



№ 46-а (336)
Вторник
30 апреля 1935 г.

Газета Политотдела 2-го Эксплуатационного отделения
Томской железной дороги

Рабочие и работники, командиры и инженеры железнодорожного транспорта! Полностью ликвидируем крушения и аварии! За полное использование и быстрый оборот товарного вагона! За железную трудовую дисциплину! За поднятие квалификации! За повышение ответственности, за большевистское руководство командиров транспорта! Сделаем советский транспорт образцовым!
(Из первомайских лозунгов).

О МАССОВО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ И О ЗАДАЧАХ КОММУНИСТОВ И БЕСПАРТИЙНЫХ АКТИВИСТОВ

Из выступления Л. М. КАГАНОВИЧА на совещании работников ж.д. транспорта

Все разобранное нами вопросы зависят в конечном счете от живых людей. Чтобы бороться за проведение в жизнь задач, поставленных перед нами партией и правительством, нужны люди — бойцы, убежденные в правоте своего дела, настойчивые, инициативные.

На железнодорожном транспорте работают 2 миллиона 236 тысяч, а вместе со строительством — 2515 тысяч рабочих и служащих. Эта масса отличается от рабочих и служащих промышленности тем, что в кадрах железнодорожных рабочих текучесть гораздо большая, чем на предприятиях промышленности, но в то же время в кадрах железнодорожных служащих гораздо больше стабильности, гораздо больше людей, сохранивших еще с дореволюционного периода, чем в какой-либо другой отрасли хозяйства. Наиболее технически грамотный слой работников транспорта сохранил не только свои положительные черты, но и отрицательные стороны старых железнодорожных нравов.

Говоря это, я имею в виду не классовых врагов, а работников честных, вполне советских. Готовых, законченных людей не бывает. Людей нужно организовывать, сплачивать, поднимать, переделывать.

Мы должны сохранить ценные кадры работников. Они подымутся на большие дела, если только с ними, как следует поработать. Они честно хотят работать на социалистическом транспорте, но вся беда в том, что перед ними в большинстве случаев не ставят вопрос прямо, по большевистски; надо перестраиваться, одной старой культурой не обойдешься, — транспорт перестраивается на работах и по новому технически реконструируется, надо и вам, несмотря на ваш долготелый опыт, переучиваться.

Одновременно должен идти процесс более быстрого подема и выращивания новых технических кадров. На транспорте еще слишком мало выдвинувшихся молодых командиров. Над воспитанием этих молодых кадров также должны по-прежнему работать политотделы.

Старые и молодые железнодорожники должны брать пример со своих товарищей в промышленности, многие из которых не только заняли командные посты на предприятиях и в трестах, но и завоевали себе всеобщее уважение и признание всей страны, получая сотнями высшие награды от партии и правительства.

Мы имеем на транспорте слой старых революционных пролетариев, на транспорте мы имеем больше чем в других отраслях людей, мало связанных с рабочей средой, не усвоивших по настоящему сущность пролетарской дисциплины.

Мы должны по-революционному воспитать эти сотни тысяч, сделать их настоящими социалистически-культурными железнодорожниками. А сделать это еще сложнее, чем в какой-либо другой отрасли хозяйства. В промышленности завод, отчасти самой организацией производств, под одной крышей сплачивает, дисциплинирует рабочих. Каждый рабочий имеет свой станок, имеет свое место работы, и парторгу и профсоюзнику легче с ним ознакомиться и политически его воспитать. А на транспорте громадное большинство рабочих это — люди, находящиеся все время в разъездах или распыленные по одному-два на линии.

В этих условиях от нас требуется еще большая политическая массовая работа, чем в любой другой отрасли народного хозяйства. Ведут ли ее с необходимым размахом партийные и профсоюзные организации и политотделы? Нет.

Политотделы МТС и совхозов, чтобы создать перелом в отношении к труду в колхозах, развернули поистине огромную и неутомимую массовую политическую работу. На транспорте многие партийные работники, и в этом несчастье, быстро примирялись с беспорядками на железных дорогах: срывом графиков движения, отсутствием подлинно-пролетарской дисциплины, с разгильдяйством, невыполнением приказов и тому подобное. Многие из политотдельцев вместо того, чтобы в графике внести революционный дух, перевели партийную работу на „графики“, которые ими, между прочим, так же не выполняются, как и графики движения (смех). Вместо того, чтобы окунуться в гущу масс, ставить самые острые вопросы и давать на них ответ, воспитывать людей, они зачастую оказывают массовую работу.

