

Leo Trotskij

Anförande på de järnvägsanställdas II fackliga kongress 21 juli 1920¹

Produktionsföreningens huvuduppgift

Kamrater, jag vill få till stånd ett meningsutbyte med er som representerar järnvägsproletariatet, på vars axlar hela transportsektorn vilar och som förkroppsligar transportsektorns framgång eller definitiva nedgång. Ja, jag vill ha ett meningsutbyte med er beträffande några allmänna funderingar om de uppgifter Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer samt de järnvägsanställdas fackliga organisation står inför på transportsektorns område. Och tillåt mig, kamrater, att – som det heter – ”ta tjuren vid hornen”, dvs kort och gott ställa frågan vad de järnvägsanställdas fackliga organisation representerar som en fackförening i vår tid och vilka uppgifter fackföreningen i så fall har.

De erfarenheter som rapporteras från Järnvägsanställdas Allryska exekutivkommitté² och andra av de järnvägsanställdas sammanslutningar, vilka direkt försökt ingripa i produktionen, men som inte alltid varit anpassade och färdiga för att ingripa, ger vid handen, att vi här har att göra med två diametrala ytterligheter: Det verkar som om fackföreningarna den närmaste tiden – ett, två, tre eller fem år (det beror på den allmänna händelseutvecklingen) – tänker vägra, jag säger vägra, leda produktionen och tänker reducera hela frågan till att ”de önskar samverka” med de organ och personer som leder produktionen.

Kamrater, jag anser att en sådan frågeställning är fullkomligt felaktig och bara kan leda till en fullständig underskattning av fackföreningarnas mening och betydelse. Av gammal vana fortsätter vi att kalla dem fackföreningar, även om de naturligtvis i det sovjetiska samhället – i denna övergångsperiod till det kommunistiska samhället – har en helt annan social roll, annan samhällelig funktion och betydelse. Den fackliga organisationen måste, menar jag, verkligen bli en produktionsförening. Om den fackliga organisationen ska ha någon mening och betydelse i våra dagar, så är det endast i den mån den vill sträva efter, är redo för och beredd att omstöpa sig själv för att ta ledningen över produktionen i dess helhet. Om inte, varför ska facket då finnas till? (Applåder).

Kamrater, detta är huvudkriteriet, är den viktigaste utgångspunkten när frågan om ert fackförbund diskuteras. I vårt praktiska arbete kommer vi att irra omkring, snubbla och begå misstag, om vi inte lyckas slå fast, att fackföreningarnas viktigaste uppgift är att vara en ledande produktionsapparat. Är då ert fackförbund en sådan apparat idag? Nej, det är det inte.

Här anser jag det vara på sin plats att citera de teser som sammanställts av kamrat Antipov³. Det jag tänker på handlar om en enskild men mycket viktig fråga, om det linjebaserade organisationsbygget. Jag tycker dessa teser är helt underbara, även om långt ifrån alla av er instämmer i desamma.

I dessa teser (som publicerats i nr 50 av *Gudok*⁴) finns emellertid ett påstående som jag inte alls är överens om: ”Stora fackföreningar har redan definitivt omformats till och konsoliderats som produktionsföreningar”, menar Antipov. Men det påståendet är helt felaktigt. Man kan ingalunda säga detta om Rysslands fackföreningar och det gäller naturligtvis inte heller de järnvägsanställdas fackliga organisation. Men vad utgör då denna organisation? Är det en fackförening i detta ords ursprungliga betydelse? Nej. Den gamla sortens fackförening var detsamma som en *trade union*, alltså en sammanslutning av arbetare i den eller den fabriken inom den eller den branschen. Dess mål var att förbättra arbetarnas materiella och moraliska förhållanden, förbättra deras ställning i kampen mot stat och kapital. Så ser facken, trade

union, syndikaten ut i varje borgerligt samhälle även nu. Nej, det är ingen definition som kan tillämpas på våra fackliga organisationer idag.

I den sovjetstat som ni har bildat, vore klasskamp mellan er och staten en orimlighet. Vad återstår då att göra? Att "samverka" i arbetet med att organisera produktionen? Samverkan är naturligtvis en bit på vägen, men samverkan är inte nog. Vi behöver inte hålla oss med en så enorm apparat, vi behöver ingen så manstark organisation med dess komplicerade överbyggnad, som lägger beslag på mängder av värdefull arbetskraft, bara för att kunna "samverka". Men låt oss ställa frågan ännu mera exakt. Vad betyder då samverkan i arbetet för att organisera produktionen? Först och främst – vad betyder det att organisera produktionen?

Jo, att organisera produktionen betyder, att vi organiserar människor i syfte att producera. Denna organisation handlar inte om en livlös rent teknisk organisation, utan är en levande organism, en sammanslutning av arbetande människor, av människor sida vid sida – i verkstäder, förvaltningar och kontor – för produktionens skull. Grunden för produktionen är alltså den kollektiva människan i plural, som organiserar sig på ett särskilt sätt.

Vem är det då som ska organisera denna kollektiva människa vid järnvägen? Jo, de järnvägsanställdas fackförening. Och för vad ska då facket organisera henne? Jo, för produktion – i detta fall för att sköta transportsektorn. De järnvägsanställdas fackliga organisation ska alltså förvandlas till en producerande organisation, dvs till att leda transportsektorn. Så bör det bli. Men kan vi då komma dithän med den organisation vi ärvt från det förgångna? Nej, det kan vi inte.

Vad var huvudfelet med de Järnvägsanställdas Allryska exekutivkommitté? Det sägs att den blandat sig i administrativa frågor. Frågan är bara om den "blandade sig i" på ett bra sätt, dvs om den lyckades väl med att organisera ledningen av transportsektorn? Nej, det gjorde den dåligt. Men var det rätt tänkt, när den ville ta produktionen i sina händer? Jo, utan tvivel var det rätt tänkt. Det stora felet var, att denna fackförening, som hade vuxit fram ur de förhållanden som rådde i det borgerliga samhället, var en *trade union*, att dess inre organisation var anpassad för andra syften, för kamp mot den borgerliga staten i syfte att förbättra arbetarklassens materiella förhållanden – men inte för att organisera transportsektorn. Nu måste vi av samma element, av samma människor, bygga upp en annan slags förening, en annan organisation, som är direkt anpassad för att leda och förvalta transportsektorn – och det är vi i stånd att göra, precis som man av samma stenblock och tegel kan bygga ett bostadshus, en kyrka eller ett ridhus.

Jag upprepar: Av de järnvägsanställda måste vi forma en organisation som är direkt anpassad för att leda och förvalta transportsektorn. Hur lång tid kommer då detta att ta? Det vågar jag inte säga. Det beror inte bara på oss, på vår goda vilja – även om arbetet även beror på oss och den goda viljan. Det beror också på hur länge till vi ska tvingas kriga. Kommer vi tvingas att ta kadrer ifrån er – just nu pratar jag alltså som representant för den militärledningen – eller blir det tvärtom så, att vi från det militära kan skicka kadrer in i fackföreningarna? Kan vi med alla våra krafter börja rycka upp folkhushållningen, eller tvingas vi fortsätta att utarma ekonomin för att tillgodose militära behov?

Här finns tiotals orsaker och kraftfält som kan bromsa upp eller påskynda en omvandling av de järnvägsanställdas fackförening till en apparat för att direkt och omedelbart leda och förvalta transportsektorn. Men som jag redan har sagt är interna tendenser, alltså strävanden inom själva organisationen, av ganska stor betydelse. Vi måste ställa oss uppgiften, att den fackliga organisationen i alla avseenden ska ta makten över transportsektorn – och i första hand med avseende på produktionen. Därför måste den befria sig från de traditioner som hänger samman med den fackliga organisationens tradeunionistiska roll i det förgångna. Dessa traditioner finns kvar – och inte bara hos de sämsta kadreerna.

