



Локомотивсоюз

Выпуск № 1 (81)

Январь, 2006 г.

27 января Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников отметил свой 14-й день рождения.

Пересуды

ВЕРХОВНЫЙ СУД РЕШИЛ

19 января 2006 г. в Верховном суде РФ рассматривалось дело по иску работника локомотивного депо Железнодорожная Гусева к ОАО «РЖД» об отмене ряда пунктов Положения «Об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов», как противоречащих ТК РФ.

Позицию ответчика отстаивали представители Минюста Л. А. Опущенко, Минтранса России А. В. Тонких, А. А. Злобин, А. В. Аксенов. Истца поддерживали представители РПЛБЖ, которые чуть ли не на пальцах доказывали: данное Положение трещит по швам, т. е. по пунктам, противоречит трудовому законодательству. Однако господа из столь высоких инстанций признавать правоту истца, следовательно, свои ошибки, разумеется, не собирались. Конечно, разве могли они что-то просмотреть, не учесть, тем более, что данный документ был согласован с самим Роспрофжелом. Интересно, что это за люди такие в этом Роспроф желе работают?! Прямо враги народа и высокого начальства какие-то.... Все, что с ними не согласуют, как правило, в лучшем случае противоречит ТК РФ, в худшем - даже Конституции Российской Федерации.

Но вернемся к заседанию. Прокурор Генпрокуратуры РФ А. В. Федотова по многим требованиям поддержала позицию РПЛБЖ о несоответствии приказа №7 трудовому законодательству. Понимаем, неприятно представителям ответчика подобное было услышать. Видимо, поэтому в ходе судебного заседания из уст представителя Минюста господина Аксенова прозвучало: «Лопатой махать машинистам закон не запрещает». Это что же, получается: знай, сверчок, свой шесток или назад к топкам паровозов?! За машинистов обидно.

Заседание длилось более пяти часов, с 11 ч. до 17 ч. 30 мин. Дело оказалось не из простых, тем более что Минюст с Минтрансом оказались задействованы. И все же...

19 января т. г. Верховный суд РФ признал ряд пунктов Положения «Об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов», утвержденного Приказом МПС от 5 марта 2004 года №7, недействующими, в связи с тем, что они противоречат Трудовому Кодексу и ухудшают положение работников по сравнению с законодательством Российской Федерации.

Е. Куликов.

ПОШЕЛ НА ТАРАН

19 января 2006 года Железнодорожный районный суд г. Екатеринбурга рассмотрел в открытом судебном заседании материал по частной жалобе Андрея Петровича Муллера на определение мирового судьи судебного участка №3 Железнодорожного района г. Екатеринбурга о возвращении искового заявления.

А. Муллер обратился в суд с иском к ОАО «РЖД» о признании пункта 4.12.2 коллективного договора Свердловского отделения дороги структурного подразделения - филиала ОАО «РЖД», противоречащим российскому законодательству и недействующим. В обосновании указал, что данным пунктом колдоговора нарушается его право на объединение в профсоюз, а также положения колдоговора носят дискриминационный характер по признаку принадлежности к профсоюзным организациям.

03.10.2005 г. мировым судьей судебного участка №3 Железнодорожного района г. Екатеринбурга вынесено определение о возврате искового заявления А. Муллеру в связи с тем, что требования истца не относятся к индивидуальному трудовому спору, следовательно, исковое заявление не подсудно мировому судье. 10.11.2005 г. Муллер подает частную жалобу на вышеуказанное определение, в которой просит определение мирового судьи отменить в связи с тем, что заявленные требования подпадают под определение индивидуального трудового спора. (Продолжение на стр. 4).

Как это было..., 1991 год.

Шёл 1991 год. Конечно, про независимые профсоюзы никто ещё и слыхом не слыхивал. Мы получали миллионы, на которые мало что можно было купить. То есть мы были миллионерами. Правда, эти миллионы приходилось тянуть до полочки, про аванс никто уже не вспоминал. Зарплату задерживали на месяц и более. Деньги получали в кассе, и в день их выдачи была такая очередь, какая мавзолею В.И.Ленина не снилась.