Если по-боевому, большевистским словом, сильным в смысле идейного убеждения и внутренней уверенности, подойти к отсталому железнодорожнику, дать ему умение видеть перспективу на год-два, он будет рваться к этой перспективе и станет настоящим борцом за подем транспорта.

Но такой боевой массовой большевистской работы на транспорте почти не было.

Дело вовсе не в том, чтобы хорошо организационно-технически поставить массовую работу. Расписать график—сколько делать докладов, сколько собраний—это и хороший делопроизводитель сделает. Но какая польза будет от этих докладов, если они пройдут „без души“? В графике будет записано, что доклад сделан, присутствовало 2 тысячи человек, резолюции приняты, а там остались люди, которые не получили разъяснения больших вопросов, которые будут и после собрания работать по-старому.

Вот почему, когда мы говорим о массовой работе, перестать думать, что дело идет об организационно-технических мероприятиях. Нет, дело идет об идейно-политическом наступлении на все отсталое, негодное, на все то, что не только не понимает нас, но и сопротивляется нам. Всегда не нужно в каждом сопротивляющемся видеть классового врага. Классовые враги есть и с ними нужно беспощадно бороться. Но в то же время надо уметь малосознательного, но нашего, советского человека убедить, что работать надо хорошо.

А для этого надо каждому политотдельцу уметь политически поставить вопрос и правильно его разъяснить. И не только политотдельцу, но начальнику дороги и его заместителю надо проявить себя подлинными большевиками, бойцами, умеющими вести людей в бой.

Есть ряд элементарных вопросов массовой работы, как например, чтение газет, с которых и надо начинать. Ведь факт, что многие железнодорожники газет не читают. Когда я был в Люблино, я вынужден был краснеть, как бывший секретарь Московского Обкома ВКП(б) за то, что на территории Московской области многие главные кондукторы не читают ни „Правды“, ни „Гудка“, ни дорожной газеты, ни районной политотдельской газеты. Необходимо сейчас предупредить, что если мы обнаружим где-либо по истечении двух месяцев, что нет даже такой элементарно-массовой работы, как читка газет, то это будет означать, что политотдела там по сути дела нет, и мы этот политотдел оскандалим на весь Советский Союз.

Нашу массовую партийную работу зачастую портит фаль-

шивая массовость. Соберут митинг в 2000 человек, формально проведут его и считают, что провели массовую работу. Или заходит парторг в комнату отдыха кондукторских бригад, где сидит человек сорок, скажет два слова и думает, что провел массовую работу. Это фальшивая массовость. Подлинная массовость означает—выковать, воспитать в каждой точке, в каждом кондукторском резерве, в каждом депо, на каждом участке,—кадры преданных делу партии беспартийных активистов, действительных передовиков, людей, подлинно ведущих за собой массу.

В организации подема на транспорте огромную роль должны сыграть профсоюзы. Вредно, когда политотделы за себя берут профсоюзы. Если профсоюз плохо работает, то это означает нечто иное, как то, что политотдел не умеет работать, не умеет привести в движение все приводные ремни от партии—в массы. Надо изменить отношение к работникам профсоюзам. К сожалению, с большей частью дорпрофсоюзей имеет дело какой-либо из исполнителей аппарата дороги. Надо поднимать авторитет, и удельный вес профсоюзов улучшать их работу, помогать им большевистской критикой, бережно относиться к их кадрам.

По существу приходится констатировать, что профорганизации железнодорожников работают неважно. Возьмем, к примеру технические экзамены машинистов. Это очень хорошее мероприятие, повышающее квалификацию ведущих работников транспорта, на местах испортили, забюрократизировали. Вместо того, чтобы подойти по-жизненному, подошли по-канцелярски. Берут хорошего машиниста, десятки лет работающего без аварии, устраивают ему теоретический перекрестный экзамен и проваливают. Лучших машинистов бракуют, а тех, у кого хорошо язык подвешен, пропускают. Конечно, некоторые опытные машинисты-практики не сильны в теории. Им надо обязательно подучиться, почитать. Но для этого им надо дать время, отсрочить экзамен на месяц, другой. Этого не делают—и важнейшие мероприятия проводят формально и лишают железные дороги квалифицированных работников. Спрашивается, где были профорганизации? Почему они не защитили от бюрократичес-

(Продолжение см. 2 стр.)

