



# Локомотивсоюз

Выпуск № 2 (54)

Май 2003 г.

**17 – 18 апреля 2003 года состоялся Внеочередной VI Съезд Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников. В работе съезда приняли участие делегаты от 25 первичных профсоюзных организаций.**

**На Съезде были приняты изменения и дополнения в Устав профсоюза, Типовое Положение о Территориальной организации и Первичной организации профсоюза Утверждено Положение о Профгруппе. Теперь членами РПЛБЖ может быть каждый работающий, на предприятии или в структурном подразделении железнодорожного транспорта, предприятиях метрополитена, предприятиях промышленного железнодорожного транспорта, а также других предприятиях.**

Пресс-служба РПЛБЖ

## **Первичной профсоюзной организации РПЛБЖ локомотивного депо Железнодорожная Московской железной дороги 3 года!!!**

31 мая 2003 года отпраздновала свой 3-летний юбилей первичная профсоюзная организация локомотивного депо Железнодорожная.

Исполнительный комитет РПЛБЖ поздравляет членов организации с юбилеем и желает отмечать годовщину со дня основания своей первички и через 5-ть, 10-ть ... и 100 лет!

Мало просто просуществовать 3 года, хотя и это немало, главное, что все эти годы велась активная профсоюзная деятельность силами ее членов.

У первички л/д Железнодорожная есть хорошие результаты. За эти три года ими было сделано очень много, профсоюзный комитет РПЛБЖ защищал и представлял членов профсоюза на различном уровне и в различных инстанциях, провел достаточно большое количество судебных дел по защите членов профсоюза, направил огромное количество обращений в Федеральную инспекцию по труду, прокуратуру по нарушению законодательства со стороны администрации депо, вынес не одно представление в адрес, как начальника депо, так и вышестоящих руководителей о нарушении законодательства,

постоянно участвовал в проводимых акциях протеста и т.д. и т.п.

Что касается судебных процессов, то все завершенные дела удовлетворены в пользу истцов, членов профсоюза. На сегодняшний день не проиграно ни одного судебного дела по защите членов профсоюза РПЛБЖ. Были восстановлены в прежней должности два незаконно уволенных работника – проводник электропоезда «Экспресс» и машинист электропоезда. Лишение прав управления у двух машинистов электропоезда так же были признаны незаконными. Отбор предупредительного талона у пом. машиниста за проезд в хвостовой кабине электропоезда признан незаконным. Требование по осматриванию крышевого оборудования электропоезда путем прохода по крыше вагонов признано незаконным, т.к. является грубейшим нарушением охраны труда и техники безопасности. Два дела завершены мирным исходом – это снятие дисциплинарного взыскания и наложенный материальный ущерб на машиниста электропоезда. Выиграно одно из самых важных дел, лишение полностью премиальной оплаты за месяц работников депо участво-

вавших в забастовке, признано так же незаконным (профсоюзный комитет РПЛБЖ по данному делу защищал и членов профсоюза РОСПРОФЖЕЛ – 30 человек.

И все-таки самым главным достижением можно считать проведенную ими 29 апреля 2003 года забастовку, которую хорошо подготовили, провели и хорошо из нее вышли, достигнув желаемых результатов.

Выражаем благодарность рядовым членам первичной профсоюзной организации л/д Железнодорожная, без которых ничего не осуществилось бы, профкому и председателю Линёву С.Ю., за активную организационную деятельность.

**Так держать ребята!**

**Вступайте в наш профсоюз - пополняйте наши стройные ряды!**

Председатель РПЛБЖ Е.Куликов

## Работа без оплаты ?

Локомотивные бригады депо «Отрожка» - структурной единицы дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении на станции Воронеж – приступили к обслуживанию участка железной дороги Воронеж – Елец.

Однако соответствующий приказ заместителя начальника Юго - Восточной железной дороги г-на Бавыки вошел в противоречие с приказом Министерства путей сообщения 8 ЦЗ – прокомментировал этот факт председатель профсоюзного комитета Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) ДОП «Воронежпригород» Игорь Куликов.

Норма рабочего времени для работников локомотивных бригад составляет семь часов в сутки в расчете на одного человека. А для

обслуживания нового участка дороги требуется десять часов. В соответствии с министерским приказом локомотивные бригады должны дать согласие на продление режима работы.

Администрация депо в лице заместителя начальника по эксплуатации Александра Пожиткова провела собрание работников локомотивных бригад, где и было зачитано распоряжение начальника дороги об организации обслуживания данного участка. Локомотивщики согласились, но при условии соответствующего увеличения заработной платы либо выплаты премии, а также организации подвоза бригад к месту работы. Требования коллектива администрация отклонила («Выезжайте, а мы потом разберемся, сколько вам платить», - заявил Пожитков), но не получила и

согласия на эту работу со стороны локомотивщиков. После этого и вышел приказ вышеупомянутого г-на Бавыки об обслуживании участка дороги Воронеж – Елец в принудительном порядке.

Стоит отметить, что это далеко не единственное нарушение как приказов МПС, так и трудового законодательства. В течение 2002 года Рострудинспекция и профсоюз РПЛБЖ провели три проверки исполнения федерального законодательства о труде, в результате которых было выявлена масса нарушений Трудового кодекса, и был отменен целый ряд приказов руководства депо. Судя по всему, администрация Ю-В ж.д. не сделала из всего этого необходимых выводов.

Павел МАНЖОС

«...упокой, презирая все его согрешения...»  
(Из молитвы об умерших)

## Механик\* Стас Лятуч

- 1 -

В пасмурный осенний день вода лесного чистого ручья темна и холодна, песчаное дно одинаково серо, однообразно и неприметно. Но стоит солнцу выглянуть из-за туч, серое дно преобразуется, на крупном песке тут и там вспыхивают лучики света, некоторые доселе неприметные в общей массе песчинки сверкают и переливаются, словно драгоценные камни.