Естественно, так не могло продолжаться бесконечно. И однажды, когда задержка подходила к 2 месяцам, прорвало. Когда люди, занимавшие с ночи очередь, снова узнали, что денег не будет, волна гнева выплеснулась наружу. Возмущённая толпа перекрыла 1-ый путь станции Свердловск-пассажирский, где в это время готовился к отправлению под звуки марша "Прощание славянки" гордость и краса Свердловской железной дороги - фирменный поезд №15 - "Урал" сообщением Свердловск-Москва. Сразу было вызвано всё большое начальство дороги. И как вы думаете, какой был первый приказ? Расплатиться с людьми? Как бы не так! Сразу было дано указание убрать поезд подальше от глаз. Тут же ему в хвост заехал маневровый и перетащил его на самый дальний путь, да вдобавок был вызван ОМОН. Народ сразу же вытянулся поперёк путей напротив центрального входа в депо, где в это время прибывал пассажирский Ленинград (или уже Санкт-Петербург, не помню)-Свердловск. Поезд остановился, и локомотивная бригада присоединилась к пикету. Пассажиры были вынуждены идти с багажом до вокзала - это примерно 500 метров. Пытавшийся успокоить людей зам. начальника депо по электровозам Белоусов В.И. сам лично помогал пассажирам таскать чемоданы.

И только тогда до начальства дошло, что это серьёзно, и под радостные крики людей на мосту, ведущему к входу в депо, появились люди с автоматами, несущими два больших мешка. Через пол часа началась выдача денег. Выдача продолжалась до последнего человека. Тем, кто пришел на следующее утро, уже ничего не досталось, и им осталось лишь кусать свои локти.

С той поры прошло много лет. Я не помню многих подробностей тех событий, не помню даже, какой был месяц. Да это и неважно. Из людей, стоящих у истоков этих событий, вспоминаются лишь два имени – Руслан Фаняев и Алексей Дианов, работавшие в депо машинистами электровоза. Понятно, что эта история негативно сказалась на их биографии, так как защитить их никто не мог. Единственный карманный профсоюз - РОСПРОФЖЕЛ самоустранился. Руслан, которому не долго оставалось до пенсии, последние годы был вынужден работать уборщиком производственных помещений, а более молодому Алексею пришлось написать "заявление по собственному желанию" и уйти в метро.

Многое изменилось. Не изменилась лишь психология людей. Ведь далеко не все работники депо, кто присутствовали в тот день, стояли в междупутье. Многие стояли на перроне и наблюдали. Не изменилось и начальство. Оно по-прежнему не любит законы и понимает лишь силу - силу суда, забастовки, голодовки. Ну что же, будем его приучать чтить букву закона.

Кощеев Игорь пом. маш. МВПС, Свердловск-пассажирский.

ГЛАС НАРОДА.....

Машинист, слесарь, стрелочник: - какая разница?

«11ноября 2002г. в 10 часов 16 минут допущен несанкционированный уход электропоезда ЭР2-1280 со 2-го тракционного пути моторвагонного депо Санкт-Петербург Балтийский, с последующим выездом на приёмо – отправочные пути и наездом на тупиковую призму 2-го перронного пути станции Санкт-Петербург Балтийский, Октябрьской железной дороги». «Развив скорость до 35-40 км/час, (41 км/час.- прим.ред.) неуправляемый электропоезд ЭР2-1280 в 10 час.17 мин. наехал на тупиковую призму 2-го перронного пути с выбросом 2-х головных вагонов на территорию вокзала, где находились люди». «...при этом были травмированы 9 человек, 4 из них со смертельным исходом...» (тел. № Н1 /1760А от 12.11.2002г.)