Jag kan som exempel ta samma tidning, alltså *Gudok*, från vilken jag citerade ur kamrat Antipovs teser. (Parentetiskt vill jag ha sagt, att *Gudok* är vår tidning i kampen för att rycka upp transportsektorn, en tidning som behöver allt stöd av den fackliga organisationen och varje järnvägsanställd). Jag vill ta en artikel som skrivits av en så framträdande facklig kämpe, som kamrat Platonov⁵. I nr 56 av *Gudok* skriver han följande: ”Hur svårt, komplicerat och omfattande detta arbete [för att återuppbygga transportsektorn] egentligen är, kan bara avgöras av de järnvägsanställda själva och endast de kan och bör förstå hurdan den fackliga disciplinen ska vara i denna miljö”. Jag kan inte alls instämma i, att endast en järnvägsanställd kan och bör förstå, hurdan disciplinen ska vara i en järnvägsmiljö. Det är inte sant och här döljer sig ett överdrivet skråtänkande, kamrat Platonov. Jag måste erinra om att ni, kamrater järnvägsanställda, skickade era bästa företrädare till fronten, att många av dem intill den dagen inte hade hållit i ett gevär och ändå, trots att de inte var några militära specialister, förmådde ställa regementen, divisioner och arméer på krigsfot.

Varför var detta möjligt? Jo, därför att de genomsyrades av en önskan, att med kropp och själ gå ut för att försvara revolutionen, genomsyrades av en anda av entusiasm, proletär vilja och proletär medvetenhet. Jag minns som det vore idag hur jag mötte 15 järnvägsarbetare utanför Bogutjar, just när det var som svårast under Denikins framryckning. Dessa järnvägsarbetare hade precis lärt sig hantera sina gevär, men redan efter några dagar såg de till att reorganisera och blåsa nytt liv i sitt regemente. Om militärledningen då hade sagt till dem, att endast militärer har rätt att införa disciplin, att endast militärer vet hur det går till och att endast militärer kan göra detta – så hade det varit mycket trångsynt handlat.

Ni vet att jag såväl i militärledningen som i järnvägsledningen är en ivrig förespråkare för att engagera specialister på ledande poster, engagera dem i en gemensam organisation, i vår gemensamma familj, i ett kamratligt samarbete, så som det anstår arbetande i en arbetarstat. Men att av detta dra slutsatsen, att vi skulle behöva trångsynta specialister, vore det allra största misstag. I den mån vi tidigare hade behov av militära specialister – såväl stora som små – allt från f.d. underofficerare till f.d. frontbefälhavare, så var behovet av härdade proletärer, inklusive härdade järnvägsarbetare, ändå större när vi byggde upp vår armé.

Allt detta gäller fullt ut även arbetet med att skapa, återuppbygga och återuppliva järnvägs-transporterna på en ny grundval, ja, även de järnvägsanställdas produktionsförening. Och vi får inte vara så trångsynta, att vi begränsar oss till dem som redan finns i de järnvägsanställdas familj. Först och främst måste vi ur denna järnvägsmiljö jaga ut – ja, kasta ut – de element som besudlar och demoraliserar denna miljö. Därefter måste den miljön tillföras nya och friska krafter.

De organisatoriska uppgifterna är likartade på alla områden. Hur många exempel har vi inte på järnvägsarbetare med organisatorisk förmåga, stark vilja, klarsynthet, som på några veckor förmådde anpassa sig alldeles utmärkt till krigarlivet, som på bara några månader blev väldigt bra kommissarier för regementen, brigader och divisioner och som efter ett halvår blev fantastiska befälhavare för regementen och brigader? Hur många sådana förvandlingar har vi inte sett?

En sådan järnvägsarbetare, som skaffat sig nya organisatoriska erfarenheter under de allra svåraste förhållanden, då allt bokstavligt talat handlade om liv eller död, en sådan järnvägsarbetare kommer nu att bli en underbar organisatör såväl inom järnvägen som på andra områden inom folkhushållningen – också på folkbildningens område om han har adekvata kunskaper för det.

När vi nu ställer de järnvägsanställdas fackliga organisation inför den kolossala uppgiften att organisera ledningen och förvaltningen av transportsektorn på en socialistisk grundval, måste vi se till, att transportsektorn får tillgång till vår bästa kader, våra bästa organisatörer från

andra områden och i första hand från det militära, där vi på sin tid samlade den bästa kadern från partiet, fackföreningarna och alla möjliga sovjetinstitutioner.

Det är med andra ord absolut säkert, att arbetet inte bara ska ledas av kader med lång anställningstid vid järnvägen. Vi behöver organisatörer och dessa ska hämtas från alla håll och kanter, var vi än kan hitta dem. Den första förutsättningen för att lyckas är alltså, att kasta av oss den begränsning som skråtänkandet innebär och slå upp portarna till transportsektorn på vid gavel – för alla goda organisatörer och det alldeles oavsett var de tidigare än har arbetat.

En regional eller linjebaserad organisation?

Här närmar vi oss nu en fråga som diskuteras⁶ livligt bland järnvägsanställda och antagligen också kommer att debatteras i pressen: Det är frågan om en linjebaserad eller regional organisation. Jag anser, kamrater, att den regionala organisationen var en historiskt nödvändig länk i den fackliga organisationens utveckling när den behövde komma ifrån sin smala organisering efter yrkestillhörighet enligt de skråförteckningar som fanns tidigare. Men organisationens regionala form har redan överlevt sig själv. Jag menar, att vi måste börja omorganisera oss på en ny grundval, nämligen på den grunden, att här gäller frågan järnvägens ledning och förvaltning. Jag hoppas ni inte tror, att jag med dessa ord framför ett praktiskt förslag som omedelbart bör bli ett beslut. Jag är en försiktigt människa och vill framförallt inte hamna i minoritet på den här kongressen. (Applåder).

Jag tackar mina motståndare för applåderna, men vill ändå säga att taktisk försiktighet inte så sällan leder till, att man efter en temporär reträtt desto lättare kan krossa sin fiende – nej, inte fienden, utan sina vänners fördomar. (Applåder).

Tanken att produktionsföreningen inte ska hålla sig på sin kant, på håll från transportsektorn, utan vara fullkomligt i fas med den organisation som finns för produktionen – vars förening den ju är – den tanken är i sig ett axiom som inte kräver någon bevisföring. Givetvis förutsatt, att den fackliga organisationen inte frivilligt vill dra sig undan och blygsamt förklara, att vi bara önskar *samverka* med andra och så får vi se hur det blir om ett år eller två. Hurudana blir i såfall framtidsutsikterna? Tämligen oklara, åtminstone för mig. Hurudana kommer transportsektorns organisation i så fall att bli framgent?

Uppenbarligen kommer den att styras av ett ämbetsverk, dvs Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer som sådant, delvis av Glavpolitput (som är en del av Folkkommisariatet), medan produktionsföreningen står vid sidan om. Längs järnvägslinjerna är det Glavpolitput som kommer att styra, ge riktlinjer, utveckla och konsolidera, medan den fackliga organisationen hämtar krafter någonstans ute i provinserna. Helt klart kommer Glavpolitput att utvecklas på bekostnad av den fackliga organisationen. Detta är den största försyndelsen mot den fackliga rörelsen från de kamrater som idag försvarar den nuvarande organiseringen.

Ni har behov av Glavpolitput, ty denna institution är liksom en krycka, som ni behöver så länge transportsektorn och dess förening haltar. Det vore oansvarigt att förneka, att kryckor behövs så länge föreningen inte kan stå på stadiga ben. Men det vore svagt att nöja sig med tanken, att kryckorna måste finnas där för all framtid. En regional organisering kommer f.ö. att föreviga Glavpolitput.

Vilket argument skulle då kunna användas för att försvara en dualistisk organisering? ”Ni har – säger man – långa järnvägar. Om dessa järnvägar vore kortare skulle vi väl kunna kohandla med er. Ni tänker ändå sammanföra era järnvägar i kretsorganisationer. Låt oss kolla hur det går med den samordningen, så kanske vi sedan kan kombinera våra regioner med era kretsar”.

