



Локомотивсоюз

Выпуск № 7-8 (110-111)

Июль-Август, 2008 г.

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников выражает соболезнование родным и близким всех погибших в военных действиях в Южной Осетии.

ПРЕСС-СЛУЖБА ИНФОРМИРУЕТ

15-16 октября 2008 года в Москве пройдет пленум ЦК РПЛБЖ. Исполнительный комитет отчитается о проделанной работе, проинформирует о ходе реализации соглашения, подписанного между РПЛБЖ и Роспрофжел, по формированию единого представительного органа по внесению изменения и дополнения в Коллективный договор.

6 августа 2008 года первичная профсоюзная организация Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников Северной железной дороги прошла государственную регистрацию и получила права юридического лица.

В Чите созданы три первичные профсоюзные организации Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников: первичная профсоюзная организация РПЛБЖ строительного поезда № 621 - филиала ОАО «РЖДстрой»; первичная профсоюзная организация РПЛБЖ строительного поезда № 618 филиала ОАО «РЖДстрой»; первичная профсоюзная организация РПЛБЖ работников ОАО «ЗТК» – группа компаний.

Решением Мещанского районного суда г. Москвы от 23.07.2008 восстановлен на работе машинист тепловоза локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской ж. д. – филиала ОАО «РЖД» А. М. Лякишев, уволенный по п. 5 ст. 81 ТК РФ (неоднократное неисполнение работником без уважительных причин трудовых обязанностей, если он имеет дисциплинарное взыскание). Начальником локомотивного депо Узловая в течение мая ему было объявлено два дисциплинарных взыскания за отказ от посещения планерных совещаний. В судебном заседании представителем Лякишева было заявлено, что работник привлекался к посещению планерных совещаний в свой выходной день, своего согласия на это он не давал. Представителем ОАО «РЖД» факт привлечения работника к работе в выходной день не отрицался, после чего дальнейший процесс был простой формальностью. В пользу А. М. Лякишева подлежит взыскание заработной платы за время вынужденного прогула в размере 48 484 руб., а также компенсация морального вреда в размере 3 000 рублей.

Ситуация

ЧУВСТВО СОБСТВЕННОГО ДОСТОИНСТВА

12 июня 2008 года в Москве напротив здания ОАО "РЖД" прошла акция протеста - пикет - против увольнения 33 рабочих Воронежского вагоноремонтного завода им. Тельмана.

В связи с реорганизацией предприятия и созданием холдинга "Вагонреммаш" руководство вагоноремонтного завода им. Тельмана задумало осуществить хитроумную комбинацию, а именно - рабочим предлагалось подать заявления об увольнении по собственному желанию с последующим обещанием большую их часть принять уже в новое предприятие - ОАО "Вагонреммаш". Не сложно догадаться, чем бы обернулось для рабочих такое развитие событий! Это и потеря непрерывного трудового стажа, и права на бесплатный проезд железнодорожным транспортом, и других социальных гарантий. Кроме того, вместо бессрочных трудовых договоров работникам нового холдинга, скорее всего, предложили бы заключение срочных договоров. А некоторым вообще бы отказали, припомнив... Да много чего могли припомнить, например, первоапрельскую шутку.

Однако реализовать задуманный финт администрации Воронежского вагоноремонтного завода им. Тельмана не удалось. Работники не пожелали участвовать в махинации и принялись отстаивать свои права: создали первичную профсоюзную организацию РПЛБЖ, в которую вошли самые активные представители трудового коллектива; направили заявления в прокуратуру и федеральную инспекцию труда; о ситуации на предприятии поставили в

известность общественность. И добились - большинство работников будет оформлено переводом на новое предприятие с сохранением существующих условий труда.

Члены профсоюза РПЛБЖ изменили ситуацию в пользу рабочих. Но господа начальники, как нетрудно догадаться, затаив обиду на правдолюбов, в долгу не остались, начав с увольнения активных членов профсоюза. Далее принялись действовать по давно известной схеме: запугивание, давление, требование покинуть ряды свободного, но неугодного руководству профсоюза.

Тридцать три работника предприятия, члена профсоюза РПЛБЖ, оказались уволенными по ст. 81 п. 2 ТК РФ (ст. 81 ТК РФ - это расторжение трудового договора по инициативе работодателя, п. 2 - сокращение численности или штата работников организации). Но ликвидация предприятия, по сути, не состоялась! Более того, данное увольнение проведено с нарушениями трудового законодательства:

- за 2 месяца (!), как это предусматривается трудовым законодательством, профком РПЛБЖ не был надлежащим образом уведомлен о сокращении;

- в нарушение ст. 373 ТК РФ сокращение происходило без учета мнения профсоюза;

- не была принята во внимание квалификация сокращенных работников, то есть под сокращение попали работники 4-6 разрядов, а рабочие с 4-м разрядом остались в штате. Между тем, Трудовой кодекс предусматривает, что при прочих равных сначала подадут на сокращение работников имеющих меньший разряд.