По сообщениям СМИ и ведомственных источников, я узнал официальную версию того, что послужило причиной ухода электропоезда ЭР2-1280. В моторвагонном депо Санкт-Петербург Балтийский, которое находится в нескольких километрах от Балтийского вокзала, этому электропоезду произвели текущий ремонт 3 – го объёма, (ТР-3) и готовили к ходовым испытаниям (обкатке). Но ремонт был произведён некачественно, и в электрических цепях управления поездом выявились неисправности. Машинист Н.А. Бугаев, который должен был управлять поездом при обкатке, покинул находящийся в рабочем состоянии электропоезд и пошёл разыскивать мастера, ответственного за его подготовку к обкатке. В это время слесарь-электрик Н.С. Шапичев, находившийся на электропоезде ЭР2-1280 попытался выяснить причину одной из неисправностей путём постановки перемычки на клеммах цепей управления. Поскольку неисправностей в электрических цепях было несколько, как потом выяснили эксперты, то постановка данной перемычки в сочетании с наличием низкой изоляции и постороннего питания на ряде поездных проводов, привела к сбору схемы тяги и самопроизвольному уходу неуправляемого электропоезда на приёмо-отправочные пути станции Санкт-Петербург Балтийский, (Балтийский вокзал).

Тормозной башмак, которым был закреплен электропоезд, был сброшен на одной из стрелок, а находившийся в вагонах состава слесарь автоматного цеха, молодой работник депо С.А.Мартынов, растерявшись, мер к экстренной остановке электропоезда не принял.

Более чем через 3 года, судом было вынесено решение о виновности в данном происшествии машиниста Н.А.Бугаева и слесаря-электрика Н.С.Шапичева, которые были приговорены к 2 и 3 годам колонии – поселению соответственно. Никто из тех, кто должен был надлежащим образом организовывать ремонт и эксплуатацию подвижного состава, к уголовной ответственности не привлекался.

Нет, руководители тоже пострадали: - например, по моим сведениям сразу был уволен главный инженер депо. Конечно же «по собственному желанию». Но он тут же устроился в одну из частных фирм, занимающихся обслуживанием пожарной сигнализации в электропоездах, а через некоторое время опять работал на Октябрьской железной дороге и, естественно, не слесарем и не машинистом.

Нет, я не призываю расстреливать руководителей допускающих эксплуатацию неисправного подвижного состава, или ремонт, выполненный только на бумаге. Их тоже можно понять, ведь поезда должны ходить. А то, что не хватает квалифицированного ремонтного персонала, необходимых запасных частей, так не пойдут же они за свои кровно (наворованные ?- так в тексте) деньги покупать запчасти, да и сами свои кресла, на кресло машиниста вряд ли поменяют. Мне кажется, данный случай продемонстрировал сразу несколько проблем.

Во-первых предвзятость судебной системы. У Фемиды глаза уже давно развязаны, и она научилась неплохо ориентироваться в капиталистическом государстве: - ну разве смогут её прокормить слесарь с машинистом? Суд не волнует проблемы машиниста, который вынужден, например, иметь 3 пары рук и 12 ног, чтобы уложиться в нормативы установленные работодателем при приёмке подвижного состава. Поскольку среди машинистов таких «многочленов» нет, а самовольное увеличение времени приёмки локомотива строго наказывается, то вынуждены локомотивные бригады ограничиваться при приёмке записями в бортовых журналах, да рисованием скоростемерных лент. Качество ремонта проверяется уже там, в поездке! Кстати недавно эту тему затронул и журнал «Локомотив», выпускаемый при финансовой поддержке работодателя.

У ремонтников схожие проблемы: - штат неукomплектован из за низких зарплат и тяжёлых условий труда, а нормы простоя в ремонте жёстко лимитированы. Так что если электропоезд смог своим ходом выехать за ворота депо, значит, ремонт выполнен, а если он уже не смог заехать обратно – это уже проблемы эксплуатации.

Во-вторых, принципиальность тех, кто непосредственно отвечает за безопасность движения - это локомотивные бригады. Да времени на нормальную приёмку не хватает; да практически каждый локомотив, электропоезд, эксплуатируемый сегодня на железных дорогах Российской Федерации, не соответствует требованиям безопасности движения установленным в нормативных актах МПС (ОАО «РЖД»). Отказываться от работы; – прекратить есть самому и не кормить семью, – мало кто захочет так жить, (правда такая жизнь продлится недолго!). Продолжать молча водить поезда, - много шансов однажды не вернуться с работы, или по приговору суда, поменять профессию машиниста на профессию лесоруба.

