

ПОД ЗНАМЕНОМ ЛЕНИНА

№ 163 (524)

20 июля 1933 года

газета выходит ежедневно

Орган П-Уральского Райкома
ВКП (б), Райисполкома,
Райпрофсовета

Подписная плата на 1 месяц
— 1 р. 20 к. на 2 мес. 2 р. 40 к.
на 3 мес. — 3 р. 60 коп.

Равняться на передовиков сеносадачи

Колхозы БИТИМСКОГО совета первыми в районе 18 июля организовали красный обоз по сдаче сена. На Билимбаевский приемный пункт колхозы сдали государству 27 возов доброкачественного сена. Колхоз „Блюхера“ сдал 22 цент., выполнив июльский план на 44,6 проц., колхоз „Ворошилова“ — 20 цент., выполнив июльское задание на 100 проц. и колхоз „Новая деревня“ сдал 16 центнеров, выполнив июльский план на 79,8 проц. Следуйте примеру передовиков.

Д. ТРУСОВ

В политотделах на жел.-дорожном транспорте

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦК ВКП(б)

I.

ЗАДАЧИ ПОЛИТОТДЕЛОВ

Железнодорожный транспорт является главным нервом экономической жизни страны, материальной опорой для связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, между различными областями СССР, наконец, — для связи между тылом и фронтом. Ослабление железнодорожного транспорта, перебои в его работе означают ввиду этого ослабление всего народного хозяйства, ослабление и подрыв обороноспособности страны.

Настоящий момент характеризуется тем, что на железнодорожном транспорте появились признаки некоторого ослабления работы, появились признаки перебоев в работе. Пока еще не видно, чтобы эти тревожные явления нарастали. Но не может быть сомнения, что если они начнут нарастать, мы можем оказаться перед опасностью подрыва всего нашего народного хозяйства, подрыва обороноспособности страны.

Самая большая опасность во всем этом состоит даже не в том, что появились признаки ослабления работы и перебоев в железнодорожном транспорте. Наиболее серьезная опасность состоит в том, что работники железнодорожного транспорта в своем большинстве не замечают, не видят этих тревожных признаков, а кто видит, — старается их замазать, не вскрыть и ликвидировать их, а замазать, замолчать.

Кто отвечает за недостатки железнодорожного транспорта?

Понятно, что ответственность ложится прежде всего и главным образом на коммунистов и беспартийных активистов железнодорожного транспорта сверху до низу. Коммунисты и беспартийные активисты — только они призваны руководить железнодорожным транспортом. Они же и отвечают за его неустойчивость, за перебои в его работе.

Плохая работа коммунистов и беспартийных активистов — таков источник плохой работы железнодорожного транспорта.

Чтобы поднять железнодорожный транспорт на должную высоту и вывести его на широкую дорогу, работники транспорта должны прежде всего поднять свою квалифи-

кацию, должны изучать технику дела, должны овладеть техникой, должны стать знатоками и настоящими хозяевами дела. А что мы имеем на деле? На деле — полуживотство и техническая безграмотность как были, так они и остались уделом большинства коммунистов и беспартийных активистов на транспорте. Шума и хвастовства об овладении техникой много, а подлинного овладения техникой все еще нет.

Чтобы вывести железнодорожный транспорт на широкую дорогу и покончить с его недостатками, надо поднять в нем дух сознательной дисциплины и трудового соревнования, надо покончить с разгильдяйством и развить в каждом работнике чувства величайшей ответственности перед страной, надо добиться того, чтобы железнодорожный транспорт работал четко и без перебоев, как часовой механизм. А что мы имеем на деле? На деле — разгильдяйство и расхлябанность, слабая трудовая дисциплина и перебои в работе транспорта — все еще остаются у нас не ликвидированы. Более того, коммунисты и беспартийные активисты нередко не только не противодействуют прогульщикам и прочим нарушителям трудовой дисциплины, а, наоборот, сами оказываются лодырями и прогульщиками.

Чтобы вывести транспорт на дорогу и поднять его на должную высоту, надо вести систематическую борьбу с классовыми врагами на транспорте, с кулаками и прочими вредителями, надо прививать работникам транспорта чувство революционной бдительности, надо смело вскрывать недостатки в работе транспорта и выжигать их огнем честной большевистской самокритики. А что мы имеем на деле? На деле — политическая слепота и наивное благодушие в отношении вредителей и прочих классовых врагов, отсутствие самокритики и трусливое замазывание ошибок в работе — все еще остаются у нас отличительными чертами многих и многих коммунистов и беспартийных активистов на транспорте.

Нет нужды доказывать, что пока останутся эти вопиющие недостатки в работе ком-

мунистов и беспартийных активистов транспорта, — неизбежно будут оставаться перебои и прорезы в самом транспорте.