Итак, как видим, увольнение 33 рабочих Воронежского вагоноремонтного завода им. Тельмана произошло не по причине их недостаточной квалификации или нарушения трудовой дисциплины. Всех уволенных объединяет одно: активная жизненная позиция и членство в РПЛБЖ. Однако за это, трудовое законодательство не предусматривает увольнение. Но, видимо, кто-то в руководстве очень уж спешил отомстить, поэтому не стеснялся, и пошел на нарушение закона. Что ж, до встречи в суде!

Соб. инф.

Р. S.: 7 июля у здания управления Юго-Восточной ж. д. (г. Воронеж) прошел пикет в знак солидарности с рабочими вагоноремонтного завода им. Тельмана, уволенными за членство в РПЛБЖ, организованный представителями левых молодежных организаций.

Р.P.S.: Председателю РПЛБЖ на Юго-Восточной железной дороге Игорю Куликову было отказано в выплате зарплаты. В бухгалтерии предприятия отказ мотивировали тем, что якобы он не предоставил по возвращении из командировки некие «табеля». По мнению же Куликова, отказ в выдаче зарплаты – это своеобразная ему месть со стороны руководства Юго-Восточной ж.д. за принадлежность к РПЛБЖ, а также за его участие 7 июля в пикете. Ведь никогда с него никаких табелей раньше не требовали, и никаких конфликтов по этому поводу не возникало, а уж в командировках он бывал не раз.

С форума РПЛБЖ

В ОГНЕ БРОДА НЕТ

Неподалеку от площади трех вокзалов, под сенью стеклянного мега-монстра РЖД расположилось двухэтажное зданье с тихим названием, навевающим воспоминания о дореволюционной Москве – Мещанский суд.

...15 августа состоялись очередные слушания по делам трех работников ОАО «РЖД», уволенных за активное участие в забастовке весной этого года. Перед защитой стояла задача – доказать право работников выражать свое несогласие с условиями труда методом забастовок без последующих репрессий со стороны работодателей. Абсурдность ситуации заключается в том, что это право, в принципе, является конституционным. Но, вероятно, сень могучего соседа не даром накрывает здание суда со всеми его потрохами. День выдался солнечный и жаркий, напряжение было высоким, людей собралось еще больше, чем 12 августа, когда, собственно, и должно было состояться разбирательство, и когда был проведен пикет. Ожидали очередного откладывания и перенесения заседания либо на другой день, либо на другое время. Но заседание началось всего лишь с получасовым запозданием. Людей загнали на открытые слушания в душный зал, где с большим трудом смогло втиснуться всего 12 человек, не считая самих работников суда. Попытки выспросить разрешение на проведение съемки в зале суда были пресечены на уровне хамоватых помощников судьи, не допустивших нас до нее самой. Все эти, вроде бы мелкие, штришки ярко живописали нам, с кем придется иметь дело. Судья Евгения Михайловна Наумова вопреки мнению прокурора, заявившему, что «для увольнения недостаточно было оснований», все-таки без малейшего напряжения совести (на принятие решения суд удалился всего на 5 минут) смогла их разглядеть и отказала в иске о восстановлении на работе потерпевших железнодорожников. Тяжелым ударом рухнуло на присутствующих осознание рабского положения трудового человека, осознание нашего бессилия перед машиной государственной власти в объятиях крупного капитала.

За пределами судебного здания, глотнув свежего воздуха, люди воспрянули духом. Лица стали суше и строже, а мысли четко выбивали и отработывали планы дальнейших действий. В огне брода нет. Сейчас не наша взяла, но это только запятая. Очевидно, что уволенные железнодорожники стояли за интересы не только своего

профессионального коллектива. Они стояли и за нашу с вами безопасность на станциях и на переездах, в электричках и поездах. Сегодня в РЖД условия таковы, что высококвалифицированные рабочие системе не нужны. Зачем платить больше, когда можно за гроши использовать рабский труд гастарбайтеров, поселив их в теплушках, где ночью холод, днем – жара, а из всех удобств – одна выгребная яма. Алчность капитала не имеет границ. «Плюшкин» в кубе, ворочая миллиардами, сокращает ставку помощника машиниста концевого вагона. Статистика по несчастным случаям на железной дороге неумолимо свидетельствует о росте трагических случаев. Кто не видел, сидя в электричке, бегущего сквозь все вагоны в конец состава помощника машиниста? Туда и обратно – это добрых минут десять, в течение которых машинист остается один. Тяжелым моральным грузом каждый раз ложится на машиниста ответственность за трагедии. Один из них поделился тем, что за последние годы только на его смену пришлось 12 смертельных случаев. Капля за каплей подтачивается отработанная в советское время система безопасности железнодорожного транспорта в стране. А слагают ее не только зарплата машинистов, но и возможность нормального отдыха при скользящем графике работ, в том числе ночных, и качество, и своевременность путевых работ, и возможность повышать квалификацию. Сейчас уже сокращена ставка библиотекаря в депо. Вот так, перекачивая эти крохи в свои безразмерные карманы, нас с вами лишают уверенности в том, что уже завтра вагоны не будут водить люди без всякой традиции и высокой культуры отношения к своей работе, что были основным гарантом безопасности на ЖД в советское время.