Выход один: - совместно продолжать кампанию по привлечению общественности и государства к данным проблемам. Это задача, прежде всего, рабочего профсоюза, но пока не хватает сил и знаний, да работодатель, как показал опыт работников Московской железной дороги, готов с милицией, вневедомственной охраной, дубинками и спецсредствами, защищаться от проверок технического состояния подвижного состава ОАО «РЖД», проводимых технической инспекцией Профсоюза РПЛБЖ. Рядовым же машинистам и их помощникам, после окончания поездок, выявленные неисправности неплохо было бы записывать не только в бортовой журнал, но и отражать в заявлении на имя начальника депо. Копии этих заявлений можно хранить у себя и в случае необходимости завалить ими суды, как подтверждение того, что неисправный локомотив, электропоезд на линии - это закономерность, о которой работодатель был прекрасно осведомлён.

В-третьих, полная безнаказанность организаторов- начальников. Но я уже об этом говорил. Тут проблема уже одним профсоюзом не решится, это проблема всей государственной системы. И эволюция здесь вряд ли поможет.

Ю.В.Елистратов, 19.12.05г.

Публикуемая нами статья, во многом спорна, и взгляды автора не могут расцениваться как аксиома. Это всего лишь частное мнение члена Профсоюза, заслуживающее уважения и права быть услышанным. Приглашаем читателей газеты к широкой дискуссии в нашей рубрике «Глас народа». Эпизоды и примеры из реальной жизни ваших депо, других предприятий транспорта, приветствуются. В необходимых случаях, анонимность авторов гарантируется.

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

18.01.2005 г. в Екатеринбурге мировой судья участка №3 С. С. Рахимова вынесла решение о выплате Ю. Бобышеву, помощнику машиниста локомотивного депо Пермь-2, члену РПЛБЖ, суммы в размере 4 тысяч рублей за 39,5 часа недоработки.

19.01.2005г. комиссия по трудовым спорам локомотивного депо Пермь-2 признала незаконным лишение премии за не ознакомление с материалами по безопасности перед поездкой помощника машиниста Бобышева. Премия в размере 100% возвращена.

После обращения РПЛБЖ, в администрацию Московской железной дороги- филиала ОАО «РЖД», в связи с незаконным удержанием с работников локомотивного депо Домодедово в сентябре 2005 года сумм в размере 210 руб., незаконно удержанные деньги работникам возвращены.

Как сообщил заместитель начальника Московской железной дороги Н. Снитко в ответ на запрос РПЛБЖ, в связи с незаконным отстранением машиниста тепловоза депо Калуга А. Орищена, на оперативном совещании при начальнике депо Калуга 05.11.05 г. было установлено, что машинист тепловоза Орищен не был письменно озна-

комлен с местной инструкцией по организации производства маневровой работы на тракционных путях депо. В связи с этим, машинисту дни отстранения от работы восстановлены по графику его работы и произведена оплата за 5-6.11.05, 07.11.05, 10.11.05 г., а также с 06.12.2005 г. предоставлена оставшаяся часть отпуска.

А. Калинину, начальнику локомотивного депо Калуга, было дано указание – удержанные из заработной платы суммы в размере среднемесячного заработка (за нерациональное использование топливно-энергетических ресурсов) вернуть шести работникам депо в декабре 2005 года.

31 января 2006 года мировой судья судебного участка №382 района Красносельский города Москвы Н.В.Чубарова вынесла решение о признании незаконным временного перевода, в связи с производственной необходимостью, помощника машиниста электровоза локомотивного депо «Железнодорожная» МЖД Д.Н.Афонина слесарем по ремонту подвижного состава, взыскании 3.000 рублей в счёт возмещения морального вреда и 1.000 рублей в счёт возмещения судебных издержек, связанных с оплатой услуг представителя.

8 декабря 2005 года Железнодорожный суд г. Екатеринбурга вынес решение в удовлетворении требований машиниста электропоезда В.В.Бобаревского о признании незаконным приказа об отстранении от выполнения обязанностей машиниста МВПС, в связи с непрохождением испытаний в знании Правил технической эксплуатации, Инструкций и других руководящих документов МПС РФ и взыскании заработной платы за время отстранения от работы.

