

PŘEDNOSTNĚ PROVÁDĚT POLITICKOU PRÁCI A DŮSLEDNĚ PROSAZOVAT LINII STRANY V POMĚRU K MASÁM V OBLASTI DOPRAVY

Projev na poradě pracovníků v dopravě
22. ledna 1964

Na dnešní poradě bych rád promluvil k několika závažným otázkám vyvstávajícím v práci v oblasti dopravy.

Největším nedostatkem, který se projevuje v práci v odvětví dopravy, je to, že se správně neprovádí práce s lidmi.

Jak všichni víme, dokážeme v naší práci cokoli, ale jen tehdy, když k tomu podnítíme lidi. I tehdy, když chceme řídit továrny a podniky a uvádět do pohybu vlaky a lodě, musíme především uvést do pohybu lidi, kteří jsou jejich pány. Proto se říká, že tvůrcem dějin jsou lidové masy.

Bez správného provádění práce s lidmi, bez správného organizování a mobilizace revolučního elánu a tvůrčí aktivity lidových mas nelze úspěšně budovat socialismus a nebude možno vykročit vpřed ke komunismu.

Kapitalisté neprovádějí práci s lidmi, nýbrž spravují a řídí své továrny tak, že dělníky spoutají pomocí peněz.

Protože v buržoazní společnosti dělník bez práce je ihned odsouzen k hladovění a protože je mnoho nezaměstnaných hledajících práci, nutí kapitalisté dělníky pracovat podle své libovůle. Stačí, aby dělník udělal sebemenší chybu, a kapitalista ho z továrny vyhodí. Proto dělníci chtě nechtě pracují tak, jak je k tomu kapitalista nutí.

Vidíme to třeba na příkladu poměrů na našich železnicích za japonských imperialistů. Stačilo, aby naši železničáři udělali

při práci sebemenší chybičku, již se na ně japonští imperialisté vrhali s nadávkami, bili je a dokonce i vyhazovali z práce. Proto železničářům nezbývalo než řadit vlaky a dodržovat jízdní řád tak, jak to na nich chtěli Japonci. Japonci neměli dělníky k práci tím, že by správně prováděli práci s lidmi, ale nutili dělníky pracovat silou peněz a moci a zaváděli na železnici vynucenou kázeň.

Avšak v socialistické společnosti nelze lidi hnát do práce nebo zavádět kázeň donucovacími metodami a i kdybychom to tak dělali, nemohli bychom ukázat přednosti socialistického zřízení.

V socialistické společnosti je pánem státu všechen lid. Zde neexistuje vykořisťování člověka člověkem a útlak, všichni lidé mají rovná práva, každý má právo na práci a každý, kdo pracuje, má stejný nárok na odměnu a zajištění svých životních podmínek. V socialistické společnosti pracující nepracují pro vykořisťovatele, ale sami pro sebe, pro rozkvet země a štěstí všeho lidu. Proto v socialistické společnosti musí všichni pracující pracovat ve vzájemné jednotě a těsné soudružské spolupráci, musí uvědoměle dodržovat kázeň.

I úspěchů v oblasti dopravy v uplynulém období bylo dosaženo právě proto, že pracovníci v tomto odvětví obětavě bojovali s vysokou uvědomělostí ve snaze pracovat pro vlast a lid a překonávali veškeré nesnáze.

Proto i v zájmu dalšího zlepšování práce v odvětví dopravy je nutné, aby vedoucí pracovníci správně prováděli práci s lidmi, aby všechny lidi převychovali tak, aby všichni lidé se aktivně zapojovali do práce s vysokým revolučním uvědoměním.

Jestliže se práce vydaří náhodou i bez politické práce, dlouho se s tím nevystačí. Je to stejné jako když hazardní hráč vyhraje náhodou v kartách, za pár dní má po penězích. Ještě jsme nikdy neviděli karbaníka, který by se měl dobře.

Jestliže se neprovádí práce s lidmi, jejímž smyslem je probouzet aktivitu lidových mas, není nic platné stále si lámat hlavu s nějakými samospasitelnými nápady. V revoluci nebo při budování žádné mimořádné samospasitelné prostředky neexistují. Nesnažme se zbytečně honit nějakou zázračnou štěstěnu,

nýbrž soustředíme naše úsilí na politickou práci pro podnícení aktivity lidových mas, které jsou tvůrci dějin.

Šiky pracovníků železnic dnes dosáhly počtu skoro 100.000 osob. To je velký oddíl. Jestliže na železnici, která disponuje tak velkým oddílem, se bude správně provádět práce s lidmi, aby ze všech těchto lidí byli vychováni uvědomění bojovníci, oddaní služebníci lidu, pak nebude na železnici problému, který bychom nedokázali vyřešit.

Vedoucí pracovníci v odvětví dopravy však dnes práci s lidmi správně neprovádějí, nedokáží aktivně přitahovat pracující k práci a pracují byrokraticky.

Politické byro ústředního výboru strany v roce 1960 podrobilo vedoucí pracovníky v dopravě silné kritice za to, že správně neprovádějí politickou práci. Avšak ještě dnes, po třech letech, vedoucí pracovníci v tomto odvětví nadále neprovádějí politickou práci dobře.