Трагизм ситуации по решению суда в том, что уволенные с работы железнодорожники оказались не просто без работы, но и без специальности. Ведь РЖД, как спрут, пронизывает своими щупальцами всю страну, и уволенным забастовщикам теперь негде быть машинистами.

Председатель РПЛБЖ Е. А.Куликов после судебного заседания совершенно определенно в интервью отметил, что предстоит апелляция, и борьба будет продолжена. Он также отметил рост забастовочного движения по всей стране и особенно сильное его нарастание в регионах. А главное, сила забастовки очевидна всем. После ее проведения, только за эти два с небольшим месяца, Московская ж.д. четыре раза произвела увеличение зарплаты. Пусть суммарно были выбиты небольшие надбавки, но важен сам факт. Да, цена этого успеха – судьбы уволенных железнодорожников. Поэтому задача борьбы за них стоит очень остро. И очень важно поддержать их сейчас и материально, и морально. На наших глазах разворачивается классовая борьба, появляются первые жертвы. Если у кого еще и был вопрос: есть ли в России пролетариат, - то пусть они посмотрят в глаза и послушают тех людей, собравшихся сегодня в зале суда. Они и есть тот самый пролетариат: все верно понимающий, чутко улавливающий сегодняшний нерв классовой борьбы. Бросить их, не протянуть руку помощи (не только теоретическую и практическую, но и материальную), значит расписаться в собственной несостоятельности.

Нигора Двуреченская

Правовой ликбез

ПРАВОВАЯ ПОЗИЦИЯ РПЛБЖ О НЕЗАКОННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ДИСЦИПЛИНАРНОГО ВЗЫСКАНИЯ К РАБОТНИКАМ, УЧАСТВУЮЩИМ В ЗАБАСТОВКЕ

Единственным условием, дающим право работодателю наложить взыскание на работника в связи с его участием в забастовке – это норма ст.413 ч.6. Но решения суда о незаконности забастовки, проведенной первичной профорганизацией РПЛБЖ Московской ж.д. 28.04.2008 нет. Нет и обращения работодателя с соответствующим иском.

Глава 61 ТК РФ устанавливает специальные правила, действующие при разрешении коллективного трудового спора, в т.ч. и специальные правила по привлечению работников к дисциплинарной ответственности и соответствующие полномочия работодателя по реализации мер дисциплинарной ответственности. Так, согласно части первой ст. 414 ТК РФ, участие работника в забастовке не может рассматриваться в качестве нарушения трудовой дисциплины и основания для расторжения трудового договора, за исключением случаев неисполнения обязанности прекратить забастовку в соответствии с частью шестой статьи 413 ТК РФ. Часть вторая ст. 414 ТК РФ запрещает применять к работникам, участвующим в забастовке, меры дисциплинарной ответственности, за исключением случаев, предусмотренных частью шестой ст. 413 ТК РФ. Согласно части третьей ст. 414 ТК РФ, на время забастовки за участвующими в ней работниками сохраняются место работы и должность.

Часть первая ст. 417 ТК РФ гласит, что работники, приступившие к проведению забастовки или не прекратившие ее на следующий рабочий день после доведения до органа, возглавляющего забастовку, вступившего в законную силу решения суда о признании забастовки незаконной, либо об отсрочке или о приостановке забастовки, могут быть подвергнуты дисциплинарному взысканию за нарушение трудовой дисциплины.

Т.е. работодатель должен сначала обратиться в суд для того, чтобы суд квалифицировал забастовку как законную или незаконную, и только после этого он вправе применять дисциплинарные взыскания.

Имеют место необходимые и достаточные основания для применения судом норм ст.414 ТК: наличие коллективного трудового спора (КТС) в целях ст.398, в т.ч. с условиями ст.399, дата начала КТС – 11.04.2008 (ст.ст.398, 401), подтверждение наличия забастовки в представлении транспортной прокуратуры от 29.04.2008, имеющее преюдициальное значение Решение Пушкинского суда МО, признавшего наличие КТС, как обязательное условие обвинительного решения по ст.20.26 КоАП.