При вынесении решения суд руководствовался тем, что:

- п. 4 ст. 25 ФЗ «О железнодорожном транспорте», согласно которому работники, не прошедшие аттестацию по проверке знаний Правил технической эксплуатации и других актов МПС РФ, отстраняются от работы, распространяется только на ограниченный круг работников железнодорожного транспорта. Перечень работников, обязанных проходить аттестацию, а также порядок прохождения аттестации установлен приказом МПС России от 17.03.1997 г. № 6-Ц с изменениями и дополнениями, внесенными указанием МПС РФ от 05.05.2000 г. № 111-у.

- ст. 76 Трудового кодекса РФ, которая предусматривает возможность отстранения от работы в случае непрохождения обучения и проверки знаний и навыков в области охраны труда, также не подлежит применению к данному спору, поскольку проверка испытаний по охране труда и проверка испытаний ПТЭ, ИДП и других инструкций проводятся в различном порядке.

- для работников железнодорожного транспорта должна проводиться в рабочее время с сохранением заработной платы техническая учеба, в том числе и по ПТЭ, согласно положению о технической учебе работников железных дорог – филиалов ОАО «РЖД», утвержденного Президентом ОАО «РЖД» от 28.06.2004 г.

Информацию предоставила: Булакова Е.Ю., юрист Центра профсоюзного обучения

ПОШЕЛ НА ТАРАН

(Начало на стр. 1.)

Судом, при рассмотрении данной частной жалобы, установлено: в соответствии с п. 4.12.2 коллективного договора акционерное общество «Российские железные дороги» приняло на себя обязательство - с учетом производственных условий сохранять среднюю заработную плату и возмещать командировочные расходы за время командировок для участия в подготовке и работе профсоюзных съездов, конференций, собраний дорожного комитета профсоюза Свердловского представительства и их президиумов, профкомов, членам выборных органов Представительства Дорпрофсожа, не освобожденным от основной работы, уполномоченным по охране труда и общественных инспекторов по безопасности движения поездов. Согласно ч. 3 ст. 374 ТК РФ члены выборных профорганов, не освобожденные от основной работы, освобождаются от нее для участия в качестве делегатов создаваемых профессиональными союзами съездов, конференций, а также для участия в работе их выборных органов. Условия освобождения от работы и порядок оплаты времени участия в указанных мероприятиях определяются коллективным договором. Коллективный договор Свердловского отделения дороги структурного подразделения – филиала ОАО «РЖД» не содержит таких условий для членов РПЛБЖ. **В соответствии с ч. 2 ст. 9 ТК РФ, если в коллективный договор включены условия, снижающие уровень прав и гарантий работников, установленных трудовым законодательством, то они не могут применяться.** Часть 2 ст. 11 ТК РФ устанавливает, что применение Трудового кодекса обязательно для всех работодателей. Таким образом, **независимо от принадлежности к профсоюзам, работники освобождаются от работы для участия в работе съездов, конференций профессиональных союзов.**

Нормами ТК РФ установлено (ч. 3 ст. 374 ТК РФ), что освобождение от работы и порядок оплаты времени участия в качестве делегатов создаваемых профессиональными союзами съездов, конференций, а также для уча-

ствия в работе их выборных органов, осуществляется независимо от принадлежности к конкретному профессиональному союзу работников. В связи с чем, как установил мировой судья Г. В. Юшманова, оспариваемый истцом п. 4.12.2 коллективного договора не подлежит применению, в части отказа освобождения от работы и порядка оплаты времени участия в качестве делегатов созываемых профессиональными союзами съездов, конференций, а также для участия в работе их выборных органов по мотиву непринадлежности к членам Дорпрофсожа.