Trafiken ska alltså ledas och förvaltas längs med de ”långa järnvägarna” – medan den fackliga organisationen tänker stå vid sidan och titta på. Men om det går snett med den här gods- och persontrafiken då? Vad ska vi då med fackföreningar till? En *trade union*, men inte en

produktionsförening, kan stå vid sidan om och passivt kolla hur järnvägsledningen gör bort sig. Vi måste även kunna göra misstag tillsammans, liksom vi korrigerar och ställer allt i ordning tillsammans.

Är det verkligen möjligt att den fackliga organisationen aldrig gjort några misstag som den behövt rätta till i samarbete med produktionsapparaten?! Om ni vill bli herrar över järnvägarna – och varför skulle ni annars finnas till som facklig organisation? – så måste ni kring denna axel bygga upp en organisation, konsolidera, omstöpa och fullända apparaten. Ty ni är den levande motorn för alla krafter inom transportsektorn. Det vore det största misstag att gå omkring och tänka som så, att Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer säkert kommer att korrigera sina misstag – och då kan vi också göra det. Vilka då vi? ...

När den tiden kommer har Glavpolitput redan intagit er plats, ty den institutionen kommer att leda detta arbete tillsammans med oss. Den kommer att vara med och korta de långa järnvägssträckorna tillsammans med oss, vara med och organisera hela det arbete som behöver göras. Och eftersom transportsektorn omedelbart måste ryckas upp, så kommer vi att skicka vår bästa kader till Glavpolitput, ty här har vi den ledningsapparat som transportsektorns anställda behöver. Glöm inte att den fackliga organisationen finns till för transportsektorn och inte transportsektorn för fackföreningen. Medan ni står där och väntar vid sidan om, kommer hela transportsektorns organisation alltså att kränga över till Glavpolitputs fördel, medan er organisation får stå där med tomma händer.

Kretsarna

En del kamrater har sagt, och det sades också i teserna från de järnvägsanställdas gamla Fackliga centralkommitté, att den apparat som finns inom Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer, under alla omständigheter måste omorganiseras enligt ett kretssystem. I teserna hänvisas till kamrat Lomonosov, som dock sin vana trogen inte tar upp frågan ur den aspekten. Han har nämligen sagt, att vi inte har behov av stora, utan av små järnvägar och små kretsar.

Det här är dock inte alls så enkelt. Vi måste granska frågan om kretsar från en helt ny synvinkel. Vad för slags krets? En krets vars gränser enbart är anpassade till den administrativa apparatens behov inom Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer? Eller en krets som är anpassad till det ekonomiska livet i den givna regionen? Ni känner säkert till, att man inom Högsta folkhushållningsrådet och även inom andra ämbetsverk ställt frågan om en regionalisering av vårt lands territorium. Vårt territorium är inte så litet och f.n. utvidgar Röda armén detta territorium – inte dag för dag, utan timme för timme (applåder) – och vi måste därför indela landet i regioner. Men vad är då en region?

Ja, en region är inte bara en enkel sammanräkning av gamla häraden och guvernement. Vi måste definiera en region efter ekonomiska kriterier, vi måste bestämma regionens territorium utifrån större koncentrationer av vissa branscher i den ekonomiska verksamheten och fastställa var i denna region vi har tyngdpunkten, vilka centralorterna ska vara på detta territorium. Endast på det sättet kan vi åstadkomma en riktig ekonomisk regionalisering av vårt land.

Järnvägs-kretsarna, ja, f.ö. hela transportsektorn, måste utvecklas med hänsyn till folkhushållningens förutsättningar, eller – med andra ord – anpassas till de ekonomiska regioner vi har. Det här är en mycket stor uppgift och det vore djupt felaktigt om vi trodde, att vi i morgondag kan skära till dessa kretsar och att de därefter kan förbli oföränderliga i 15-20 år. Nej, på det sättet blir det inte. Vi kommer att tvingas anpassa dem i takt med att nya centralorter uppstår och i takt med att vår ekonomi förändras. Våra verkstäder och fabriker blir vi tvungna att omlokalisera till områden där det bryts kol, bränsle och malmer i öster och sydöst och det kommer starkt att påverka hela vårt järnvägsnät.

Vad kommer då att ske när våra statsgränser förändras? De flyttas ju ständigt och följaktligen måste även kretsarnas gränser flyttas. Men om det nu är på det viset, kan vi då som fackförening (jag säger ”vi”, eftersom jag som kongressombud för Moskväs järnvägsanställda har äran att räkna mig som medlem av denna fackförening) – kan vi då som fackförening bara sitta och vänta på, att gränsdragningen mellan kretsarna en dag ska vara avslutad? Nej, inte på några villkor! Dessa kartor kommer att förändras hela tiden, var så säkra.

Vidare – vad gäller järnvägsbanornas längd. Vi kommer att göra banornas sträckningar kortare. Vi har redan ett sådant beslut som säger, att banornas genomsnittslängd ska vara 1 tusen verst. Men vår järnvägstrafik fungerar än så länge så pass dåligt, att det vore för tidigt att dela upp bansträckorna. Vi kommer att genomföra nämnda beslut när järnvägens verksamhet lever upp och en given bansträcka kommer då att införlivas i en given krets.

Kommer då bansträckningarna att sammanfalla med regionerna? I vissa fall kommer de att göra det av en ren tillfällighet, men i de flesta fall kommer de inte att göra det. Vi har f.n. 14 regioner. Antalet järnvägssträckor är f.n. 26. Det sistnämnda antalet kommer att öka i och med att vi kortar av bansträckorna och att dessa kopplas samman med kretsarna. Detta är förvisso sant. Men vad finns då kvar att leda och förvalta? Jo, den grundläggande administrativa enheten är järnvägsbanan. Det är den vi måste rätta oss efter.

Om vi synar den militära ledningens historia i sömmarna, kommer vi att finna, att vi grälade mycket kring frågan: Ska vi eller ska vi inte bilda armékårer eller bara bilda divisioner? Och hur ska de se ut? Ska det ingå tre brigader eller bara två brigader i dem? Och vilka var då de överväganden som gjordes vid denna tid? Jo, här fanns många överväganden som påminner om dem som nu förs fram i järnvägsförvaltningen: Kommer det att finnas tillräckligt många befälsämnen för att vi ska kunna bilda armékårer? Om vi bildar divisioner av det mindre slaget – kommer det då att finnas tillräckligt med befäl för ett större antal divisioner? Osv.

Men *regementet* var och förblev den grundläggande administrativa enheten i det militära. Det är sant, att det i *ett* regemente kan finnas fler bajonetter än i ett annat, men likafullt var jämförelsetalet för administrationen ett regemente. På samma sätt kommer järnvägsbanan – även om den framgent kortas av – att förbli den grundläggande förvaltningsenheten. Kretsen kommer att utgöra en sammanslutning av liknande enheter, alltså bansträckor. Och den fackliga organisationen, som kommer att genomgå en evolution och förändras, måste förstås ha sina stödjeben i denna, den viktigaste enheten vid järnvägen.

Det var därför jag började med att definiera vad en facklig organisation är och vilka uppgifter den har. Har den då som uppgift att ”samverka” så gott det går? Eller har fackföreningen den historiska uppgiften, att bli en apparat för järnvägens ledning och förvaltning? Jag menar, att vi helt klart måste välja den andra vägen. Därför måste fackföreningen, för det första, dra till sig så många bra administratörer och organisatörer som möjligt. För det andra – när vi engagerar de bästa organisatörerna i transportsektorn, måste vi också omedelbart dra in dem i den fackliga organisationen. Det får inte finnas en enda kommissarie, en enda ansvarig kader, som inte samtidigt utför uppgifter fackföreningen ålagt honom och har en given plats i den fackliga organisationen, samt är en disciplinerad facklig kämpe. För det tredje måste erfarna fackliga aktivister i allt större och större antal sättas in på administrativa poster.

Vi måste kolla upp vad vi har för kader i fackföreningen och inregistrera denna kader i en stor medlemsmatrikel. Vi måste bilda en bra, stark och erfaren certifieringskommission, som följer upp varje kader och skriftligen utfärdar intyg om hans positiva och negativa sidor, så att det blir möjligt för oss att i denna bok inhämta ett s.a.s. rent fotografiskt avtryck av varje seriöst arbetande fackföreningsaktivists produktions- och administrationsvärde.