В соответствии со ст. 398 ТК РФ, забастовка – временный добровольный отказ работников от исполнения трудовых обязанностей (полностью или частично) в целях разрешения коллективного трудового спора. Коллективный трудовой спор это – неурегулированные разногласия между работниками (их представителями) и работодателями по поводу установления и изменения условий труда (включая заработную плату), заключения и изменений и выполнения коллективного договора. День начала коллективного трудового спора – день сообщения решения работодателем об отклонении всех или части требований работников (их представителей) или несообщение работодателем в соответствии со ст. 400 ТК РФ своего решения. В соответствии со ст. 400 ТК РФ работодатель обязан принять к рассмотрению направленные ему требования работников (их представителя) и сообщить им о принятом решении в течение трех рабочих дней. При этом ст. 400 ТК РФ не предоставляет работодателю право оценивать правильность выдвижения данных требований.

03 апреля 2008 года на конференции РПЛБЖ МЖД были выдвинуты требования к работодателю, которые в этот же день были утверждены на конференции работников Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» и 07.04.2008 направлены представителю работодателя. Работодатель, в нарушение норм ст. 400 ТК РФ не сообщил своего решения, как по существу поставленных вопросов, так и по процедуре их утверждения. В связи с чем, ППО РПЛБЖ МЖД назначила проведение забастовки на 28.04.2008.

Ссылка ОАО «РЖД» на норму п.б ч.1 ст.413 ТК не состоятельна, поскольку не имеет отношения к данному делу, но может являться предметом разбирательства по иску о незаконности забастовки.

Более того, в настоящее время не действует норма ст.26 ФЗ О железнодорожном транспорте, поскольку не соблюдено обязательное условие – принятие специального ФЗ, содержащего перечень профессий железнодорожников, которым запрещена забастовка. Письмо из Минтранса в ответ на обращение председателя профобъединения СОЦПРОФ, в состав которого входит РПЛБЖ, на имя Председателя Правительства РФ В.В.Путина указывает на скорое завершение работы над этим ФЗ соответствующих перечней, предусмотренных ст.26 ФЗ О железнодорожном транспорте и ст.412 ТК., т.е. подтверждает позицию профсоюза. Позиция профсоюза подтверждается и Конституционным Судом, который неоднократно выступал с тем, что ограничение права на забастовку железнодорожников конституционно, но при условии законодательного оформления категорий этих работников, и не конституционно по отраслевому принципу.

ОАО «РЖД» произвольно толкует понятие «самовольный отказ от работы», полагая, что это любой отказ от работы, который не вызван техническими причинами. При этом «самовольным», по мнению ОАО «РЖД», отказом от работы является участие в забастовке.

С. Храмов,
генеральный правовой инспектор СОЦПРОФ.

НА ОКТЯБРЬСКОЙ ДОРОГЕ ВЫЯВЛЕНО 431 НАРУШЕНИЕ

Ространснадзор выявил грубые отступления в содержании подвижного состава на Октябрьской железной дороге.

Как говорится в сообщении Минтранса России, комиссией Федеральной службы по надзору в сфере транспорта была проведена совместная с Северо-Западным управлением Госжелдорнадзора проверка выполнения требований действующего законодательства, правовых и нормативных актов, направленных на обеспечение безопасности движения, а также соответствия лицензионным требованиям и условиям на Октябрьской железной дороге - филиале ОАО "РЖД".

В ходе проверки были выявлены грубые отступления в содержании подвижного состава, пути и стрелочных переводов, железнодорожных поездов. Из-за грубых отступлений в содержании технических средств, подвижного состава, нарушений технических их ремонта было принято 66 запретных мер.

Выявлены факты эксплуатации тягового подвижного состава с нарушением проведения периодических видов ремонта, использования рельсов без сертификатов соответствия и технической документации.

Всего на Октябрьской железной дороге было выявлено 431 нарушение нормативных и правовых актов законодательства Российской Федерации, инструкций МПС России.

СУДНЫЙ ДЕНЬ СУДЕБНОЙ РЕФОРМЫ

По мнению Дмитрия Медведева, «есть ряд принципиальных вопросов, которые необходимо решить для укрепления судебной системы»

На днях Дмитрий Медведев заявил о необходимости второго этапа судебной реформы, чтобы «на деле добиться независимости суда», вернуть доверие граждан к судебной системе и искоренить «незаконные решения по звонку».