Strana již dávno zdůrazňovala, že je třeba lidi vychovávat na základě vzorů hrdinství a příkladných činů, které pracovníci železnic projeví a učinili. Tak bylo mezi pracovníky na železnici široce rozvinuto hnutí rimansongovců a hnutí kimdukčchanovců. Avšak v odvětví železniční dopravy se konkrétně neorganizovala práce pro zajištění toho, aby pracovníci následovali příkladu těchto předních pracovníků a novátorů. Říkají nám, že i teď se v těchto hnutích pokračuje, ale provádí se krajně formalisticky.

Protože v železniční dopravě se správně neprovádí výchova lidí, máme mnoho lidí mezi pracovníky tohoto odvětví, kteří mají nízké třídní uvědomění a nízký revoluční elán. Slyšeli jsme, že někteří lidé prý si stěžují, že nechtějí nastupovat do práce v noci, to však je velice vážná věc.

Dříve revolucionáři bojovali po celá desetiletí, nemohou se ani pořádně nasytit, ani obléci, a přece mysleli jen na to, jak by dokázali zneškodnit třeba jen o jednoho nepřítele více; ale o jakém revolučním uvědomění je možno hovořit u člověka, kterému se nechce do práce v noci, ač se ve dne vyspí? Tito lidé již úplně zapomínají na to, jak včera pracovali pod bičem statkářů a kapitalistů. Tito lidé nemyslí na to, co by měli učinit, aby všemu našemu lidu byl umožněn lepší život a aby naši

otrhaní a hladovějící spoluobčané v jižní Koreji byli ještě dříve osvobozeni. Kdyby měli jen špetku takového uvědomění, nemohlo by se stát, že by si stěžovali na to, že musí do práce v noci. Je to konec konců zaviněno tím, že pracovníci v odvětví dopravy nevychovávali lidi v revolučním duchu.

Jen ústy se mluvilo o samé výchově v duchu revolučních tradic, o komunistické výchově, ale ve skutečnosti se žádná výchovná práce neprováděla. I to, že dnes v odvětví dopravy povoluje kázeň a často dochází k různým nehodám a haváriím, všechno pramení z toho, že vedoucí pracovníci v tomto odvětví neprovádějí správně práci s lidmi.

Musíme zintenzívnit výchovnou práci mezi pracovníky na železnici a prosadit u nich takový poměr k práci, aby se všichni statečně vrhali do díla, ať narážejí na sebetěžší úkoly, a aby se do každé práce zapojovali uvědoměle a jako hospodáři.

Při práci s lidmi je důležité, aby se o podřízené projevovala laskavá péče a aby byli trpělivě vychovávaní. Nehledě na to, vedoucí pracovníci v železniční dopravě často lidi vyhánějí za to, že se v práci dopustili chyby, a pod různými záminkami se zbavují dokonce i takových lidí, kteří pracují s elánem, místo aby lidi vychovávali a aktivně je zapojovali do práce.

Když někoho vyhodíme ze železniční dopravy, musíme ho tak jako tak vychovávat, ať jde, kam jde. V masách se občas vyskytnou takoví lidé, kteří mají nevymáchanou pusou. To však neznamená, že všechny takové lidi můžeme poslat pryč. Vedoucí pracovníci musí vždycky za všechny své podřízené sami nést odpovědnost a důsledně je převychovávat.

Kdyby na světě nebylo lidí, kteří jsou o něco pozadu za jinými, nebylo by zapotřebí ani komunistické výchovy ani propagandy. Třídní nepřátele, sabotéry, rozvratníky a nepřátelské živly stojící proti nám je nutno bezpodmínečně bít, ale lidi, kteří k nim nepatří, je nutno brát mezi sebe a převychovávat.

Ani člověka, který se v minulosti dopustil chyby, ale který byl převychován, svých chyb upřímně lituje a aktivně pracuje pro stranu a lid, nesmíme zbytečně podezřívát.

Bývalí příslušníci statkářstva nebo buržoazie mohou navenek předstírat, že dobře pracují a přitom potají spřádat jiné

sny. Avšak proč by se na naši stranu nemohli postavit lidé z dělnických nebo chudých rolnických rodin, když se dobře vychovají? Naše strana již dávno vydala správnou směrnicí, že takovéto lidi je třeba všechny převychovat a sjednotit. Avšak u našich pracovníků se stále ještě vyskytuje tendence toto správně nechápat, pít se jen po starých spisech a lidi hlava nehlava podezírat. To není správné. Kdybychom se měli šfouřit v minulosti lidí tak jako vy, musili bychom, soudruzi, považovat za provinilce i toho, kdo japonským imperialistům dělal strojuvůdce nebo jim opravoval tratě. Kdybychom se takto hrabali v minulosti, nenašli bychom člověka, na kterém by něco nebylo. Není možné posuzovat všechny otázky abstraktně a odtrženě od historických podmínek a situace. Kdo za japonských imperialistů pod nimi pracoval, pracoval přece chtě nechtě, aby se mohl najíst a žít, a nikoli proto, aby japonskému imperialismu pomáhal. Kdybychom lidi posuzovali takto úzkoprsé, nemohli bychom kolem naší strany sjednotit široké lidové vrstvy a nebyli bychom s to, aktivně vyvolat jejich iniciativu.

