже есть образцы хорошего обучения стахановцев, но их еще крайне мало. Мы должны это дело развернуть во-всю, обеспечив высокое качество обучения. Стахановец особенно требует серьезного обучения технике.

В 1936 году мы должны обучить техминимуму не менее 500 тыс. рабочих и развернуть работу так, чтобы в ближайшие два года обучить техминимуму всех работников железнодорожного транспорта.

Для передовых работников — стахановцев-кривосовцев — мы организуем квалифицированную учебу на специальных курсах без отрыва и с отрывом от производства и успешно прошедших эти курсы лучших стахановцев будем поднимать на командные посты. Техническая подготовка даст нам возможность выдвигать стахановцев, молодых инженеров, проявивших себя активными борцами за подъем транспорта. С кадрами на железнодорожном транспорте дело обстоит еще неудовлет-

ворительно. Имеется еще засоренность чуждыми людьми. Выясняя причины крушений по железной дороге, мы обнаруживаем в целом ряде случаев чуждых, враждебных людей, пробовавших и даже на командные посты и спос бствовавших крушениям. Тут нужна не кампания чистки, а органическая, длительная, упорная борьба день за днем, час за часом в очистке наших кадров от классово-враждебных людей.

Что касается руководящих командных кадров, то основная масса высшего командного состава железнодорожного транспорта работает сейчас не плохо. Настроение бодрое и уверенное. Ведь успехи 1935 года достигнуты в основном с теми же кадрами, которые работали раньше.

Есть еще небольшая группа людей притавившихся, которые ждут срыва, в особенности зимой, чтобы доказать, что все же они были правы, что транспорт работает «на пределе», но их ожидания напрасны. Начало зимы на железнодорожном транспорте дает нам право заверить Центральный комитет партии, что зима на железнодорожном транспорте будет действительно настоящей большевистской зимой. (Аплодисменты).

Крупнейшим недостатком наших руководящих кадров является то, что они только сейчас пододвигаются к вопросам техники железнодорожного транспорта. Многие эксплуатационники-коммунисты, которые работают на транспорте уже годами, к сожалению только в этом году начали овладевать таким делом, как график. Когда мы вызвали в НКПС работников дорог и отделений, которые непосредственно составляют графики, многие из них удивлялись и говорили: «Десять лет у себя составлял график и мой начальник в егда поджимал график, не глядя на него, держа телефонную трубку в другой руке и разговаривая».

Главной слабостью и недостатком в работе значительной части руководящих кадров на транспорте все еще остаются канцеляризм и формализм, отсутствие инициативности, хозяйственной изобретательности: нехватка инициативы, гвоздя — пишущего письма вплоть до НКПС, не потрудятся найти его на месте. У наших командиров отсутствует хозяйственная гибкость, которая есть у хозяйственников-промышленников.

Вот почему, чтобы ликвидировать формализм, надо взяться за дело по-хозяйственному, воспитывая по-большевистски людей. Все работники должны овладеть техникой своего дела, тогда вырабатывается настоящий, выдержанный, крепкий, большевистский железнодорожный аппарат и тогда транспорт будет работать действительно, как часовой механизм. (Аплодисменты).

личество командиров объектов нестойким премированием.

Мы должны упорядочить все дело нормирования труда на транспорте, укрупнить чересчур раздробленные, дробные нормы, подобрать лучших и более квалифицированных нормировщиков, не допускать впрямь, чтобы нормировщик был монополистом, своего рода жрецом нормирования. Надо, чтобы сами командиры и подработники занимались этим делом. И тогда у нас повысится и производительность труда, и заработная плата.

Техническое обучение работников транспорта

Стахановское движение — это движение на базе высшей техники. Без овладения этой высшей техникой трудно давать высокие показатели производительности труда.

В качестве примера этого можно привести железнодорожных машинистов. Мы ввели на товарных поездах автоторможение. Это новая техника, которой у нас до последнего года не было. Раньше поезда тормозились так: машинист дает сигнал, кондуктора покрутят ручки тормозов и затормозят поезд. Автоторможение должно дать большие результаты как в увеличении скорости, так и в деле снижения аварий. Но не все машинисты изучили как следует автотормоза, не все овладели ими и, как это ни странно, получилось так, что у неопытных машинистов с переходом на полное автоторможение увеличилось количество разрывов. Необходимо ускорить овладение машинистами техникой автоторможения.