По мнению президента, «есть ряд принципиальных вопросов, которые необходимо решить для укрепления судебной системы». Это не столько «вопросы законодательства», сколько «внутренних процедур и статуса судей». В частности, речь идет о принципе несменяемости судей и освобождении их от дисциплинарной ответственности. По данным специалистов, в последнее время прекращают свои полномочия и снимают судейские мантии около ста человек в год. С учетом того, что по всей России работают приблизительно 20 тысяч судей, это очень серьезный показатель «ущербности» судебной системы. На этом фоне президент Медведев сделал очень своевременное заявление о том, что «необходимо рассмотреть целый комплекс вопросов по искоренению неправосудных решений, которые, как мы знаем, зачастую возникают в результате различного рода давления, звонков и, что греха таить, за деньги».

В связи с этим уже создается рабочая группа по вопросам совершенствования законодательства о судебной системе во главе с помощником президента, начальником государственно-правового управления президентской администрации Ларисой Брычевой. Ей поручено по согласованию с главами Верховного, Высшего арбитражного судов и Совета судей утвердить состав рабочей группы и до 1 сентября 2008 года подготовить проекты по совершенствованию уже действующих и, возможно, новых законов.

Кроме того, по мнению президента, граждане вправе требовать возмещения ущерба за нарушение права на разумное судопроизводство. Но для этого нужно принять соответствующий закон. Вместе с тем Медведев отметил, что от граждан продолжают поступать жалобы на длительные сроки судопроизводства. И обратил внимание на то, что «ситуация достаточно острая» и «для ее разрешения используются разные методы, опосредовано в этих процессах участвуют Европейский суд по правам человека». «Здесь необходимы системные, не фрагментарные, а четко выверенные шаги», — убежден глава государства. «Возможно, стоит пересмотреть вопрос подсудности, чтобы перераспределить нагрузку между судами», — предположил Медведев. Другой действенной мерой

президент назвал «изменение процессуальных сроков, оптимизацию порядка уведомления сторон, расширение практики использования в судопроизводстве электронных средств коммуникации».

Президентская активность совпала по времени с некоторыми немаловажными событиями в судейском сообществе. Более двух месяцев назад первый заместитель председателя Высшего арбитражного суда (ВАС) Елена Валявина рассказала в Дорогомиловском суде Москвы о давлении некоторых чиновников из президентской администрации. В частности, руководить судьей пытался референт по кадровым вопросам и государственным наградам Валерий Боев. Некоторое время Боев делал громкие заявления о своем намерении подать иск о защите чести и достоинства, но потом его запал как-то сошел на нет — видимо, чиновник не так сильно печется о своей репутации, как хотел показать.

С особым вниманием следит юридическое сообщество и за другой историей — с председателем Федерального арбитражного суда Московского округа судьей Людмилой Майковой. Ее обвиняют в «умалении авторитета судебной власти» в связи с приобретением по льготным расценкам квартир и их последующей перепродажей — при содействии московских властей (это притом, что Майкова занималась рассмотрением дел, в которых одной из сторон выступала мэрия).

Еще в мае 2008 года глава Высшего арбитражного суда Антон Иванов обратился в Высшую квалификационную коллегия судей (ВККС) с заявлением о рассмотрении вопроса о прекращении полномочий судьи Майковой. Но, упреждая назначенное на июль заседание по данному делу, глава ВККС Валентин Кузнецов неожиданно обратился в Конституционный суд РФ с просьбой истолковать понятие «тайное голосование», которое должно быть использовано при решении профессиональной судьбы судьи Майковой на ВККС. ВККС отказалась выполнить мотивированную просьбу главы Высшего арбитражного суда о приостановлении полномочий Людмилы Майковой до вынесения вердикта Конституционного суда. Очевидно, что сегодня в этой ситуации победил корпоративный интерес. Понятно, что запрос был отправлен в Конституционный суд не в последнюю очередь для того, чтобы затянуть весь этот процесс. Известно, что процедура рассмотрения запросов в Конституционном суде занимает примерно полгода. Это значит, что все это время Людмила Майкова будет оставаться на посту председателя ФАС Московской области.

Недоумение у квалифицированных юристов вызывает, прежде всего, обращение председателя ВККС Валентина Кузнецова в Конституционный суд России. Ведь только в феврале этого года КС подтвердил право председателей судов проверять жалобы на подчиненных и добиваться их привлечения к дисциплинарной ответственности.

Учитывая все острые высказывания Дмитрия Медведева относительно коррупции, можно было предположить, что история с Майковой откроет новый, более эффективный, этап антикоррупционной борьбы. Однако этого не произошло. Отказ ВККС приостановить полномочия председателя ФАС Московского округа можно расценивать как тихое сопротивление очищению

судейских рядов: громкое дело под предлогом обращения в КС будет затянуто на длительный срок, интерес к нему поутихнет, и уже не столь важно, какое решение в результате будет принято.

В любом случае этот отказ засвидетельствовал, что объявленные президентом борьба с коррупцией и второй этап судебной реформы легкими не будут.