Když se stane chyba, musíme vždycky její příčinu hledat především u sebe a snažit se, abychom tuto chybu napravili.

Odedávna máme pořekadlo, že kdo škrábe, stěžuje si na pero a kdo neumí střílet, svádí všechno na flintu. Lidé, kteří na to, aby masy vychovávali, ani nepomyslí a jen si na lidi stěžují, že jsou špatní, ukazují, že sami nemají schopnosti pracovat s masami.

Vedoucí pracovníci v dopravě přikládají větší význam než práci s lidmi technickým problémům a hmotné zainteresovanosti. Myslí si tak, že stačí jen zvýšit technickou úroveň pracovníků, aby se všechny problémy rázem vyřešily. Je ovšem důležité, aby technická vybavenost v dopravě byla posílena a aby byla zvýšena technická úroveň pracovníků. Avšak ještě důležitější je, aby bylo zvýšeno uvědomění pracovníků. Říká se, že v dopravě se teď pociťuje nedostatek zařízení a je slabá přepravní kapacita, ale kdyby se správně prováděla práce s lidmi, aby byli zorganizováni a zmobilizováni všichni pracující, pak by bylo možno nalézt ještě více rezerv v zařízení i přepravní kapacitě.

Když vedoucí pracovníci nebudou provádět politickou práci a budou jen u zeleného stolu počítat nominální kapacity a předpisy, pak se žádný problém nevyřeší. Kdybychom se byli v minulosti přidržovali jen předpisů a nominálních kapacit, pak by nás ani nenapadlo pouštět se do boje s japonskými a americkými imperialisty, ani bychom nedokázali na válečném spálení ništi položit základy samostatného hospodářství našeho národa.

Ve starém vojenském řádu japonských imperialistů stálo, že četa musí mít jeden kulomet, rota nejméně dva až tři kulometry pro krycí palbu, aby mohla vytáhnout do boje. Protijaponští partyzáni však často neměli kulomet ani v rotě, nemluvě o četě, ale protože měli vysoké revoluční uvědomění a elán, neustále vítězili i v boji, kde síly nepřítele byly několikanásobně větší.

Tak tomu bylo i při našem boji s Američany za uplynulé Vlastenecké osvobozené války. V pěchotním plním řádu se praví, že před ztečí nepřátelských pozic je nutno na každý čtvereční metr těchto pozic vypálit několik dělostřeleckých granátů. Protože však jsme tehdy neměli mnoho střeliva, nebyli jsme schopni dodržovat ostřelování děly v míře stanovené řády. Kdybychom se byli řídili jen těmito řády, nebyli bychom vůbec schopni podnikat útoky proti nepříteli.

Místo silnějšího dělostřeleckého bombardování jsme prováděli intenzivnější politicko-ideologickou práci mezi důstojníky a vojáky lidové armády. Proto důstojníci a vojáci v boji projevíli masové hrdinství, směle šli do útoku a drtili nepřítele.

I ve výrobě je tomu stejně.

Ve válcovně ingotů oceláren Kangson, jejichž nominální kapacita dříve prý byla jen 60.000 tun, vyrábějí nyní díky tvůrčímu umu a nadšení dělníků a techniků více než 200.000 tun vývalků. To znamená asi trojnásobné překročení nominální kapacity.

I v odvětví železniční dopravy byla zaznamenána řada skutečností, které působí jako zázraky. Jestliže hodnotíme naši situaci z hlediska předpisů, vychází nám, že na mnoha místech naší železnice máme slabší přepravní kapacitu než v jiných zemích, avšak v důsledku aktivního úsilí železničních pracov-

níků byly mnohé nominální kapacity rozbity a přepravní kapacita se značně zvýšila.

Jelikož o všem takto rozhodují lidé, je možno rozbít nominální kapacity a dosahovat převratných nových výsledků v práci, jestliže pracující mají vysoké politické uvědomění a revolučního ducha.

Někteří lidé říkají, že komunisté neznají předpisy ani nominální kapacity a nehlídají na ně. Není však pravda, že by komunisté odmítali normy či nominální kapacity jako takové. My jenom soudíme, že normy a nominální kapacity nejsou jednou provždy dané a neměnné, nýbrž že se mohou měnit podle toho, jak se rozvíjí technika a jak se zvyšuje uvědomění lidí.

Kdyby pracovníci na železnici s vysokým vědomím, že bojují pro revoluci, vynakládali veškerý svůj um, pak by bylo možno ještě více zvýšit přepravní kapacitu i na trati Pchjongjang-Wonsan, která je nyní naším úzkým profilem, a bylo by možno v plné míře řešit i další problémy.