Когда разрабатывался проект постановления пленума Центрального комитета партии, товарищ Сталин особо привлекал наше внимание к делу техники кого обучения кадров, обучения техминимуму, которое мы должны развить во-всю. Оно у нас поставлено пока безобразно. Для подтверждения этого приведу разговор между работниками НКПС, знакомившимися по моей просьбе с постановкой техминимума, и руководителем подготовки кадров и обучением техминимуму в первом отделении эксплуатации М. Московско-Белорусско-Балтийской дороги.

Фамилия этого руководителя Денисов. В т. запись этого разговора:

— Какое у вас образование? — Образование у меня низшее. Трехклассное училище окончил в 1913 году, а больше нигде не учился.

— Кем вы работаете?

— Должность моя называется инженер по техминимуму. (Смех).

— Как идет у вас работа?

— Работы у меня много и как какая из них идет — сказать трудно. Кроме работы по техминимуму я заведу личным столом, в отделении руковожу всей подготовкой кадров, регулирую кадры комсостава по отделению, ведаю сопоставлением и ударничеством, а сейчас добавил еще работу организатора стахановского движения. (Общий смех).

— Как у вас учатся, кто вам помогает, кто руководит?

— Люди хотят учиться и хотят сильно, но дело поставлено у нас так, что мы сами отбиваем у них охоту. Недавно, два с половиной — три месяца тому назад, я получил от службы эксплуатации распоряжение подготовить 130 человек по отделению, в срочном порядке. Собрал диспетчеров, дежурных по паркам, коммерческих операторов и других и думаю: а чем же с ни-

ми заниматься? Не знаю. Пошел в группу кадров, спрашиваю: — Чем заниматься? Ответают: — Программа есть? — Нет. — Раз нет программы, займись с ними телеграфом. (Смех).

— Можно, — говорю, — и телеграфом, но может быть люди знают это дело?

— Ничего, — говорят, — пусть учатся. Пришлось заказать ФЗУ 200 деревянных ключей, раздать на руки эти ключи и учить. Истратили на эту затею около тысячи рублей, но что получилось от этого, не знаю — не проверяли, и людей больше не собирали.

— Расскажите, какие методы подготовки у вас сейчас, как проверяете знание техминимума?

— Раньше у нас было плохо, но теперь мы применили индивидуальную подготовку. Прикрепляю специалиста к составителю и говорю: — Ты его обучи. По программе тебе полагается для этого 72 часа в течение 5 месяцев. И учат, не отказываются.

— А сколько вы платите такому учителю за пять месяцев?

— Составителю за все обучение мы платим 28 рублей 72 копейки за 5 месяцев. (Смех). Насчет оплаты у нас строго рассчитано.

— Проверка и сдача техминимума проходят у нас по приказу. Комиссия проверяет, составляет акт и выдает удостоверение. Только в последнее время хозяйственники стали поступать неправильно. Поступит новый человек, спрашивают его, дают инструкцию и удостоверение, что он сдал техминимум. На самом деле он не сдал. На Московско-товарная обнаружил таких 9 человек.

Денисов, как добросовестный работник, рассказал правду. Добавлять здесь нечего. Стахановское движение требует коренного изменения в подходе к техническому обучению кадров. У нас уже есть образцы хорошего обучения стахановцев, но их еще крайне мало. Мы должны это дело развернуть во-всю, обеспечив высокое качество обучения. Стахановец особенно требует серьезного обучения технике.

В 1936 году мы должны обучить техминимуму не менее 500 тыс. рабочих и развернуть работу так, чтобы в ближайшие два года обучить техминимуму всех работников железнодорожного транспорта.

Для передовых работников — стахановцев-кривосовцев — мы организуем квалифицированную учебу на специальных курсах без отрыва и с отрывом от производства и успешно прошедших эти курсы лучших стахановцев будем поднимать на командные посты. Техническая подготовка даст нам возможность выдвигать стахановцев, молодых инженеров, проявивших себя активными борцами за подъем транспорта. С кадрами на железнодорожном транспорте дело обстоит еще неудовлет-

(Окончание на 6-й стр.)