Продолжение речи Л. М. КАГАНОВИЧА

ких извращений опытных машинистов, старейших членов профсоюза? Кому, как не профсоюзникам, можно бы помочь нам улучшить систему заработной платы, однако конкретности в этом деле еще мало. Нам придется в ближайшее время построить зарплату так, чтобы рабочий при лучшей работе больше заработал, при худшей — меньше, и профсоюзники должны будут нам помочь в этом. Важнейшее массовое мероприятие — сталинский призыв ударников-железнодорожников — наши политотделы и профсоюзы проводят неправильно, по агитаторски. Много трескотни, показной шумихи и мало углубленной, массовой работы, подкрепленной организационно-массовыми, хозяйственными мероприятиями, нет проверки взятых на себя обязательств.

Призыв мы назвали именем того, кто сам показывает ярчайшие образцы сочетания углубленной марксистско-ленинской теории и гениальнейшего организаторства с размахом массово-политической работы, а проводили призыв неумело, выхолостили из него основное содержание. Сталинский призыв ударников надо поднять на новую ступень. На данных совещаниях постановкой вопросов о борьбе с крушениями, об ускорении оборота вагонов, о капитальном строительстве — мы даем основное направление и содержание в дальнейшем проведении сталинского призыва ударников. Сталинский призыв ударников должен проходить под знаменем борьбы за конкретные показатели борьбы с крушениями, ускорения оборота вагонов, сокращения простоев, улучшения капитального строительства. Лучшие железнодорожники нашей страны должны показать образцы борьбы за перестройку транспорта по-сталински (аплодисменты).

Борьбу за подъем транспорта, за перевыполнение плана перевозок должны возглавить коммунисты. Без партийной организации никакого дела, а тем более такого важного и сложного, провести нельзя.

Что обеспечивает успех борьбы? Глубокая, принципиальная убежденность коммунистов в правоте своего дела. Активность в борьбе со всеми сопротивляющимися перестройке, мешающими подъему транспорта. Организованность — чтобы коммунисты действовали не разрозненно, каждый сам по себе, а единым, сплоченным коллективом. Каково сейчас положение в ряде партийных организаций транспорта, в том числе и самого аппарата НКПС? Есть коммунисты, которые кипят на работе, активно борются с недостатками, не хотят мириться с позорной работой транспорта. Таких, к сожалению, еще меньшинство. Есть другая, тоже небольшая группа консерваторов, оппортунистов, ко-

торые считают, что работали они до сих пор хорошо и лучше работать не желают. Когда их критикуешь, они озлобляются и думают про себя: „чего пристаешь? Лучше работать не можем“. Таких оппортунистов надо разоблачать до конца.

И, наконец, большинство, которые искренне хотят лучше работать, но растерялись, лишились силы коммунистического сопротивления бюрократизму и тем самым позволяют бюрократам и оппортунистам безнаказанно срывать выполнение заданий партии.

Задача лучших активистов и политотдельщиков — организовать и воодушевить всю партийную организацию, всех рабочих и служащих на борьбу с бюрократическим, оппортунистическим разгильдяйством.

Нам не нужно ложного показывания передовитости всех до единого членов парторганизации, когда под прикрытием трескотных приветствий и клятв оппортунисты продолжают безнаказанно творить свою вредную работу. Крепость партийной организации выковывается в борьбе с антипартийными элементами, в борьбе с примиренчеством и хвостизмом. К сожалению, настоящей воли к борьбе, внутренней убежденности, идейной закалки еще не хватает у значительной части коммунистов-железнодорожников.

Чтобы работать с огоньком, отдавая работе всего себя, коммунист должен иметь идейную зарядку. Этого не понимают некоторые политотделы, которые свертывают разъяснительную работу среди коммунистов, сводят на нет роль партийных собраний, подменяют собрания распоряжениями парторгов, умаляют роль первичных парторганизаций.

Как некоторые хозяйственники предпочитают лучше отдать виновника аварий под суд, чем поговорить с ним с глазу на глаз, поругать его так, чтобы его всего пропало, так и некоторые коммунисты проголосуют партийное взыскание, даже за исключение из партии того или иного своего товарища по работе, но избегают поспорить с ним один на один, поругать его за непартийное отношение к делу. Боятся испортить дружеские отношения, а без этого, без честной борьбы каждого коммуниста с людьми, игнорирующими интересы государства, по-настоящему оздоровить транспорт нельзя.

Задача политотделов, несущих не меньшую ответственность, чем начальники дорог и отделений за работу транспорта, состоит в том, чтобы превратить в активных борцов за подъем транспорта группу кадровиков, желающих работать, но еще не являющихся сегодня активными борцами.