Soudruh ministr navrhl, aby se na železnici přešlo od chozraščotu k rozpočtovému systému, a to v zájmu toho, aby i řídicím pracovníkům bylo možno dávat prémie. Bylo by ovšem zapotřebí v odvětví železniční dopravy přejít na rozpočtový systém a odměňovat prémie dobré pracovníky a tak je hmotně zainteresovat na jejich práci. Tento problém by se měl zřejmě hlouběji prostudovat a měl by se v tomto směru vypracovat nějaký konkrétní návrh. Avšak ještě důležitější věcí je zvyšování politického uvědomění pracovníků.

Nesmíme připustit, aby si pracovníci myslili, že pracují jen pro peníze. Protože revizionisté teď neprovádějí komunistickou výchovu pracujících a ve dne v noci pokřikují jen o materiálních podnětech, snižuje se postupně politické uvědomění pracujících, kteří stále více propadají ideologii sobectví, jež staví zájmy jednotlivce nad zájmy země a lidu. V zemích, kam zasahuje vliv revizionismu, se množí podvodníci a zloději, mnozí lidé propadají požitkářství a morálnímu rozkladu a nechťejí pracovat. Jestliže takové jevy budou trvat, nebude nejen možno vybudovat komunistickou společnost, ale vznikne nebezpečí ztráty samotných vymožeností socialismu.

Komunistická společnost, kterou chceme vybudovat není v žádném případě společností nepracujících příživníků. V komunistické společnosti se práce nestává věcí nepotřebnou, nýbrž naopak nutným požadavkem života. Proto v zájmu vybudování komunismu je sice důležité, abychom zvyšovali i hmotnou zainteresovanost pracujících, avšak ještě důležitější je, abychom neustále ještě více úsilí věnovali jejich ideové výchově.

Co bude tedy nutné učinit pro zintenzívnění politické práce na železnici?

Především bude nutno zlikvidovat zbytky byrokratického stylu práce u vedoucích pracovníků tohoto odvětví.

Před osvobozením jste, soudruzi, sice sami ovšem nebyli úředními mocipány, ale neustále jste měli byrokratické jednání japonských imperialistů na očích. Po osvobození jste zase měli příležitost vidět lidi jako byl Pak Ivan, kteří do naší země přijeli jako na návštěvu, hleděli nacpat si břicho bez ohledu na to, co bude s naší zemí, a lidu jen přikazovali.

Tak jste, soudruzi, úplně zapoměli na to, jak jste v minulosti jako příslušníci dělnické třídy byli kapitalisty utlačováni a ponižováni, vzali jste si příklad z byrokratismu japonských imperialistů nebo takových individuů jako Ivan a dělníkům poroučíte.

Aby i v odvětví dopravy se podobně jako v lidové armádě dobře prováděla politická práce a aby tak z pracovníků železnice se stal oddíl, mající uvědomělou kázeň jako v revoluční armádě, naše strana zřídila i v tomto odvětví politické oddělení a zaměstnancům dala uniformy. Uniformy vám, soudruzi, rozhodně nebyly dány proto, abyste se v nich byrokraticky naparovali. Není možné si myslit, že funkce vedoucího odboru, náměstka ministra nebo ministra je nějaké panské úřednické křeslo. Úřednické křeslo, toť byrokracie. Místo, které je vám soudruzi svěřeno, není úřednické křeslo, ale odpovědnost. Protože tam, kde pracuje více lidí, musí nutně existovat zodpovědní vedoucí, ustanovili jsme takové vedoucí, jako jsou vedoucí odborů, náměstkové ministrů a ministři. Proto vedoucí pracovníci, kteří jsou zodpovědnými činiteli, nesmějí lidem poroučet, ale musí se stát oddanými služebníky lidu. Být oddaným služebníkem kapitalistů je poni-

žující, ale být služebníkem lidu je naopak záležitost velké cti. Jestliže všichni vedoucí pracovníci budou naplnění vědomím, že jsou oddanými služebníky lidu, nebudou se chovat byrokraticky a budou dobře provádět práci s lidmi.

Dále je nutné, aby vedoucí pracovníci na železnici v zájmu toho, aby dobře mohli provádět politickou práci, sami sebe neúnavně politicky vzdělávali a zdokonalovali.

Jestliže se podíváme na dnešní složení kádrů v oblasti železniční dopravy, vidíme, že velkou většinou jde o lidi z dělnických rodin, že jde o dobré soudruhy, kteří byli po osvobození vychováni naší stranou. Mají všichni vysoké vědomí stranickosti, stejně jako pracovní elán.

Tito soudruzi však přitom neumějí provádět stranickou práci a nevědí, jak ještě více stmelovat masy kolem strany. Je to způsobeno tím, že jsme příslušníky našeho jádra nedokázali stranicky, politicky vychovat. Máme v důsledku toho teď na železnici málo příslušníků politického jádra.

Nejdůležitějším úkolem vedoucích pracovníků v oblasti železniční dopravy proto bude, aby sami sebe stranicky zocelovali a dosahovali ještě vyšší politické připravenosti.

Všechny kádry musí umět pracovat s lidmi, musí při veškeré činnosti umět stavět politickou práci na první místo.