Чтобы вывести железнодорожный транспорт на дорогу и поднять его на должную высоту надо ликвидировать эти позорные недостатки в нашей работе.

Политотделы на железнодорожном транспорте создаются для того, чтобы облегчить и ускорить разрешение этой актуальнейшей задачи.

Задача политотделов заключается в том, чтобы обеспечить на основе убеждения, мерами организованного и идейно-политического воздействия создание на железнодорожном транспорте „сознательной железной дисциплины“ (Ленин), нового мощного подъема социалистического соревнования и ударничества, поднять всю партийно-политическую работу среди рабочих и служащих железнодорожников на высший уровень.

Задача политотделов на транспорте заключается далее в том, чтобы развернуть борьбу с классово-чуждыми и враждебными элементами (саботажниками, ворами, вачами, лодырями и т. п.) выявлять, разоблачать и удалять их с железнодорожного транспорта, проводить необходимые мероприятия против хищений, обеспечить крепкую охрану и бережное отношение к государственной социалистической собственности.

Задача политотделов состоит, далее, в том, чтобы организовать дело подлинного овладения техникой железнодорожного транспорта коммунистами и беспартийными активистами, помочь им поднять свою квалификацию и дать им таким образом возможность стать действительными хозяевами порученного им дела.

Разоблачая и беспощадно изгоняя из партийных и комсомольских организаций оппортунистические и социально-чуждые элементы, ведущие подрывную работу под прикрытием партбилета, политотделы должны поднять идейно-политический уровень партийцев и беспартийных активистов, их ведущую роль на транспорте, создавая и сплачивая вполне надежный беспартийный актив вокруг парторганизаций.

Обеспечивая партийный контроль во всех областях железнодорожного транспорта, политотделы должны вести непримиримую борьбу с боязнью самокритики и с канцелярско-бюрократическим методом в руководстве

железнодорожного транспорта, добываясь четкой оперативной работы, безусловной исполнительности и ответственности во всех его звеньях, безусловного и незамедлительного исправления вскрытых ошибок и недостатков.

II

ПОЛОЖЕНИЕ О ПОЛИТОТДЕЛАХ

1. Права и обязанности политотделов

а) Политотделы руководят на правах партийных комитетов всеми партийными и комсомольскими организациями, кандидатскими группами и группами сочувствующих на железнодорожном транспорте, в том числе приемом в партию.

б) Политотделы распределяют партийные кадры на транспорте, утверждают секретарей ячеек, производят перемещение коммунистов.

в) Начальники политотделов увязывают свою работу с местными партийными комитетами — райкомом, обкомом, ЦК нацкомпартий, которые в свою очередь обязаны оказывать всемерную помощь политотделам в их работе, причем в целях установления постоянной связи между ними нач. политотделов включаются в состав соответствующих партийных комитетов (райкома, обкома, ЦК нацкомпартий).

г) Функции контрольных комиссий в отношении коммунистов-железнодорожников переходят в специально организуемые при политотделах парткомиссии районов и дорог, назначаемые ЦК ВКП(б).

2. Структура политотделов

а) ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ НКПС В НКПС организуется политуправление в составе: начальника, его заместителя и двух помощников.

Начальник политуправления является заместителем народного комиссара по политической части и подчиняется как наркому, так и непосредственно ЦК ВКП(б).

Политуправление НКПС руководит работой политотделов дорог и районов.

Начальник политуправления НКПС назначается и сме-

щается ЦК ВКП(б). б) ПОЛИТОТДЕЛ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

Политотдел железной дороги организуется в составе: начальника, его заместителя и одного помощника.

Начальник политотдела дороги является заместителем начальника дороги по политической работе и одновременно подчиняется начальнику политуправления НКПС.

Начальник политотдела железной дороги руководит работой политотделов районов, партторгов депо, заводов и важнейших железнодорожных узлов.

Начальники политотделов дорог назначаются и смещаются ЦК ВКП(б) по представлению начальника политуправления НКПС.

в) ПОЛИТОТДЕЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РАЙОНА.

Политотдел железнодорожного района организуется в составе: начальника, его заместителя и одного помощника.

Начальник политотдела района является заместителем начальника района по политической части и одновременно подчиняется начальнику политотдела дороги. Он руководит ячейками железнодорожных узлов и станций, а также дистанций пути и связи.

Начальники политотделов районов назначаются и смещаются ЦК ВКП(б) по представлению начальника политуправления НКПС.

г) О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УЗЛАХ И ЗАВОДАХ НКПС.

На важнейших железнодорожных узлах и на заводах НКПС (по списку, утверждаемому ЦК) вводится институт партторгов, непосредственно подчиненных начальнику политотдела дороги.

Парторги железнодорожных узлов и заводов назначаются и смещаются ЦК ВКП(б) по представлению начальника политуправления НКПС.

Центральный комитет Всесоюзной коммунистической партии (большевиков)

10 июля 1933 г.