А. Муллер в судебном заседании пояснил, что в июне прошлого года ему отказали в предоставлении дней для участия в конференции РПЛБЖ. Оснований для сомнения в пояснениях истца у суда не было. Тем более, что ст. 9 федерального закона №10-ФЗ от 12.01.1996 г. «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» принадлежность или непринадлежность к профсоюзам не влечет за собой какого-либо ограничения социально-трудовых, политических и иных прав и свобод граждан, гарантируемых Конституцией РФ, федеральными законами и законами субъектов РФ. **Ограничение права граждан Российской Федерации на свободу добровольного общественного объединения не допустимо.** В силу ст. 2 упомянутого закона «О профессиональных союзах...» все профсоюзы пользуются равными правами.

Исходя из вышесказанного, судья Г. В. Юшманова нашла, что допущенные нарушения законодательства, регулирующего порядок освобождения от работы и порядок оплаты времени участия в качестве делегатов созываемых профессиональными союзами съездов, конференций, а также для участия в работе их выборных органов, существенно нарушают права граждан, охраняемые Конституцией РФ.

Руководствуясь ст. 224, 225, 226 ГПК РФ, суд определил: обратить внимание начальника Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Ш. Н. Шайдуллина на указанные в определении нарушения в области законодательства, регулирующего порядок освобождения от работы и порядок оплаты времени участия в качестве делегатов созываемых профессиональными союзами съездов, конференций, а также для участия в работе их выборных органов, с целью исключения фактов нарушения прав граждан. В месячный срок со дня получения копии частного определения сообщить в Железнодорожный районный суд г. Екатеринбурга о мерах, принятых по частному определению. В случае несообщения о принятых мерах должностные лица могут быть подвергнуты штрафу в размере до 10 установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда, при этом, наложение штрафа не освобождает соответствующих должностных лиц от обязанности сообщить о мерах, принятых по частному определению.

Пресс-служба РПЛБЖ.

Поправили

...А ОТВЕТИТ ПРЕЗИДЕНТ, или СКАЗ О ТОМ, КАК ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОАО «РЖД» ИНТЕРЕСЫ КОМПАНИИ ЗАЩИЩАЛИ

Осенью прошлого года Дмитрий Викторович Краюшкин, член РПЛБЖ, до избрания освобожденным председателем ПК РПЛБЖ депо Домодедово работавший машинистом электропоезда, обратился в суд с исковым заявлением к ОАО «РЖД» о признании трудового договора №103 от 17.06.2005 г. недействительным, обязанности указать в приказе от 17.06.2005 г. дату его восстановления в прежней должности машиниста электропоезда, отмене приказа начальника локомотивного депо Домодедово от 17.06.2005 г. о взыскании заработной платы и компенсации морального вреда.

26 октября 2005 года в ходе судебной подготовки к рассмотрению дела суд истребовал у ответчика, интересы которого

представляли А. В. Иванов и А. П. Истомин, следующие документы: *приказ о приеме Д. В. Краюшкина машинистом; подлинник трудового договора №103 от 17.06.2005 г., приказ №260/ОК от 17.06.2005 г., приказ начальника локомотивного депо Домодедово №261/ТЧ от 17.06.2005 г., мотивированный отзыв на расчет исковых требований, справку о среднедневном заработке Краюшкина за период работы с 17 июня по 17 сентября 2005 г., штатное расписание локомотивного депо Домодедово ОАО «РЖД».* Представители Компании заявили, что для предоставления указанных документов необходимо время. В связи с этим судебное заседание перенесли на 8 декабря 2005 года.

8 декабря 2005 года представители ОАО «РЖД» Иванов и Истомин не явились на заседание и истребованные судом документы не представили, направив в суд немотивированное ходатайство об отложении судебного разбирательства в связи с тем, что представитель ответчика А. П. Истомин болен. Так как ответчиком является юридическое лицо, нетрудоспособность одного из его представителей не является уважительной причиной для отложения дела. Должностные лица или граждане, не имеющие возможности представить истребуемое доказательство вообще или в установленный судом срок, в соответствии со ст. 57 ГПК РФ, должны известить об этом суд в течение пяти дней со дня получения запроса с

указанием причин. В случае не извещения суда, а также в случае невыполнения требования суда о представлении доказательств по причинам, признанным судом неуважительными, на виновных должностных лиц или на граждан, не являющимися лицами, участвующими в деле, налагается штраф: на должностных лиц в размере до десяти установленных федеральным за-

коном минимальных размеров оплаты труда, на граждан – до пяти установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда. **Наложение штрафа не освобождает соответствующих лиц и граждан, владеющих истребуемым доказательством, от обязанности представления его суду.**

Поскольку суду не были представлены письменные дока-

зательства, не сообщено о причинах их непредставления, суд, в лице мирового судьи судебного участка №382 района «Красносельский» г. Москвы Н. В. Чубаровой, посчитал необходимым наложить штраф в размере 1000 (тысяча) рублей на Президента ОАО «Российские железные дороги» В. А. Якунина, что, и вынес в своем определении.