I mezi členy ústředního výboru strany či odpovědnými kádry rady ministrů neustále provádíme politickou práci. Všechny tyto kádry mají ovšem vysokou úroveň politických znalostí i uvědomění, přesto je však o všech otázkách informujeme. Říkáme jim konkrétně, co v dnešní mezinárodní i vnitropolitické situaci je pro nás příhodné a co je nevýhodné, jakým otázkám za takové situace musíme věnovat pozornost a co musíme dělat nejdříve. Když pak rozdělujeme úkoly, vysvětlujeme pracovníkům, jak důležitý politický význam má příslušný úkol. I když jde o problém, který všichni dobře znají, není špatné si o tom takto promluvit.

I v armádě velitelé, kteří vysílají do pole rozvědčíky, jim vysvětlují závažnost jejich úkolu a konkrétně upozorňují na věci, kterým budou muset při plnění svého úkolu věnovat pozornost. Když jsou rozvědčíci takto konkrétně upozorněni, určitě splní

úkol na výbornou. Jestliže se toto neprovede a rozvědčíkům se prostě zadá rozvědčný úkol, pak to mívá za následek buď neúplné splnění úkolu nebo nepředvídané události, jako odhalení rozvědčíka nepřitelem a jeho zajetí.

Odpovědní pracovníci musí přistupovat ke svým podřízeným jako rodiče ke svým dětem nebo starší sourozenci k mladším, musí je do všech problémů zasvěcovat a konkrétně je na ně upozorňovat. I na železnici musí vedoucí pracovníci podrobně vysvětlit osádce vlaku, který má vézt nějaké zboží, o jaký náklad jde a jakou má důležitost, proč musí tedy být včas dopraven a proč je třeba s ním zacházet opatrně i při vykládání, nestačí zboží jen nechat naložit a odeslat. Také přednostovi stanice, který bude zboží přijímat, musí předem zatelefonovat, sdělit mu, kterým vlakem k němu bude dopraveno jaké zboží a vysvětlit mu, že se s ním musí pečlivě zacházet, protože je důležité. Když se to takhle bude dělat, zaměstnanci nejen nebudou pracovat ledabyle, ale budou přemýšlet, jak dopravit ještě více nákladů včas, jak ještě pečlivěji s náklady zacházet, a budou se o to snažit.

Protože však dnes politická práce nestojí na prvním místě, zacházejí pracovníci s cenným nákladem ledabyle a domnívají se, že stačí objednané náklady prostě převážet.

Také se ponechává bez připomínek i to, když objednávka je nesprávná, ačkoli se to ví. Objednavatelé dobře nevědí o tom, že zboží, které potřebují, se vyskytuje v jejich blízkosti, a proto je chtějí třeba dovážet zdaleka. Na ministerstvu dopravy však od objednavatelů dostávají předem plány přepravy nákladů, a proto mohou mít přehled o tom, kde a v jakém množství se jaké zboží vyskytuje. Jestliže ministerstvo dopravy zintenzivní své spojení s objednavateli, bude možno velmi značně omezit zbytečnou přepravu. Jestliže se vám, soudruzi, podaří vyřešit pouze tento jediný problém, získáte už veliké rezervy.

V minulosti byli pány železnice kapitalisté, dnes je to však naše dělnická třída. Jestliže vy, soudruzi, budete dobře pracovat, budete se mít dobře nejen vy, ale všechen lid a naše země bude ještě bohatší a mocnější.

Dále se zmíním o úkolech odvětví dopravy na letošní rok. Jedním z nejnaléhavějších úkolů, před nimiž bude stát odvětví dopravy, je zvyšování přepravní kapacity železnice. Jestliže toto nebude vyřešeno, nebudeme moci zajistit rostoucí požadavky národního hospodářství na přepravu, což se může stát brzdou jeho rozvoje. Zdaleka nejdůležitější věcí pro zvyšování přepravní kapacity železnice je zvyšování technické kvalifikace pracovníků, správné hospodaření s existujícím zařízením a maximální zvyšování koeficientu jeho využívání. Pracovníci v tomto odvětví musí přemýšlet, jak co nejlépe sestavit jízdní řády, jak ještě déle využívat lokomotiv a přepravovat ještě více nákladů, a musí za to aktivně bojovat. Jestliže to pracovníci nebudou dělat a budou jen se založenýma rukama čekat na to, až jim stát postaví další tratě a dodá nová přepravní zařízení, pak nebude možno v plné míře splnit úkoly, které odvětví železniční dopravy připadají.

Při práci v minulosti, za japonských imperialistů se mohlo stát, když bylo nedostatečné zařízení, že dělníci si postavili hlavu, že za takových podmínek se nedá pracovat, nebo třeba i přerušili práci.

Avšak dnes, kdy všechen lid se stal pánem země, se takto postupovat nedá. I když nemůže být dodáno nové zařízení, protože situace naší země to nedovoluje, musí naši pracovníci organizovat a hledat cesty, jak přepravit ještě více nákladů i při existujícím zařízení.