Vad kommer då detta att ge för resultat? De administratörer inom Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer – såväl centralt som lokalt – som dras in i fackligt arbete,

kommer samtidigt att fungera som fackföreningens kontaktombud och funktionärer. Er f.n. bästa kader kommer att föras över till administrativa uppdrag. Det som händer är, att fackföreningen suger upp hela den administrativa apparaten och att fackföreningen hinner före Glavpolitput – som ju är ett temporärt organ – med att i ordets rätta bemärkelse utkristalliseras som ett organ för alla anställda inom järnvägs-, flod- och sjötransporterna, samt att den administrativa apparaten för vägar och kommunikationer blir själva ryggraden i produktionsföreningen. Detta är den enda lösning som är värdig sovjeternas land.

Kamrater, jag menar ingalunda, att frågan om en regional eller linjebaserad organisation kommer att kullkasta eller rädda hela vårt arbete i morgondag. Nej, vi lär få vänta både i morgon och övermorgon. Men själva typen regional organisering är felaktig. Den ger oss inga perspektiv och måste förändras – ju förr, dess bättre. Den ihärdighet med vilken den regionala organiseringen försvaras, vittnar bara om den tradeunionism som råder och som därmed ger staten en klar signal: ”Det här rör mig inte i ryggen”! Det betyder inte att de kamrater som idag försvarar den regionala organiseringen medvetet skulle tänka just på det sättet, men detta är logiken och konsekvenserna av deras ställningstagande.

Jag har i pressen mött anmärkningen, att om vi nu organiserar föreningen enligt den linjebaserade typen, så blir det bara en organisation typ Järnvägsanställdas Allryska exekutivkommitté. Jag är absolut ingen anhängare av denna exekutivkommitté. Jag har ett mycket starkt minne av hur kader från den kommittén förbjöd mig att telegrafledes meddela, att vi hade krossat Krasnovs trupper – med motiveringen att exekutivkommittén intar en ”neutral hållning” och inte önskar blanda sig i inbördeskriget.

Nej, jag är inte någon anhängare av denna institution. Men det kan ingalunda betyda, att vi skulle behöva känna oss komprometterade om vi någon gång har åsikter som sammanfaller. Järnvägsanställdas Allryska exekutivkommitté ville ta ledningen över transportsektorn. Det var en riktig tanke. Men deras organisation, som var fattig på kader och led av skråtänkande, klarade inte av den uppgiften. För att slå sönder den skråmässiga organiseringen ombildades den efter regionalt mönster. Även det var en riktig tanke. Men efteråt har det inträtt en ny fas, då det har blivit nödvändigt att försöka kombinera organisationen med transportsektorns behov. Det är den epoken, den uppgiften, som vi nu hunnit fram till.

Den nuvarande typen av administration inom Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer, är naturligtvis inte det mänskliga tänkandets sista ord: Vi vet utmärkt väl hur ofullkomlig den är. En förbättring kan ske, som jag redan sagt, genom att vi kortar ner bansträckor och flyttar över dem i kretsar. Vi har börjat bilda kretsar i mer avlägsna landsändar (Sibirien, Turkestan), medan vi i mer näraliggande regioner bildat embryonala organ för framtida kretsar. Efter de mångskiftande organisatoriska erfarenheter vi samlat på oss i Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer, behöver vi, kamrater, minst av allt några administrativa språng, vi behöver bara mindre av byråkratiskt krångel och fler ånglok.

Så fort vi får tillgång till fler ånglok och järnvägarnas arbete kan börja intensifieras, kommer det också att bli ojämförligt mycket lättare att bygga på den grundvalen. Parallellt därmed sätter vi in den nya administrativa personal, som vi kan skicka till kretsarna, i deras nya arbete ute vid järnvägarna. Men att nu börja bygga upp kretsar överallt, vore bara ett byråkratiskt infall.

Ett centrum som ger kommando eller bara instruerar?

Här uppstår en annan fråga: Vilken betydelse får Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer, alltså toppen i själva ämbetsverket, i sin egentliga roll som ett centrum? I kamrat Lomonosovs⁷ artikel hittar jag ytterligare en principiell felaktighet, den här gången av ett ytterst skadligt slag.

Kamrat Lomonosov anklagar oss för, att vi skulle vara på väg bilda ett starkt centrum för att leda och förvalta, ett centrum som tänker skicka ut kommandon och som har sina stödjebanor längs med stambanorna. Kamrat Lomonosov föreslår att det ska bildas mindre järnvägsbanor – egentligen efter amerikanskt recept – och mindre banavdelningar som omfattar högst 1500 verst och som är förenade i kretsar. I centrum bör det finnas institutioner vars uppgift enbart är att kontrollera och instruera. Jag citerar: ”Ett instruerande och kontrollerande centrum och kretsar med befogenhet att kommendera, styra och ställa”.

I sin artikel, som publicerats i *Ekonomitjerskaja Zjizn*, tar kamrat Lomonosov som ni ser den amerikanska järnvägsförvaltningen som föredöme. I Amerika är det verkligen så, att departementet för vägar och kommunikationer kontrollerar och är en förmedlande länk mellan distrikten, medan distrikten sköter kommandot. Men, kamrater, vad representerar då de amerikanska järnvägarna? Jo, de amerikanska järnvägarna är privatkapitalistiska bolags egendom, i vars händer hela det amerikanska järnvägsnätet ligger. Och vad är det amerikanska departementet för vägar och kommunikationer? Jo, ämbetsmän, som formellt fått sina ämbeten på ”demokratisk” väg, men som i själva verket är tredje klassens legohjon för mäktiga trustar. De här legohjonen fruktar trusterna och försöker därför i sina kanslier fungera som ”fredsmäklare” och ”medla” i intressekonflikter så att det blir så få slitningar som möjligt mellan trusterna. De bara ”kontrollerar” och ”ger konsultationer” – men den som verkligen utfärdar kommandon är ju Kung dollar.

Borta i Amerika har kamrat Lomonosov gjort upptäckten, att hjulen, å ena sidan, snurrar ganska bra, samt – å andra sidan – att det i centrum sitter en kommunikationsminister som bara instruerar och kontrollerar. Därav har kamrat Lomonosov dragit slutsatsen, att hjulen snurrar på så bra för att man i centrum bara uppträder som konsulter och struntar i att kommendera. Men detta är ett absolut felaktigt konstaterande och i varje fall kan inte vi tillämpa dessa erfarenheter här.

Här hemma har vi övergått till ett nytt ekonomiskt system. Järnvägarna är numera arbetarstatens egendom. Frakterna handlar inte om köp-försäljning mellan avsändare och mottagare och en kundrelation till privata järnvägsbolag – utan är en beståndsdel av arbetarstatens samhällsekonomiska plan. Här hos oss är det inte enskilda järnvägsbolag som låter utföra reparationer på sin bekostnad.

Reparation och nytillverkning av ånglok är hos oss en angelägenhet för en integrerad statsapparat och vi strävar efter att kunna ha ett minimum av ånglokstyper så att det går att standardisera reservdelstillverkningen lagstiftningsvägen. Dvs, vi vill skaffa oss bestämda mått- och viktenheter, ex.vis en arsjin, ett pund, och vilka mått som ska finnas för cylindrar, muttrar, bultar, rör osv. Dessa saker måste standardiseras och enligt lag gälla vid alla våra järnvägar.

Det är den attityden vi har till en socialistisk organisering av transportsektorn. Det måste finnas en enhetlig plan för frakter, tillverkning och reparationer. I Amerika regleras frakterna med hjälp av marknaden och genom tillgång och efterfrågan, konkurrens och spekulation. Där råder kaos och anarki. Vi vill få till stånd en godstrafik som följer en plan så att inget dubbelarbete förekommer och vi vill ha en samordning av godstrafiken. Vem kan då bestämma i en sådan fråga? En enskild krets? En enskild järnvägsbana? Nej, en allmän plan för godstrafiken kan bara komma från centrum. Likadant är det bara centrum som kan fastställa hur reparationsarbetena fördelas ut över hela järnvägsnätet.