Пример Донбасса говорит о том, что это можно сделать. Разве в 1932 году мы могли

утверждать, что большинство работников Донбасса хотя канцелярско-бюрократически работают. Нет. Они были за партию, за советскую власть. Однако они примирились с невыполнением плана по углю. Разве у нас нет людей, которые хотя и не хотят этого, но примирились с невыполнением плана перевозок? (голоса: — Правильно!). Если есть такие люди, как же иначе их характеризовать, как не людей болотистых, безразличных, не радующихся победам, не сгорающих поражениями? Однако если по настоящему поработать, то эти люди безусловно могут буквально в кратчайший срок пойти в ногу с передовиками, потому что в основе своей это — советские, наши люди. Им надоело быть в позорном положении, и они будут радоваться, когда к ним придут настоящие большевики и организаторы и скажут: идем и добьемся победы (бурные аплодисменты).

В работе большинства политотделов дорог имеется та отрицательная черта, что они несколько отгородились железнодорожные партийные организации от местных территориальных парт организаций. Это глубокая ошибка. Партийная культура территориальных организаций более высокая, и руководящая помощь территориальных организаций партии в постановке партийной работы будет очень плодотворной, точно также, как и в вопросах улучшения работы дорог в целом.

Опыт работы Донецкого Обкома в марте по сокращению времени на погрузку и выгрузку и по ускорению оборота вагонов на Донецкой дороге показывает наглядно, какую большую руководящую помощь могут оказать территориальные организации железным дорогам.

Начальники дороги и начальники политотдела должны теснее связаться с руководителями партийных и советских организаций края, области, республики. Нужно во время информировать секретарей обкомов, председателей облисполкомов по всем важнейшим вопросам работы железных дорог.

Не сомневаюсь, что края, области, районы, передовые предприятия, колхозы безусловно пойдут на помощь транспорту. От самих железнодорожников, от их командиров и политработников зависит, чтобы эта помощь была действительной, чтобы эта помощь дала возможность в кратчайший срок мобилизовать все резервы погрузки и улучшить работу транспорта.

Мы можем и должны наладить работу железных дорог так, чтобы они работали хорошо и точно, если не так, как часы Мозера, то по крайней мере, как часы нашего „Точмеха“. (Общий смех).

Сейчас железнодорожники получают от партии и правительства максимум внимания, максимум помощи и максимум той теплоты, без которой в наших условиях работать нельзя.

Центральный Комитет нашей партии и наше правительство учитывают слабое звено на каждый данный период и ему уделяют особое внимание. Слабым звеном нашего хозяйства сейчас является транспорт, как это было со всей силой подчеркнуто товарищем Сталиным на 17 съезде партии, как это подчеркивается Центральным Комитетом каждый день. Поэтому транспорту сейчас уделяется особое внимание и заботливость. Это не может не вселить во всех нас уверенность в победе, что работники транспорта получат такое же одобрение, какое законно получили работники нашей промышленности.

Ордоннидзе: — Но в этом зале не раз собирались и мы. (Смех).

Каганович: — Да, верно, в этом зале и в других местах промышленности не раз подвергалась критике. Но работники промышленности показали образец того, как после критики, не опуская рук, не проливая слез, надо бодро, уверенно бороться за то, чтобы эту критику претворить в жизнь, за то, чтобы слово нашего великого вождя товарища Сталина сделать делом армии социалистических строителей (аплодисменты).

Сегодня наступил для железнодорожников день, когда мы можем и должны начать идти в гору. Сегодня наступил день, когда коммунисты должны показать — большевики они или не большевики, беспартийные должны показать — советские ли они люди, или не советские. Речам и резолюциям здесь верить не будут, не таков наш Центральный Комитет. Дела, факты, увеличивающейся погрузки, убыстряющегося оборота вагонов, сокращения числа крушений ждут от нас партия и страна.

Позвольте же выразить уверенность, что все мы, начиная с высшего командира — до рядового железнодорожника, окажемся достойными той повседневной заботливости, которую проявляют к железнодорожному транспорту партия и лично т. Сталин (аплодисменты).

Вместе с миллионами железнодорожников, организуя их, воодушевленные Центральным Комитетом нашей партии, руководимые правительством, руководимые товарищем Сталиным, мы смело пойдем вперед и победим!

Бурные, долго несмолкающие, аплодисменты. Крики: „Ура!“ и здравствует товарищ Сталин!

Врид. ответ. редактора
А. КРАВЧЕНКО.