Jestliže chceme dosáhnout toho, aby náš lid, který měl v minulosti tak těžký život, se měl tak dobře, jako se mají jinde, čeká nás opravdu mnoho práce. Musíme postavit ještě více továren, musíme rekonstruovat a rozšířit železnice, silnice, přístavy, musíme postavit mnoho škol a bytů. Avšak za podmínky, kdy máme napjatou bilanci materiálu, finančních prostředků a pracovních sil, nemůžeme v žádném případě provést všechnu obrovskou výstavbu, kterou potřebujeme, během jednoho roku nebo dvou let. Pracovníci v železniční dopravě si toto musí jasně uvědomovat a hledat rezervy pro zvyšování přepravní kapacity ve zvyšování koeficientu využívání existujícího zařízení.

Zároveň se zvyšováním koeficientu využívání existujícího

zařízení je nutno aktivně prosazovat práce na výstavbě železnice.

Strana a vláda dává na výstavbu železnice velké finanční prostředky. Avšak tyto finanční prostředky se nevyužívají efektivně. Naše strana se důsledně zaměřuje na to, aby byla překonána roztržičnost ve výstavbě, aby všechny síly byly soustřeďovány na důležité objekty, které musí být po jednom dokončovány. Avšak toto zaměření strany není v oblasti dopravy dosud dosti dobře prosazováno.

Největším nešvarem v železniční výstavbě dnes je to, že se výstavba velmi rozptyluje, přičemž žádný objekt se řádně nedokončuje. Jestliže za situace, kdy naše stavební kapacity jsou omezeny, je rozptylujeme na různá místa, chybí nám materiál i pracovní síly, nemůžeme zajistit projekční připravenost, prodlužují se termíny uvádění kapacit do provozu a to vše konec konců vede k zmrazování státních prostředků.

Proto letos v odvětví železniční dopravy bude nutno soustředit všechny síly na výstavbu trati Čchongdžin-Radžin a na elektrifikaci tratí Pchjongjang-Sinidžu a Pchjongjang-Sinsongčchon. Kdyby se na stavbě trati Čchongdžin-Radžin opravdu nedostávalo pracovních sil, bylo by asi dobré povolát na pomoc třeba lidovou armádu. Od dnes rozdělané výstavby železniční trati Čihari-Pokke by bylo lépe na čas upustit.

V zájmu zvýšení přepravní kapacity železnice bude též třeba, jak to soudruzi navrhuje, zvýšit počet odstavných a posunovacích kolejí na seřadovacích a uzlových nádražích a dále bude třeba zvýšit výrobu potřebných náhradních dílů, zejména ocelových pražců.

Dalším důležitým úkolem odvětví dopravy je mechanizace nakládání a vykládání zboží. Již po dlouhou dobu bojujeme za mechanizaci nakládky a vykládky zboží, avšak dosud se nám tento problém nedaří řešit. I teď máme nadále nedostatek pracovních sil pro nakládku a vykládku a mnoho lidí koná namáhavou práci. Pro vyřešení napjaté bilance pracovních sil při nakládce a vykládce bude tam ovšem asi třeba poněkud zvýšit stav pracovních sil. Avšak nebude možno stav pracovníků doplnit na onu výši, kterou, soudruzi, požadujete.

V naší zemi, kde ve všech oblastech národního hospodářství probíhá obrovská výstavba, pociťujeme v bilanci pracovních sil stálé napětí. Proto teď nemůžeme v dostatečné míře zajistit pracovní síly ani pro takové důležité projekty, jako je provoz výroby ocelových trub v ocelárně Kangson, válcovna ingotů v železárnách Hwanghä nebo tepelná elektrárna v Pchjongjangu.

Proto nedostatek pracovních sil při nakládce a vykládce zboží na železnici je nutno řešit mechanizací. Na místa, kde mechanizaci opravdu nelze provést, je třeba přidat něco pracovních sil a na místech, kde mechanizaci zavést lze, bude třeba zajistit, aby počet pracovních sil nebyl dále zvyšován.

Mechanizace nakládky a vykládky zboží má velký význam nejen pro vyřešení napjaté bilance pracovních sil, ale i pro osvobození pracujících od těžké dřiny. Osvobození pracujících od těžké dřiny je jedním ze závažných úkolů, které budeme musít v nejbližších několika letech vyřešit.

Před osvobozením kapitalisté zapřahali dělníky do práce jako dobytek, jen aby si zajistili větší zisky. Avšak v socialistické společnosti nelze připustit, aby dělníci byli nuceni nadále k těžké dřině.

V zájmu mechanizace nakládky a vykládky zboží bude třeba vyrábět ve větším množství pojízdné jeřáby, autojeřáby a železniční jeřáby, bude nutno v širokém měřítku podněcovat iniciativu a nápaditost lidových mas.

Dále bude třeba rozšířit výrobu náhradních dílů pro dopravní zařízení a rozhodným způsobem zvýšit kapacitu opravárenských závodů.

Opravárenská kapacita dopravního zařízení je teď všeobecně slabá, avšak přitom zvláště slabá je opravárenská kapacita pro automobily. Musíme doplnit potřebné zařízení a tak zvýšit kapacitu existujících opravárenských závodů a zároveň musíme do oprav zavádět specializaci. Železniční dílny v Nahungu bude tak třeba zařídit jako speciální výrobní náhradních dílů.