I Amerika finns inte ens en antydning om någonting sådant. Där sitter man bara i centrum och iakttar hur bolagen konkurrerar med varandra. Kamrat Lomonosov lyckas inte se eller har glömt bort skillnaden mellan en socialistisk och en kapitalistisk organisering av transportsektorn. Vi skulle för länge sedan ha gått under om vi inte i centrum hade skapat ett mäktigt

organ som för befäl över hela nätet. Vår Order Nr 1042 är i verklig mening ett kolossalt steg framåt på vägen för att organisera en socialistisk transportsektor.

Från vårt centrum i Moskva riktar vi våra falkögon ut mot hela järnvägsnätet som sådant. Vi säger: Detta nät, som är arbetarstatens egendom, måste den närmaste tiden lämna ifrån sig så och så många ånglok som ska genomgå en medelstor översyn. Den och den banan ska ha den eller den entreprenaden.

Kan verkligen det amerikanska departementet för vägar och kommunikationer säga samma sak som vi kan? Naturligtvis har centrum ingen anledning att blanda sig i varje banas interna verksamhet och följa upp hur det går för varje enskild godsvagn. Men centrum kommer att uppträda som en myndig husbonde för hela den sovjetiska transportsektorn.

Det är mycket lärorikt att den amerikanska bilden efter kriget inte alls liknar den, som kamrat Lomonosov såg i början av kriget. För att inte låta som en pratmakare vill jag anföra en intressant notis från den tyska tidningen *Frankfurter Zeitung*.

Under kriget var den amerikanska staten tvungen att bryta mot, dvs begränsa, de privata bolagens handlingsfrihet, därför att man t.o.m. i Amerika hade svårt att förlika sig med deras anarkistiska och kaotiska transporter i krigstid. Krigsmakten lade sin tunga hand över järnvägsnätet. Kriget tog slut och järnvägarna återlämnades till de privata bolagens ledningar. Det var för tre och en halv månader sedan. Men vad händer? Jo, det visar sig att den gamla ordningen inte kan återupprättas. Rullande materiel fungerar inte och den autonoma räddningstjänsten ger inte önskat resultat. Överallt diskuterar man livligt frågan på vilket sätt man ska kunna återupprätta den tidigare produktiviteten.

I notisen sägs vidare, att det förekommit många strejker som kastat ytterligare grus i maskineriet. Det räcker med att nämna att inte mindre än 269 000 godsvagnar ställts av på rangerbangårdarnas sidospår. Privata järnvägsbolag klarar helt enkelt inte av denna trafikstockning. Ordningen skulle bara kunna återställas med hjälp av en enhetlig organisation. Det verkar alltså som om den amerikanska mekanismen, som på sitt sätt är av det präktigare slaget, slutgiltigt börjat vackla nu i de imperialistiska stormarnas tidevarv och allt ihärdigare kräver nya former av förvaltning. Och privatjärnvägarna själva vänder sig nu till centrum och säger: "Ni får sluta med att bara vara ett kontrollerande centrum och istället bli ett kommanderande, så att vi får hjälp att komma upp ur det moras vi hamnat i". Sådant är f.n. sakernas tillstånd i Amerika.

Om vi som ytterligare exempel tar de franska järnvägarna, som liknar de amerikanska på det sättet att de mestadels är privatägda (av totalt 39 tusen km järnväg äger staten bara 9 tusen km, dvs mindre än en fjärdedel), så finner vi att de franska järnvägarna är ännu mer nedslitna än de amerikanska. Under kriget förföll de på ett helt enkelt fruktansvärt sätt.

När jag nyligen fick en bunt franska tidningar i min hand, kunde jag med förvåning konstatera, att en av de centrala frågorna i fransk politik f.n. är frågan om man ska bilda ett, som fransmännen säger, "enhetligt kommando" för järnvägarna. Det finns två projekt – ett som kommer från regeringen och ett annat från deputerade Louschere. Båda strävar åt samma håll, dvs, de vill skapa ett centrum som inte bara kontrollerar, utan som också styr och förvaltar. Så länge järnvägarna är privat egendom är detta emellertid en i praktiken olöslig uppgift.

Kamrater, frågan om centrum är en mycket viktig uppgift och f.n. också den svåraste. Ovanpå enskilda centrala förvaltningar har vi bildat Överstyrelsen för vägar och kommunikationer, som inte bara leder järnvägarnas förvaltningar för drift, tekniskt underhåll, materiel, ekonomi osv, utan också Överstyrelsen för flod- och sjötransporter. Det är en mycket viktig sak, att slå samman driften av järnvägs- och flod- och sjötransporterna och att därefter även åstadkomma en allmän organisatorisk sammanslagning, eftersom detta hör till sakens natur.

Överstyrelsen för vägar och kommunikationer är det arbetsorgan, som dag för dag och timme för timme leder övriga förvaltningars verksamhet. Här kommer det att ske förändringar i konstruktionen utifrån vunna erfarenheter. Men jag tror, att all ansvarig kader vid detta centrala ämbetsverk för våra vägar och kommunikationer, med stor övertygelse kan vittna om, att man redan nu uppnått vissa framgångar i sitt arbete, att arbetet i centrum blivit bättre och att man nu har goda förbindelser med lokala institutioner. Vi går alltså framåt – inte bakåt.

Order Nr 1042 och transportplanen

Vad gäller frågan om transportplanen som sådan, så har jag redan nämnt själva hörnstenen i denna plan, nämligen Order Nr 1042. Det är sant, att en kamrat har skrivit en pamflett under signaturen *Veger-Starsjij*⁸ med anledning av denna order. I pamfletten menar han, att Order Nr 1042 inte alls utgör någon plan, eftersom det – som han anser – inte går att göra en plan för ångloksreparationer om det inte finns någon plan för ångloksdriften. Enligt honom måste man veta vad som ska fraktas och vart det ska fraktas och hur många ånglok som behövs för detta – och först därefter kan man lägga ut på entreprenad ett visst antal ånglok som behöver repareras. Vår författare har t.o.m. räknat ut, att om vi genomför vår plan, så kommer vi själva att utsätta oss för den fruktansvärda olyckan, att vi får ett överskott på...2 300 ånglok – varken mer eller mindre. Det finns dock en liten tröst i allt elände: Eftersom planen gäller för en fyraårsperiod, så kommer detta ”överskott” på 2 300 ånglok att inträffa först i slutet av perioden.

Med andra ord har vi minst tre år på oss för att komma på bättre tankar, hejda oss och inte göra detta ödesdigra misstag (Skratt). Men, kamrater, själva kamrat Vegers sätt att närma sig frågan – är djupt felaktigt. Visst måste vi känna till fraktvolymen och räkna ut hur många extra ånglok vi behöver för detta. Men jag skulle vilja se den stjärntydare som kan tala om för oss, hur stora volymer gods som kommer att fraktas på våra järnvägar de närmaste fyra och ett halvt åren.

Vänder vi oss till kamrat Rykov och ställer frågan: ”Hur mycket gods kommer ni att frakta under 1921, 1922 och 1923?”, så kommer han att svara: ”Det beror på, hur mycket livsmedel ni tänker frakta till Ural, hur mycket olja ni kommer att transportera längs Volga och hur många arbetare, vilka är på flykt från hungern, som kommer att resa med oss” osv. Vi har faktiskt svarat honom, att det i sin tur beror på antalet funktionsdugliga ånglok, och det i sin tur beror på hur stora mängder reservdelar som kan produceras vid Gomza-verkstäderna och hur många ånglok som de verkstäder, vilka lyder under Högsta folkhushållningsrådet, kommer att släppa efter att de genomgått en total översyn.

Här har vi dessutom att göra med kamrat Tsiurupa⁹, därför att kamrat Rykov säger till honom, att arbetet vid verkstäderna framförallt beror på hur arbetarna kommer att utspisas. Men då säger vi: ”För att det ska gå att frakta brödsäd, måste man först skörda den”. Då replikerar kamrat Tsiurupa: ”Ni ska få brödsäd i den mån ni levererar klädestyg, fotogen, hästskor och i den mån dessa varor kommer att fraktas per järnväg”.