Соб. инф.

ИЗ МГИМО В МАШИНИСТЫ НЕ ИДУТ ПОЧЕМУ-ТО

В «Московском железнодорожнике» за 30 декабря т. г. статья одна есть. Называется «Операция «Скрытая камера». В ней о безопасности движения, о планерке локомотивных бригад в моторвагонном депо Нахабино, во время которой демонстрировались кадры, заснятые в ходе этой самой операции, о рабочей гордости машиниста и еще о многом другом.

В общем, так себе статья, если бы не один момент... Автор постарался и помянул в ней начальника столичной магистрали В. Старостенко, который на планерке четко обозначил критерии, коим должен соответствовать современный машинист, а именно: «техническая грамотность, интеллигентность, высокая степень образованности». И не просто упомянул, а подкрепил цитатой из высказывания высокого начальника. «И нечего поддакивать оправданиям, - вынес свою оценку Владимир Иванович – машинист должен быть дипломатом по своему уровню подготовки, а на деле некоторые еще не вышли из смотровой канавы».

Машинистами, господа, доктора наук не работают, а также выпускники МГИМО и прочих VIP-заведений. Это, конечно, очень странно, но – нет, не работают. (Было бы, кстати, занятно посмотреть на сынка какого-нибудь олигарха, выпускника МГИМО, в кабине локомотива, хотя бы в должности помощника машиниста. Как бы тогда повезло с оснащением этому депо!) Между прочим, из смотровой ямы в машинисты тоже не приходят, а если кому и удастся подняться, то без специального образования его на эту должность не поставят. У железнодорожников свои учебные заведения, дающие, кстати, качественное образование.

Может быть, В. Старостенко совсем другое имел в виду, помянув, не к месту пришедшую на язык дипломатию. Может, он хотел сказать, что машинисты должны обладать дипломатичностью, т. е. быть искусными и тонкими в отношениях с другими, уклончивыми. Так в этом смысле у нас все хорошо! В последние годы работникам локомотивных бригад в отстаивании своих законных прав приходится уж та-акими искусными и тонкими дипломатами быть, уж та-акую дипломатичность и полетес разводить, министрам и депутатам Госдумы, к примеру, у российских машинистов есть чему поучиться.

Но, как бы там ни было, мы хотим поблагодарить автора данной статьи за предоставленную возможность ознакомиться с высокоинтеллектуальным высказыванием нашего руководителя. Мы-то до недавнего времени считали, что самые оригинальные высказывания у нас принадлежат Ельцину (одна «вот такая загогулина» чего стоит), да Черномырдину (его речь – это вообще неповторимый шедевр), а оказывается и в нашей железнодорожной отрасли большие «лингвисты и филологи» имеются.

О. Ревзина.

В Киргизии активизируется Рабочее Движение

В Бишкеке на площади Ала-Тоо 24 января началась акция протеста железнодорожников Киргизии, требующих национализации железной дороги. Протестующие организовали палаточный городок. 25 января прошел большой митинг солидарности с железнодорожниками со стороны рабочих предприятий Бишкека и различных молодежных организаций. Правительство вынуждено сесть за стол переговоров.

Айнур Курманов

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию: 107140, Москва, а/я 2. Куликову Е.А. <http://www.rplbg.ru> E-mail: rplbgi@mail.magelan.ru Тел./факс: (095) 156-8545

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (095)156-8545, 266-59-51, ж.д. 5-89-33, 5-89-96, С.Петербург: (812) 168-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (0732) 50-58-38, Пермь: (3422) 21-15-89