Strojní zařízení, nezbytné pro vybavení opravárenských závodů a závodů pro výrobu náhradních dílů, není v daném okamžiku možné ihned dodat. Jak již bylo řečeno při výkladu

zaměření činnosti v letošním roce, bude třeba v prvním pololetí letošního roku soustředit síly na vybavení závodů v rezortu Výboru pro strojírenský průmysl. Odvětví dopravy proto bude moci obržet strojní zařízení, potřebné k výrobě náhradních dílů, teprve v druhém pololetí. Za této situace bude třeba v prvním pololetí zajistit výrobu většího množství náhradních dílů pokud možno lepším využíváním existujícího zařízení.

Dále bude třeba vybudovat nové přístavy a vybavit a rozšířit přístavy existující.

Spolu s tím, jak sílí hospodářská moc naší republiky a zvyšuje se její mezinárodní prestiž, přibývá postupně zemí, které s námi chtějí obchodovat. Perspektivy rozvoje našeho zahraničního obchodu jsou velmi široké. To je dobrá věc.

Budeme musít nadále více rozvinout zahraniční obchod s Indonésií, Cejlou, Barmou, Kambodžou, Pákistánem a dalšími zeměmi Asie, Afriky a Latinské Ameriky a rozvíjet též zahraniční obchod s takovými kapitalistickými státy, vyjma USA, jako jsou Japonsko, Velká Británie, Francie, Holandsko a Západní Německo.

Budování nových přístavů a vybavování a rozšiřování přístavů existujících se z hlediska rozvoje zahraničního obchodu jeví jako velmi naléhavý úkol.

Pracovníci v oblasti námořní dopravy budou musít soustředit síly především na vybavení Západního přístavu v Čchongdžinu jako obchodního přístavu. Teprve pak budeme moci rozvíjet obchod s jinými zeměmi. Protože teď nemáme přístavní zařízení, máme potíže s prodejem železné rudy do ciziny. Když budeme prodávat železnou rudu do ciziny, můžeme za to dovést zařízení, která potřebujeme. Zároveň s budováním Západního přístavu v Čchongdžinu bude třeba energicky postupovat i při obnově a vybavování přístavů v Nampcho a v Hungnamu.

Výrobu zařízení, potřebného k budování přístavů, musíme pokud možno zajistit u nás doma a zařízení, které si sami vyrobít nemůžeme, si musíme za každou cenu zajistit, i kdybychom je měli koupit. Aby bylo zajištěno úspěšné budování přístavů, bude zřejmě dobré, aby byl zorganizován speciální oddíl pro budování přístavů, tak jak jste, soudruzi, to navrhli.

Dále bude třeba věnovat ještě větší pozornost výchově a školení technických pracovníků pro odvětví dopravy.

Především bude třeba vyškolit ještě více schopných strojuvůdců, navigátorů a lodních techniků pro námořní a říční plavbu. Z hlediska perspektiv rozvoje naší námořní dopravy bude ovšem v budoucnu zapotřebí založit i Vysokou školu námořní. Vysokou školu námořní však teď hned zakládat nebudeme, ale musíme zajistit vyškolení většího počtu námořních techniků v krátké lhůtě tím, že přeložíme Vyšší střední námořní školu z jejího dosavadního sídla v Radžinu do Čchongdžinu, kde z ní učiníme Vyšší odbornou námořní školu, na kterou přijmeme posluchače s maturitou z vyšší střední školy. Až tak získáme určité zkušenosti, mohli bychom tuto školu třeba rozvinout a učinit z ní Vysokou školu námořní. Reorganizaci školy bude dobře provést při příležitosti částečné reformy školského systému, jež se bude letos provádět ve všeobecně vzdělávacím školství.

Rychlý rozvoj automobilové dopravy si žádá mnoha nových řidičů. Proto bude třeba zintenzívnit ještě více výcvik řidičů pro automobily. Na jedné straně bude třeba především rozšířit výcviková střediska pro řidiče automobilů, aby bylo možno školit více řidičů, ale vedle toho bude nutno učinit též takové opatření, aby řidičům byli přiděleni pomocníci, kteří se od nich budou učit řidičskému umění.

Teorie automobilu není tak obtížnou záležitostí. Člověk s průměrným všeobecným vzděláním ji může zvládnout za několik dní. Teď, kdy všichni naši mladí lidé mají všeobecné vzdělání nejméně na úrovni nižší střední školy, mohou se stát výbornými řidiči, jestliže po dobu poloviny roku nebo jednoho roku budou pracovat jako pomocníci řidičů. Takovéto studium techniky prostřednictvím praxe je dobrá cesta k tomu, aby byli efektivně a rychle školeni řidiči.

Dále musíme vyrábět ve větším množství velké lodě, abychom se mohli vydat daleko na širé moře.

Naftový motor o výkonu 400 k, který vyrobili dělníci pučungské strojírně, je výborný, vysoce moderní stroj, který může značně přispět k rozvoji naší námořní i říční dopravy. Tento dieselmotor je mnohem lepší než motor s tepelným zapalováním.