Det verkar alltså, som om vi hamnar i en ond cirkel – och att då på ett papper räkna ut hur stor denna omsättning blir på en femårsperiod – är nästa omöjligt. Huvudlänken i det hela är ångloken. Vi har tagit ett fast grepp om den frågan och ställt samman en villkorad plan för de närmaste fyra och ett halvt åren. Naturligtvis kommer denna plan att korrigeras, regleras, kontrolleras och återigen kontrolleras på basis av vunna erfarenheter. Men planen för de närmaste sex månaderna är fullt realistisk och är nära kopplad till dagens verklighet, samt grundad på de erfarenheter vi har idag.

För att genomföra denna plan, kallad Order Nr 1042, behöver vi en viss kvantitet brödsäd och vi kommer i praktiken att kolla upp om vi får denna brödsäd eller ej, om vi får tillräckligt med reservdelar eller ej, om vi får kol så det räcker och om vi kommer att kunna transportera

denna brödsäd. Om tre månader kommer vi att sammanstråla med nödvändiga specialister från tre ämbetsverk (deras kontakter och nära samarbete är tryggade via Huvudkommissionen för transportfrågor) och kommer då att behandla frågan vilken del av planen som inte fullgjorts, varför den inte klarats av, och naturligtvis göra nödvändiga korrigeringar.

Kring detta, det viktigaste ekonomiska elementet – ångloket – samlar vi inte bara alla verkstäder som lyder under Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer, utan också stötgrupperna från Högsta folkhushållningsrådet och Folkkommisariatet för livsmedelsfrågor. Sålunda är alltså vår reparationsplan inte gripen ur luften och inte beräknad utifrån någon obekant ”efterfrågan”. Vi har tagit reda på reellt existerande uppgifter – förefintliga krafter och medel för reparationsarbetet – och anstränger oss maximalt med avseende på ångloksreparationerna.

På det här sättet lägger vi hörnstenen för resterande del av transportplanen, ja, för den ekonomiska planen i allmänhet. Ty om det visar sig, och det räknar vi sten- hårt med, att vi på sex månader kommer att klara av första delen av vårt program och vi förmår gå i takt med Folkkommisariatet för livsmedelsfrågor och med Högsta folkhushållningsrådet, då har vi lagt en fast grund att stå på.

Då kan vi inte bara reparera ångloken och vagnarna därtill – utan också garantera att kamraterna Rykov och Tsiurupa får vissa leveranser. Endast på det här sättet, alltså genom att i verkliga livet reparera de trasiga ångloken, kan vi också samtidigt justera vår egen transportplan och reglera den i enlighet med statens allmänna plan för hela vår ekonomiska socialistiska pånyttfödelse.

Detta är den enda riktiga vägen att gå. Jag måste påminna här om ytterligare en organisatorisk uppgift. Vi, kamrater, behöver slå samman de järnvägsanställdas fackförening med den fackförening arbetarna har inom flod- och sjötransporten. Det är en ytterst seriös och brådskande uppgift, ty den fackförening som finns inom flod- och sjötransporten har i viss mån hamnat på efterkälken jämfört med de järnvägsanställdas fackliga organisation och på så sätt också hamnat allt för mycket i skymundan. Jag menar att det inte vore så tokigt om järnvägsarbetarna kunde ta sina kamrater inom flod- och sjötransporten i släptåg.

Naturligtvis måste vi då också räkna på hur det rent organisatoriskt och drifts-mässigt går att slå samman land- och vattentransporterna. Flod- och sjötransporternas apparat har inte i det förgångna varit en statligt integrerad och centraliserad organisation. Den tillhörde privata ägare och bolag, faktiskt ett stort antal sådana. Uppgiften att fullständigt slå samman flod- och sjötransporterna och få till stånd en integrering med järnvägsnätet, kommer att kräva stora ansträngningar. Detta kan bara åstadkommas genom organisatoriska åtgärder och genom att de anställda skolas in genom själva det praktiska arbetet tillsammans.

Naturligtvis kommer en och annan som tillhör flod- och sjöanställdas fackförening att säga så här: Först slår ni samman hela transportsystemet, dvs samlar ihop vattenvägar och järnvägar i kretsar och när ni väl kommit så långt ställs frågan om att också slå ihop fackföreningarna – precis på samma sätt som vissa i våra led kräver att vi först ska omorganisera flod- och sjötransporterna i ett kretssystem och först därefter är de beredda att ställa frågan om att produktionsföreningen och den fackliga organisationen ska närma sig varandra.

Men detta påstående är ju i grunden felaktigt. Produktionsföreningen är inget producent-kooperativ, utan en hävstång för en omorganisering. Och föreningen ska inte vara på efterkälken, utan gå i spetsen. Vi måste börja med att slå samman fackföreningarna för att möjliggöra ett samordnat arbete – så att vi kan börja förena alla slag av transporter.

Vårt allmänna läge

Avslutningsvis, kamrater, vill jag bara säga ett par ord om vårt lands allmänna läge, internationellt och nationellt. Läget har blivit bättre. Läget har helt klart och utan tvivel blivit bättre. Även om varje enskild arbetare fortfarande har det svårt och genomlever sina svåraste månader, måste jag säga att vårt allmänna läge håller på att bli ojämförligt mycket gynnsammare än tidigare.

Vi har tillgång till olja och vi förmår transportera oljan, vi har kol och vi förmår transportera kolet – och därtill i allt större kvantiteter. Det här konstaterandet gäller fortfarande inte klädestyg och spik och liknande, eftersom oljan fortfarande inte släppts ut i den ekonomiska organismens artärer, men det kommer oljan att göra och det kommer omedelbart att visa sig på alla områden av vår ekonomi.

På krigsfronten rycker vi fram och framryckningen går bra. Vi har föreslagit Polen ett fredsavtal både en, två och tre gånger. Men Polen har vägrat. Så nu pucklar vi på Polen och vi pucklar på ordentligt. (Applåder). Lord Kerzon har vänt sig till oss och oombedd föreslagit att han ska träda in som medlare. Som ni, kamrater, känner till, så uppträder vi särskilt försiktigt på den internationella politikens område, ja, vi strävar efter att handla försiktigt i alla seriösa frågor, därför att arbetarklassens liv eller död och vårt revolutionära lands framtid hänger på att vi går varsamt fram. Och då har vi, efter att vi diskuterat och noga vägt alla argument för och mot ett accepterande av denna medling, bedömt vår styrka och våra svagheter, liksom styrkan och svagheter hos Lloyd-Georges' regering, kommit fram till att vi avböjer hans medlande hand och denna falska fredsgest. (Applåder). Vi har sagt att vi själva kan göra upp räkningen med Polen. På vår sida står det polska folket, varför vi räknar med att det är den polska jordadeln och den polska bourgeoisien som kommer att åka på dalj. (Applåder).

Men kamrater, frågan om Polen gäller inte bara Polen. Det var tänkt, att det vita Polen skulle bli en ogenomtränglig mur för att skilja oss från Västeuropa, från det revolutionära Tysklands mäktiga krutkällare. Men det är möjligt att detta vita Polen redan i morgon eller övermorgon kan bli till en röd bro mellan oss och Västeuropa. (Applåder). Ett rött Polen skulle i oerhörd grad stärka det kommunistiskt stämde proletariatet i Tyskland, skulle betyda en proletär revolution i Tyskland. Och jag behöver knappast förklara för er, vilken betydelse allt det här skulle få för Frankrike och därefter också för England.

Kamrater, i vår revolutions historia har det fram till dags dato inte förekommit något moment, där den borgerliga världens öde så klart ställts på sin spets, som i dessa dagar. Det vet Lloyd-George, det vet Millerand, det vet Kerzon, Wilson¹⁰ och alla deras gelikar. Det är på de polska slagfälten som det borgerliga Europas och hela den borgerliga världens framtid avgörs. När väl Pilsudskis krigsäventyr har krossats är det oundvikligt, att det utbryter en revolution i Polen. Det betyder i sin tur, att det också blir revolution i Tyskland, varifrån den likt en hejdlös flod kommer att sprida sig ut över hela vår planet.