А экспертное сообщество юристов в очередной раз убедилось в том, что институт квалификационных коллегий судей требует пристального к себе внимания. Именно несовершенство работы коллегий, которые находятся под жестким контролем председателей региональных судов, во многом превращает судей в инструмент коррупции и заложников клановой борьбы за передел собственности.

Алла Ярошинская,

(По информации: rosbalt.ru 20.07.2008).

Так и живем

ВЫ Ж НЕ РАБЫ!

В Москву, в Москву, подобно чеховским героям, устремляются ныне многие россияне. И не столько ради того, чтобы разогнать тоску, походить по музеям да театрам. Среди едущих в столицу и железнодорожники. Не станем пока обсуждать причины, заставляющие слесарей подвижного состава, машинистов и представителей других профессий, занятых на железной дороге, перебираться в Москву. Поговорим о том, в каких условиях приходится жить и трудиться этим "новым москвичам". Локомотивное депо Люблино Московско-Курского отделения. Здесь сегодня можно встретить рабочих из Воронежа, Саратова, Тулы, Свердловска. Для их проживания выделено помещение бывшей раздевалки, которую перегородками поделили на комнаты. И так забавно эти перегородки установлены! До потолка они не доходят, поэтому то, что говорят за "стенкой" хорошо слышно соседям, а уж о том, что готовят в соседней "клетушке", по запахам знает весь этаж. Шкафов нет, личные вещи хранятся в чемоданах под кроватями. Санитарные удобства, как бы помягче сказать, одно место на 36 человек. А здесь же живут и женщины, которым, кстати, выделена "самая лучшая комната" - в центре, без окон, без вентиляции, но с дверью. Да, надо заметить, что в этом же здании на втором и третьем этажах находятся раздевалки для рабочих. Кстати, на втором этаже произошел как-то пожар, шкаф сгорел. Последствия пожара - стены, потолок, проводка - еще и в июле устранены не были, хотя времени было достаточно. Господин Архаров - главный инженер Московской ж. д., как-то приезжал, посмотрел обстановку, оценил ситуацию и сказал, что в течение недели наведут порядок, бригады расселят. Год прошел, но все по-прежнему. Верно говорят: нет ничего более стойкого, чем временное. В комнатах, как правило, ютится по 6-8 человек. И если б это были, к примеру, строители или рабочие коммунального хозяйства, еще как-то можно понять, но локомотивные бригады по 6-8 человек!.. Человек пришел с работы, смотрит телевизор, а его соседу по комнатке надо ехать в поездку, следует отдохнуть, поспать. По секрету мне сообщили, что как-то один из жильцов решил на гитаре поиграть... От гитары остались только щепки. Что делать, нервы... Работа: в 4 часа, в 7.30, 16.00; явки - на сутки. Движение по 6-7 часов чистого хода, а тут еще и не отдохнуть нормально. Кстати, вот одна из причин, почему локомотивные бригады и засыпают в поездке. Нет, конечно, наши люди ко всему привыкают. И к тому, что практически, постоянно находятся в депо, покидая его только в день зарплаты, чтобы посетить универсам и закупить продукты. И к редким встречам с семьями (ведь домой на неделе не съездить, перетащить в столицу семью, значит, работать только на оплату жилья). Поэтому люди стараются как можно больше работать, набирая часы, чтобы затем перепроситься и домой рвануть хоть на несколько дней. Вот так и живут, не ждут перемен к лучшему.

О. Ревзина

РАЗМЫШЛЕНИЯ В ЛЕТНЮЮ НОЧЬ

Вот и закончена очередная поездка. На город уже спустились сумерки белой ночи. Он сошел с локомотива. Слегка пошатывало. Не спеша, сдал ключи от локомотива и маршрутный лист дежурному по депо. Теперь он свободен. Только транспорт уже не ходит (развозки в очередной раз не оказалось: то ли сломалась, то ли поехала развозить начальство после очередной гулянки), а идти спать в дом отдыха локомотивных бригад, где кровати имеют характерный железнодорожный запах вперемежку с запахом соляры, не хотелось. За долгие годы работы в депо у него появилось устойчивое отвращение к казенным койкам. Его в очередной раз поразило подобное отношение к локомотивным бригадам, когда им после изнуряющих поездок, выполняемых в нечеловеческих условиях, не могут предоставить элементарного - возможность домашнего отдыха. Но сил возмущаться уже не было.

С помощником вышел из депо. Помощник - парень молодой - взял «шарманку» через плечо и бодрым шагом зашагал домой. Для молодого пацана два часа пешкодралом по ночному городу не в тягость. Ему же деваться было некуда. Присел на скамеечку у старой березы. Закурил. Ночная прохлада усиливала терпкий запах молодой листвы. Где-то рядом пел соловей. Белые ночи - прекрасная пора. В душу постепенно начали возвращаться покой и умиротворение. Невольно нахлынули воспоминания.

