

Leo Trotskij

## Till frågan om ett kretssystem inom Folkkommissariatet för vägar och kommunikationer

*(anteckningar inför de järnvägsanställdas fackliga kongress)*

Grundenheten i all förvaltning är och förblir järnvägsbanan. Förvaltningarna för järnvägsbanorna kan och kommer att förändras, dvs huvudsakligen krympa – naturligtvis med den största försiktighet – i takt med att järnvägsbanornas arbete lever upp och det sker ett urval av administrativ och teknisk personal.

Ett administrativt kretssystem, förutan vilket centrum inte förmår greppa hela järnvägsnätet, kan utvecklas och fulländas bara på grundval av stabila och välorganiserade förvaltningar vid järnvägsbanorna.

Dessa kretsars form och organisation kommer att utsättas för stora förändringar och svängningar och kommer, åtminstone under de närmaste åren, att utgöra ett administrativt element, där det råder ojämförligt mycket mindre stabilitet än i järnvägsbanornas förvaltning.

a) Järnvägs-kretsarna måste i större eller mindre grad vara samordnade med folkhushållningens kretssystem. Samtidigt har vi ju på det sistnämnda området just kommit in i en period av tester och undersökningar. Landets regionalisering i enlighet med de viktigaste industriella objektens lokalisering, är en synnerligen viktig ekonomisk och administrativ uppgift, vars stegvisa lösning kommer att ha avgörande betydelse för frågan om järnvägs-, flod- och sjötransporternas regionalisering, dvs för skapandet av ett kretssystem som inte bara dikteras av den administrativa apparatens interna behov inom Folkkommissariatet för vägar och kommunikationer, utan först och främst av landets ekonomiska behov.

b) Kretsförvaltningar kan bli arbetsdugliga, få auktoritet och bli starka, om deras ledande kadrer kommer att ha erfarenheter av administrativt arbete vid järnvägsbanornas förvaltningar under nuvarande förhållanden. Därför bör våra bästa järnvägsadministratörer (specialister och kommissarier) först ha arbetat vid järnvägsbanornas förvaltning innan de sätts att leda dessa kretsar.

c) Republikernas gränser är fortfarande obestämda, vilket kommer att ha större betydelse för frågan om järnvägs-kretsar än för enskilda järnvägsbanor.

Av ovan sagda framgår, att vi inte rent mekaniskt kommer att övergå till ett kretssystem och därmed skrota det nuvarande, utan vill satsa på att utveckla det nuvarande i riktning mot ett kretssystem, samt med den avsikten, att järnvägsbanornas nuvarande förvaltningar är ett grundläggande element för att vi ska kunna behålla den administrativa stabiliteten.

Detta leder fram till slutsatser som är av utomordentlig betydelse för de järnvägsanställdas produktionsförening. Om den vill hålla fast vid sin särskilda organisationsform, kommer den helt enkelt att missa de erfarenheter av produktion och administration som görs vid järnvägarna. Och eftersom ett villkor för transportsektorns organisation är, att även de järnvägsanställda organiserar sig i motsvarande grad, kommer denna miss i så fall att leda till, att den fackliga organisationens huvuduppgifter utförs av andra organ, i första hand av Glavpolitput.

Istället för att Glavpolitput dras in i de järnvägsanställdas produktionsförening och att den förstnämnda gradvis smälter samman med den sistnämnda, blir det tvärtom: Glavpolitput kommer allt mer och mer att växa fram som en självständig organisation och därmed växer också dess betydelse som en organisation, vilken verkligen går i takt med transportsektorns uppbygge och arbete.

*1920, Arkivet*

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