Den ryska arbetarklassen, är – kamrater – lik en jätte som lyft upp ett väldigt klot till pyramidens topp och placerat klotet högst däruppe. Därifrån kommer klotet en dag att rulla åt andra hållet, mot väster. Men ni vet också, att det moment när klotet ligger högst där uppe på pyramidens kam, är det oroligaste och instabilaste momentet i balansakten. Klotet kan också rulla bakåt och om vi inte passar oss kan vi få det i skallen, ja, rakt in i våra kranier.

Som det nu verkar kommer det att krävas dubbla och tredubbla kraftansträngningar av oss – såväl vid fronten, som här inom transportväsendet, ja, faktiskt på alla områden... Om klotet skulle rulla bakåt ska vi fånga upp det på våra axlar, åter lyfta upp klotet upp till toppen och störta detta klot utför pyramidens västra sluttning – och då kommer revolutionens vingar att famna hela mänskligheten.

Översättning: *Kjell Berglund* från 1:a ryska upplagan av Trotskijs *Samlade verk* (Sotjinenija), band XV, utgiven i Moskva 1927. Även noterna är från denna utgåva.

Noter

¹ *Järnvägsanställdas andra fackliga kongress* – ägde rum i juli 1920. Kongressen föregicks av en bred diskussion bland aktivisterna i de järnvägsanställdas fackförbund om förbundets organisatoriska struktur. Olika ståndpunkter lades fram såväl på själva kongressen som på bolsjevikfraktionens möte, vilket hade inkallats till dagen innan kongressens öppnande. Diskussionerna gällde frågan om de järnvägsanställdas förening skulle organiseras enligt en linjebaserad princip (alltså i enlighet med bansträckningen) och att varje bana skulle ha ett eget ledande fackligt organ, eller om man skulle behålla den gamla organisationen i form av regioner, dvs behålla lokala och regionala fackliga organisationer.

Frågan om den fackliga strukturen uppkom som en direkt följd av de uppgifter Tredje Allryska fackliga kongressen ålagt fackföreningarna i allmänhet och de järnvägsanställdas fackförening i synnerhet.

De järnvägsanställdas fackliga kongress samlades vid en tid då hela rådsrepubliken var inne i en fas av ekonomisk återuppbyggnad och varje fackförening aktivt måste delta i arbetet på den här fronten. Sovjetmaktens intresse var i första hand knutet till transportsektorn med tanke på, att en återuppbyggnad av denna sektor var själva förutsättningen för landets försvar och ekonomiska pånyttfödelse. De järnvägsanställdas fackliga organisation skulle därför delta mycket aktivt i arbetet med att öka produktiviteten vid Rysslands järnvägar. Kunde den fackliga organisationen klara av detta utan att förändra sin organisationsstruktur? Det var den fråga tvisten gällde.

I teserna från Järnvägsanställdas fackliga centralkommitté ges följande svar på den frågan: ”Detta grovt felaktiga antagande [att fackföreningen inte klarar av denna uppgift om den behåller sin gamla organisation] beror huvudsakligen på en sammanblandning av begreppet ‘ledning och förvaltning’ med begreppet ‘samverkan med förvaltning och produktionsledning’, som är de fackliga organisationernas uppgift enligt beslutet vid RKP:s IX kongress och Tredje allryska fackliga kongressen, en inriktning som till skillnad från att leda och förvalta inte kräver ett samgående mellan fackföreningarnas apparat och järnvägarnas lednings- och förvaltningsorgan”. Och vidare i samma tesar:

”Den fackliga apparatens fullständiga omvandling för att passa en lineär apparat för järnvägarnas administrativa ledning och förvaltning, är samtidigt ett både oförnuftigt och olämpligt experiment i en tid då 1) kompetenta organisatörer och specialister (Krasin, Lomonosov) betraktar den existerande lineära strukturen för järnvägens lednings- och förvaltningsorgan som absolut otillfredsställande; 2) Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer delvis redan gått in för att reorganisera järnvägens lednings- och förvaltningsfunktioner enligt kretssystemsprincipen; 3) och frågan om en sådan reorganisering av järnvägarnas ledning och förvaltning enligt ett kretssystem, redan har förts upp på dagordningen av Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer”.

Kamrat Antipovs tesar gav uttryck för ett diametralt annat synsätt: 1) fackföreningarnas roll i Sovjetryssland vad avser arbetet med att organisera folkhushållningen och fostra proletariatet, är en angelägenhet av största vikt; 2) transportarbetarnas fackförening är fortfarande inte färdigbyggd och är i realiteten ingen produktionsförening ännu; 3) för att kunna fullgöra de uppgifter Tredje Allryska fackföreningskongressen ålagt de Järnvägsanställdas fackförening, måste denna förening se över sin struktur; 4) den viktigaste bristen i existerande organisering är, att de fackliga organisationerna inte är samordnade med järnvägarnas administrativa indelning och därför heller inte kan delta i transportsektorns återuppbyggnad, eftersom de regionala fackliga organisationerna inte känner till de verkliga åtgärder som vidtas vid järnvägarna; 5) de järnvägsorgan som inte är direkt underställda järnvägsstyrelsen – som ex.vis centrala livsmedelskommissionen, järnvägens standardiseringskommission, företagshälsovården, utrustningskommissionen, socialavdelningen – måste stå under den fackliga organisationens ledning, men pga fackföreningarnas struktur är de i praktiken oförmögna att leda några andra organ. Kamrat Antipovs slutsatser blir följande:

”I sin nuvarande organisationsform kan de institutionella fackavdelningarna ingenting göra åt saken, de bör därför upplösas och ersättas av en lineär organisering. I och med skapandet av lineära fackföreningar (som alltså följer linjesträckningen) avhjälpas alla organisatoriska brister. En lineär fackförening kommer a) att betjäna hela järnvägsbanan, längs vilken det bara finns ett fåtal institutionella fackavdelningar som den är i stånd att leda utan några mellanhänder; b) att ha alla järnvägens organisationer under sin kontroll och ledning; c) att direkt leda den yrkestekniska utbildningen; d) att vara närmare massorna, kunna besvara alla förfrågningar och bli i stånd att fullgöra alla sina förpliktelser”.

Huvudanförandet i organisationsfrågan hölls av kamrat Volpe, som var anhängare av de ståndpunkter vilka lagts fram i teserna från Järnvägsanställdas fackliga centralkommitté. Kongressens organisationsutskott och bolsjevikernas fraktion på kongressen tog beslut som godkände den avgivna rapporten. Kongressen tog inte något beslut i plenum, utan uppdrog åt Järnvägsanställdas fackliga centralkommitté att utarbeta praktiska åtgärder utifrån vunna arbetserfarenheter.

Bland övriga viktiga frågor som kongressen diskuterade bör nämnas frågan om att slå samman de järnvägsanställdas och vattentransportarbetarnas fackföreningar. Frågan kom upp med anledning av, att vattentransportarbetarnas fackförening hade försvagats och inte klarat av uppgiften att återuppbygga flod- och sjötransporterna, som ju var av stor betydelse för att kunna återuppbygga hela folkhushållningen som sådan. Inte heller den frågan fick någon bestämd lösning på kongressen, utan lämnades öppen för fortsatta diskussioner. Kongressen avvisade också ett förslag som gick ut på, att man längs med bansträckningarna skulle bilda stationskommittéer som ett slags lokala fackföreningar, eftersom de gamla institutionella facken inte klarade av uppgiften att betjäna arbetarmassorna.

Förutom dessa behandlade kongressen följande frågor: 1) fackförbundets CKs verksamhetsberättelse (Platonov); 2) en rapport om arbetarskyddet; 3) en rapport om försörjningsläget inom transportsektorn; 4) frågan om transportsektorns och transportarbetarnas roll i kampen mot pågående epidemi; 5) en rapport från Folkkommisariatet för livsmedelsfrågor; 6) en rapport om arbetets militarisering.

Kamrat Trotskij höll ett särskilt anförande om fackföreningarnas uppgifter och i samband därmed fackföreningarnas organisatoriska former.