S dvěma naftovými motory o výkonu 400 k můžeme postavit motorovou loď o výkonu 800 k a jestliže budeme mít 2 motory o výkonu 500 k, můžeme vyrobit motorovou loď o výkonu 1.000 k. Přidáváním pístů lze výkon naftových motorů libovolně zvyšovat.

Proto budeme musit letos upustit od výroby motorů s tepelným zapalováním a vyrobit 30–40 kusů naftových motorů o výkonu 400 k. S těmito dieselmotory letos pokusně postavíme lodi a po získání určitých zkušeností budeme musit od příštího roku zajistit jejich stavbu ve větším množství.

Dále se zmíním o problému struktury odvětví dopravy.

S rozvojem národního hospodářství se zvětšil i rozsah práce dopravy. Ministerstvo dopravy však v současné době nestačí zvládnout jednotné řízení dopravy, jejíž měřítko vzrostla, věnuje se převážně jen železniční dopravě a námořní a automobilovou dopravu nedokáže jaksepatří řídit. Proto námořní doprava a silniční doprava nadále zaostávají.

Aby tyto nedostatky byly odstraněny, bude třeba změnit systém řízení odvětví dopravy. Především bude třeba od ministerstva dopravy oddělit Hlavní správu námořní dopravy a Hlavní správu silniční dopravy a vybavit je pravomocí ministerstev. Jelikož ministerstvo dopravy se bude specializovat na řízení železniční dopravy, bude nutno jeho název změnit na ministerstvo železnic. Takto budeme moci pozdvihnout námořní dopravu a automobilovou dopravu a bude možno zlepšit i práci železnice.

Nakonec se zmíním o několika problémech stranické práce, vznikajících v souvislosti s reorganizací struktury v odvětví dopravy.

Dnešní organizace strany v odvětví železniční dopravy je založena na systému výborů podobně jako v lidové armádě, ale zdá se, že bude dobré změnit to na systém dvojí podřízenosti jako je tomu v oblasti veřejné bezpečnosti. Takže na jedné straně by stranický výbor ministerstva řídil stranické organizace v podřízených orgánech a na druhé straně by mělo být umožněno provinčním výborům strany, aby měly v rukou a řídily činnost organizací strany na železničních správách.

Pravomoc řídit stranické organizace v odvětví železniční

dopravy by se měla poskytnout jen provinčním výborům strany, nikoli okresním výborům. Protože okresní výbory strany mají na starosti celkovou činnost hospodářskou a kulturní v okrese, především činnost zemědělství a místního hospodářství, neměly by dosti sil, aby mohly převzít navíc ještě péči o železnici.

Hlavní správa námořní dopravy i Hlavní správa silniční dopravy dnes má svůj stranický výbor a podřízené podniky po stranické linii spadají pod organizace strany v jednotlivých krajích. V těchto odvětvích bude i nadále třeba zajistit provádění stranické práce v rámci dosavadního systému.

Přítom politická oddělení, existující v podnicích v oblasti automobilové dopravy a námořní dopravy, musí být zachována a předsedové strany v jednotlivých podnicích musí být pověřeni zároveň funkcí náměstků ředitelů pro věci politické.

Straničtí pracovníci v oblasti dopravy musí dobře provádět práci s lidmi, zejména práci s kádry, která je základem stranické práce. Dnes nejslabším článkem stranické práce v oblasti dopravy je práce s kádry. Pracovníci stranického výboru ministerstva dopravy v minulosti nedokázali kádry soustavně vychovávat, ponechávajíce je na jejich místech. Tak přišlo nazmar i mnoho lidí, kteří dobře pracovali. Příčinou tohoto nedostatku je ovšem i nedostatečná práce vedoucích pracovníků a nižších stranických organizací, avšak hlavní příčinou je byrokratická práce stranického výboru na ministerstvu dopravy.

Pracovníci strany musí se k lidem chovat pozorně a pečlivě. Musíme lidi neúnavně vychovávat cestou vysvětlování a přesvědčování, aby lidé, kteří se dopustili chyby, si tuto chybu uvědomili a opravdu jí litovali a mohli ji napravit. Je chybou si myslit, že stačí člověka, který se dopustil chyby, za to potrestat.

Až budou napříště pracovníkům v odvětví dopravy udělovány stranické tresty, bude k tomu bezpodmínečně třeba schválení vyššího stranického orgánu. Ustanovení o stranických trestech v oblasti dopravy, které platí dnes, je třeba pozměnit.

Na dnešní poradě jsme projednávali důležité problémy, před nimiž stojí odvětví dopravy.

Stranický výbor ministerstva železnic a stranické organizace Hlavní správy námořní dopravy a Hlavní správy silniční dopravy

musí svolat schůze výborů a aktivistů a konkrétně projednat opatření, která je nutno učinit k tomu, aby úkoly, jež byly dnešní poradou vytyčeny, byly v praxi splněny.

Vedoucí pracovníci v oblasti dopravy musí aktivně bojovat za to, aby nedostatky, konstatované na dnešní poradě, byly napraveny a aby v práci dopravy došlo k dalšímu pokroku.