Он вспомнил, как еще мальчишкой, грезил стать машинистом. Вид машиниста в красивой форме внушал гордость и уважение к этой профессии. Тогда многие ребята мечтали о том же. Престижность профессии машиниста делала свое дело. Конкурс в училище, куда он решил поступать, был огромным, как в институт - 3,5 человек на место. Чтобы увеличить вероятность своего поступления в железнодорожное училище, он отпросился с уроков, т. к. первый день приема документов оказался будним. Желание и настойчивость принесли свои плоды. Его мечта сбылась, он стал железнодорожником.

После окончания училища пришел работать помощником машиниста в это депо. Работа нравилась ему, хотя оказалась не из легких. Особенно тяжело он переносил бессонные ночи и работу по субботам-воскресениям, когда его друзья и подруги проводили выходные дни в веселой компании без него.

Ему вспомнились слова песни, сочиненной железнодорожниками в те далекие времена на слова знаменитой песни из кинофильма «Белое солнце пустыни»: «Ваше благородие, железная дорога, Не даешь ты ничего, Забираешь много. Две стальные нити тянутся вдаль, Не везет в работе, повезет в любви».

...Он улыбнулся. Снова закурил. Да, было тяжело, но работа приносила радость и удовольствие. После поездки было ощущение выполненного долга, что ты внес свой вклад в общее дело и принес пользу для своей большой Родины. Да и заработную плату платили весьма неплохую. Существовал единый, дружный коллектив. Да и просто была уверенность в завтрашнем дне. Куда сегодня все это делось?

Все, наверное, началось с перестройки, когда рухнул Советский Союз. Некогда большая и великая страна развалилась на кусочки независимых государств, в свою очередь, превратившихся в страны третьего мира, а Россию стали называть не иначе как «сырьевой придаток Запада».

В России стал править бал капитал. Живое, человеческое, общение между людьми сменилось на общение денежное. Люди перестали ходить друг к другу в гости. Все это заменилось корпоративными вечеринками, которые кроме возлияния, не приносят радости.

Вот недавно игроки нашей сборной по хоккею стали чемпионами мира. Приятно, конечно. Интересно, а смогли бы они обыграть канадцев, имея заработок машиниста? Как это в свое время сделали игроки знаменитой сборной СССР по хоккею, образца 72-го года (одолев канадских профессионалов!), которые получали примерно столько же, сколько в то время и машинист. Наверное, нет. Неужели, сегодня все дело в деньгах и престиж Родины отступает на второй план, уступая место капиталу? Выходит, сегодня шелест купюр способен заглушить шелест Российского флага?

То же самое, подумал он, происходит и у нас на железной дороге. Только с деньгами здесь все наоборот. Работники основных профессий имеют заработки, сравнимые с заработком уборщицы в престижном магазине, тогда как сама верхушка имеет по 15 миллионов в год. На что рассчитывает эта самая верхушка? Неужто, на былой престиж? Престиж профессии машиниста, который создавался не одним поколением железнодорожников, сегодня утрачен. Утрачен полностью и безвозвратно! Быть машинистом сегодня не престижно. Что послужило началом этому, он уже вспомнить не мог, хотя здесь много составляющих.

Говорят, театр начинается с вешалки. Железная дорога, наверное, начинается с турникетов, установленных на вокзалах, через которые локомотивные бригады пытаются попасть на работу. Именно попасть, т. к. транспортные карты с начала года не работают, а по удостоверению на контроле не пропускают. Вот и начинаются унижения машиниста еще до начала его работы. Тот, кто помоложе, перепрыгивает через эти турникеты, как мелкий воришка, другой кланчит на контроле и просит пропустить его, бесполезно объясняя бездушному контролеру, что едет он на работу, а не на дачу. А кто-то выстаивает длинную очередь, чтобы продлить срок действия транспортной карты всего на один месяц, завязывая при этом узелок на память - не забыть вновь пройти ту же процедуру через месяц.

И какой же здесь престиж, когда локомотивные бригады облачили в новую форму. Интересно, кто придумал ее фасон, а главное, кто его утвердил? Ведь такая форма унижает человеческое достоинство. К ней противно даже прикасаться, не говоря о том, чтобы носить. А еще стали следить, чтобы всяк машинист был облачен в нее на работе. В такой-то форме изначально ощущаешь себя человеком второго сорта, а когда стоишь в ней перед начальством, у которых форма весьма приличная, чувствуешь себя уже во всем виноватым. Зачем-то убрали нашу железнодорожную «птичку», заменив ее на непонятный иероглиф, при этом затратив колоссальные деньги. Уж не для того ли, чтоб окончательно стереть с памяти былое величие железнодорожников?