Av det totala antalet kongressdelegater (429 med beslutande och 25 med rådgivande röst) var 418 medlemmar av RKP; 19 partilösa; 11 sympatisörer till RKP; 1 anarkosyndikalist och 1 anarkokommunist. Till kongresspresidium valdes kamraterna Pjatskij, Amosov, Lebit, Volpe, Rudzutak, Rogov, Abramov, Bandura. Till den fackliga centralkommittén valdes: Trotskij, Rozengold, Jemsjanov, Volpe, Amosov, Nikolskij, Solovjov, Bumazjnyj, Antipov, Gessen, Karklin, Churlov, Alifanov, Artiom, Aronsjtam, Saveljev, Mamajev, Antonovitj.² *Järnvägsanställdas allryska exekutivkommitté* – bildades på en konferens i april 1917. Exekutivkommittén var inte ett fackförbund i egentlig mening, utan snarare de ”järnvägsanställdas parlament” huvudsakligen valt av den oorganiserade massan järnvägsanställda. Till sin struktur var den heller inte ett rent fackligt organ, utan snarare ett politiskt organ med ”fackliga funktioner”.

Ledningen bestod mest av mensjeviker och ”oavhängiga” – här fanns bara två bolsjeviker. Under oktoberrevolutionen anslöt sig exekutivkommittén bara halvhjärtat till revolutionen och intog snarast en obeslutsam och avvaktande hållning till omvälvningen. Den kom därför i folkmun att bli liktydig med ”svansviftare”.

Efter de järnvägsanställdas extrakongress i januari 1918, där kommunisterna och vänstersocialistrevolutionärerna utgjorde hälften, ombildades exekutivkommittén. Fortfarande var kommittén dock knappast någon fackförening, utan snarare en deputeradesovjet för järnvägsanställda under parollen ”Järnvägarna åt järnvägsarbetarna”. Exekutivkommittén försökte överta ledningen över och förvaltningen av landets järnvägar. Å andra sidan hade kommunisterna börjat organisera en fackförening för arbetare och hantverkare anställda vid järnvägen och dess verkstäder. På sin kongress i december 1917 beslöt denna fackförening att ta strid med nämnda exekutivkommitté. Snart bildades ett förbund för dessa järnvägsanställda arbetare och hantverkare, ett förbund som stod på revolutionens grund och kallades Järnvägsanställdas allryska fackförbund.

Redan i juli 1918 uttalade sig hälften av delegaterna på de järnvägsanställdas Första fackliga konferens för bildandet av ett gemensamt fackförbund och att man ville att facket skulle övergå till att bli en produktionsförening. Efter att Allryska centrala exekutivkommittén beslutat upplösa de Järnvägsanställdas allryska exekutivkommitté (i januari 1919) samlades de järnvägsanställdas Första allryska fackliga kongress. Dess Centralkommitté valdes utifrån fraktions- och sektionstillhörighet då det fortfarande fanns olika sektioner i det gemensamma förbundet.

³ *Antipov* – funktionär inom Glavpolitput och därefter inom Transportarbetarnas fackliga centralkommitté. Inför de järnvägsanställdas Andra fackliga kongress, sammanställde han teser om den lineära organisationsstrukturen (se not 6).

⁴ *Tidningen Gudok* – från 1921 huvudorgan för Transportarbetarnas centralkommitté. Under den aktuella perioden (1920) var tidningen kamporgan för Glavpolitput och spelade stor roll i återuppbygget av transportsektorn. Tidningen var fast knuten till de järnvägsanställdas massa och tog upp alla järnvägsarbetarnas vardagsfrågor. Tidningen ägnade också stort utrymme åt produktionsfrågor. *Gudok* spelade stor roll för att de järnvägsanställda skulle lära sig förstå produktionens villkor och betydelse och när det gällde att verkställa Order Nr 1042.

⁵ *Platonov* – framstående kader inom Transportarbetarnas fackliga centralkommitté. I sin artikel, som publicerades bara kort tid före de Järnvägsanställdas Andra fackliga kongress (*Gudok* nr 56, 16 juli 1920), skrev han om den växande kommunistiska sammanhållningen inom den fackliga organisationen, vars enighet ännu helt nyligen varit i fara pga mensjeviker och socialistrevolutionärerna som agerat under täckmanteln ”oavhängiga”. I artikeln manar kamrat Platonov till kamp mot dessa ”oavhängiga” som försöker splittra facket. Han skriver också om hur komplicerat och svårt det är att återuppbygga transportsektorn och menar, att detta ”kan bara avgöras av de järnvägsanställda själva och endast de kan och bör förstå hurdan den fackliga disciplinen ska vara i denna miljö”.

⁶ *Diskussionen om regionala och linjebaserade organisationer.* – På tröskeln till Järnvägsanställdas Andra fackliga kongress startade en bred diskussion bland de aktiva inom Järnvägsanställdas fackförbund.

Diskussionen kretsade främst kring förbundets organisatoriska struktur. En rad av de järnvägsanställdas fackföreningar – bl.a. i Gomel, Saratov, Petrograd och Charkov – ansåg att järnvägsanställdas fackförbund borde omorganiseras enligt den linjebaserade principen (fackföreningar som följde bansträckningarna) och att förbundets gamla organisatoriska struktur borde behållas bara i Moskva, Petrograd och andra större städer. Glavpolitput stödde förslaget.

Motståndet mot denna omorganisation kom framförallt från Järnvägsanställdas fackliga centralkommitté, som menade att man borde behålla den gamla regionala strukturen (regionala fackföreningar för de järnvägsanställda). Järnvägsanställdas Andra fackliga kongress lämnade förslaget från den fackliga centralkommittén utan att fatta beslut. (Mer därom i not 1).

⁷ *Lomonosov* – framstående aktivist inom transportarbetarfacket, ingenjör. Före kriget arbetade han i Amerika. Författaren avser här kamrat Lomonosovs artikel *På vilket sätt bör de ryska järnvägarna återuppbyggas?*, som publicerades i *Ekonomitjeskaja Gazeta* nr 144, 3 juli 1920.

⁸ *Veger-Starsjij's pamflett* – under titeln *Till rapporten om järnvägstransporterna* gavs ut första gången i juni 1920. Hela pamfletten ägnas frågan om planen för ångloksreparationerna och arbetet i allmänhet inom Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer under 1920. I pamflettens fjärde avsnitt påpekar kamrat Veger, att ”planen för ångloksreparationerna måste vara en del av den generella planen för en återuppbyggnad av järnvägstransporterna”.

Order Nr 1042 är, enligt hans mening, lösryckt från den allmänna planen för en återuppbyggnad av järnvägstransporterna och kan därför inte tjäna som utgångspunkt för att återuppbygga transportsektorn. Enligt kamrat Vegers beräkningar föreskriver denna order att över 2 000 ånglok repareras helt i onödan. Artikelförfattaren påpekar avslutningsvis, att det saknas en allmän ekonomisk plan för järnvägen och betygsätter generellt Order Nr 1042 i negativa ordalag. Samma bedömning gör han beträffande Order Nr 1157 som gäller planen för vagnsreparationer. I januari 1921 utgavs kamrat Vegers pamflett i en andra upplaga.

⁹ *A.D. Tsiurupa* – Medlem av RKP(b)s CK. Deltog i den revolutionära arbetarrörelsen fr.o.m. 1898. Vistades tre år i förvisning och ett år i fängelse. Från 1917 arbetar kamrat Tsiurupa i Ufaguvernementet som ordförande i guvernementets livsmedelskommitté. Efter oktoberrevolutionen invald i guvernementets revolutionskommitté och partiets guvernementsledning. Från 1918 utsågs kamrat Tsiurupa till Folkkommisarie för livsmedelsfrågor. Ledde livsmedelspolitiken ”med hårda nypor” under inbördeskrigets allra tyngsta år. År 1922 utsågs han till Folkkommisarie för Arbetar- och bondeinspektionen; från april 1923 vice ordförande i Folkkommisariernas råd; från 1924 ordförande i Gosplan.

¹⁰ *Wilson* – se band XIII, not 6.