Машинисты-инструктора из наставников превратились в полицаев, которым начальство сверху спускает план на талоны предупреждений, и они этот план строго выполняют. Недавно с ним делал КИП один инструктор. Замечаний он не нашел, но талон забрал. Говорит: «Извини, но ты должен и меня понять». Но если ты человек, то им и оставайся, ниже машиниста не опустят. С заработками стала совсем беда. Раньше то всё думали: вот придет хозяин, тогда и заживем. Хозяин-то пришел, только на поверку оказалось, что он обычный хапуга и рвач, готовый снять с работника последние штаны, чтоб набить свой карман, кладя в него ежегодно 15 миллионов рублей. (Здесь у него не нашлось слов для возмущения!). Интересно только, с какого рожна? Ведь даже оклад первого лица государства, Президента России, всего 232 861 рубль. У премьер-министра доходы еще скромнее - 186 289 рублей. Причем надбавки и поощрения ни Президенту страны, ни премьеру не положены.

Хватило же такому хозяину наглости в прошлом году отнять у ветеранов оплату выслуги лет и при этом заявить, что она растворилась в новых тарифных ставках. Да что же они считают нас тупее паровоза, ведь новые ставки стали одинаковы, что у ветерана, то и у молодого. Интересно, это не за счет ли денег ветеранов нынче пытаются удержать на работе убегающую с железной дороги молодежь? Ну, а как тут не бежать, когда заработки никакие, а условия труда самые что не есть печальные. Да их и вовсе нет! Нет столовых в пунктах оборота локомотивных бригад. Нет туалетов и санузлов на локомотивах, и локомотивные бригады вынуждены справлять нужду на ходу, через открытую дверь кабины. А если захотят перекусить в поездке, то делать это приходится грязными руками. В кабинах грязь и развал, разве что жабы не гавкают. А как может у нормального хозяина не быть элементарных, копеечных лампочек для подсветки скоростемера, чтобы ночью видеть, с какой скоростью ведешь поезд; освещения машинного отделения, чтоб локомотивные бригады не расшибали себе головы и ноги в потемках. Нормальный хозяин не позволил бы устанавливать блоки аппаратуры в шкафах, предназначенных для одежды локомотивных бригад, или пихать ее под спину помощника машиниста. Да и проследил бы он за тем, чтоб в кабинах установили нормальные кресла, а не их жалкое подобие. Ведь от этого зависит работоспособность локомотивных бригад и их здоровье.

«А мою пайку крысы съели, вот кровь и не пошла», - оправдывался ребенок в сцене, которую нельзя смотреть без содрогания, в известном фильме «Щит и меч». Нашу пайку, подумалось, тоже съели. Вот и нет производительности труда, можно сказать о нас.

Кто ответит за весь этот развал на железной дороге, и можно ли с этим безобразием бороться? Он вспомнил, что с этим безобразием ведет постоянную борьбу один малочисленный, но бойкий профсоюз - РПЛБЖ. На членов этого профсоюза устраивают гонения, их прессуют, а они всё гнут свою линию - линию правды и справедливости. «Вот где настоящие мужики», - подумал он. Если бы не РПЛБЖ, то здесь уже давно сделали бы такую же резервацию, которую, по словам командировочных машинистов, устроили для них начальники в депо Мурманска и Кандалакши. Они там давно не люди, которые без прав, но с одними обязанностями.

Он не состоял ни в каком профсоюзе, полагая, что невозможно свернуть шею этому монстру под названием беспредел. Боже, да он словно спал, полагая, что если он один вступит в РПЛБЖ, то от этого вряд ли что изменится. Ведь если каждый так будет думать, то это уж точно ничего не изменится. Он не должен смотреть на других и ждать от них первого шага.

Всё, решено. С утра он пойдет подавать заявление о вступлении в профсоюз РПЛБЖ. Он же человек и хочет быть человеком с большой буквы.

А.Комиссаров.

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз», приложение к газете «Рабочая сила»
Свидетельство о регистрации ПИ № 77-12156 от 29.03.2002. Адрес для писем в редакцию: 109387, Москва, ул. Кубанская, д. 14, корп. 1, РПЛБЖ. <http://www.rplbg.ucoz.ru> E-mail: rplbg@css-rzd.ru Тел./факс: (495) 350-50-25, 778-65-68, моб. 8-906-701-90-86.

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: тел./факс (495) 350-50-25, (495) 266-59-51, ж.д., 4-59-51, С.Петербург: (812) 764-21-19, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50, Котлас (81-837) 50-556, Воркута (82151) 612-10