Такой же «божьей искрой» был отмечен Стас Лятуч, первоклассный механик, машинист из депо Курск.

Культурная программа, в одном из подмосковных пансионатов, набрав силу, разгоралась, слышался звон стаканов, звяканье вилок о тарелки, все громче и раскованней звучали голоса, веселее становился смех. А мы с Лятучем сидели вдвоем в пустом номере и говорили... Говорил собственно Стас, а я, поджав ноги под себя, слушал, одобрительно кивая головой и иногда успевая задавать короткие вопросы.

\* **Механик** – это забытое сейчас уважительное обращение к машинистам паровозов. Так раньше называли машинистов, высочайшей квалификации, достигших в своем мастерстве совершенства (примечание автора)

Стас – был сын Курского машиниста – инструктора, одного из уважаемых и грамотных специалистов, стало быть, потомственный машинист. Батя был чутким и отзывчивым, всё пропускал через своё большое сердце, и может по этому, очень рано ушёл из жизни. А Стас пошёл по его стопам, выбрал тот же путь и во многом такую же судьбу...

За многие годы работы Стас, можно сказать, слился с электровозом, относясь к железу как к живому существу и железу, «оживая» платило ему надёжностью и верностью.

О своей профессии, друзьях – товарищах, «своём» депо Стас мог говорить часами, а я любил слушать как он рассказывает.

- II -

В одну из ночей прибыл механик Лятч со скорым поездом № 13, домой, на родную станцию Курск. Отцепившись от поезда, перегнали электровоз на свободный путь, и стал ждать открытия маневрового светофора в депо. Кому из машинистов не знакомо это благостное состояние после удачной поездки, когда сделана тяжёлая работа, сделана хорошо и теперь, когда нет за плечами вереницы вагонов, можно немного расслабиться. Дежурная по станции сигнал открывать не спешила и Стас, развернув длинную скоростемерную ленту, теперь уже мысленно, ещё раз проехал весь путь. Сквозь разноголосицу эфира, было слышно, как грузовому поезду ДСП приказывали прибывать поскорее: - «Входной всем открыт, прибывайте на ... путь и поскорее, за вами поезда».

Все бы ничего, да названный путь был как раз тот, где находился электровоз Лятча, который также начал движение. Прожектор грузового «разрезал» ночную мглу.

Секунда ушла на то, чтобы ручка вспомогательного тормоза вдавилась в отпускной клапан, сжатый до бела кулак не чувствовал осколков стекла от разлетевшегося вдребезги указателя расписания от силы с которой Стас толкнул стальную ручку крана. Треск, искры от пантографов, электровоз Лятча рвался от резкого сопротивления. В свете своего прожектора Стас ясно видел несущейся навстречу «тройку» - тудягу тепловоз ТЭ-3, вся ходовая в пыли, машинист «грузилы» всадил «петуха» - на нашем сленге экстренное торможение и теперь песочил, надеясь остановиться...

Видел также Стас и висящего на поручнях тепловоза помощника, не рискующего прыгать в темноту. Встали прожектор в прожектор, автосцепка в автосцепку, добро, что не сцепились. Слез на землю Стас – спустился и механик «трешки»: - «Ты куда гнал, рысак -орловский?» – были ещё силы шутить у Лятча. «Да открыто мне было» - трясло орловца. В эфире мертвая тишина, ДСП ответила не сразу: - «Ребята вы живы?» и заплакала...

Орловцам дали по 25 рублей, Лятчу с помощником по 15-ть, ты говорят, нарушил все, что только мог нарушить, а Стас и не расстроился по этому поводу, ведь не в деньгах счастье и даже не в их количестве.

- III -

У каждого механика, как у азартного игрока, есть свой фарт, свой кураж. Однако это еще и каждодневный труд, учеба и как следствие накопившийся опыт. Так что случайности исключены, хотя и такое бывает, правда редко...

Стас меня спрашивает: - «Ты знаешь, что такое простыня? Как не знаешь, я ж на ней сижу!» (смеётся). Так вот ехали мы однажды с пассажирским поездом, дело ночью было, перед глазами простыня – такой туман, что ничего не видно. Ехали по «зеленому», однако не гнали. Помощник стоял смотрел вперед, хотя, что впереди – белая пелена, простыня одно слово! Вдруг пискнул свисток ЭПК, а на светофоре зеленый огонек перемигнулся с белым и снова горит. Бросил Стас ручку крана машиниста усл. № 395 в 6 положение, завизжали тормоза, чуть не влетел в лобовое стекло помощник: - «Стас, ты чё, я ж чуть башку не расшиб!»

- «Смотри внимательно, «шагом» поедem, переезд здесь где-то!» - говорит Стас.

Ласково урча моторами, медленно шёл электровоз, словно крался, ведя за собой вереницу вагонов. Вдруг помощник: - «Стас! Стоим!» Встали. Бежит по междупутью, падая и поднимаясь, здоровенный мужик.

- «Эй, стой, беда на переезде!»

Оказалось, сельский тракторист решил путь срезать и пошёл на своем гусеничном тракторе прямо через переезд. Гусеница размоталась и пока трактор крутился вывернул рельс, потому и мигнул зеленый, а потом добела отполированный трак вновь замкнул рельсовую цепь.

- «Ну и везуч же ты Стас!» воскликнул помощник.

Что же ответил Стас?

- «Раз везенье, два везенье, но, черт возьми, нужно и уменье!» - улыбнулся он и уточнил «Так говорил Александр Васильевич Суворов».

Умение оценили в 25 рублей, на том и спасибо.

- IV -

Лятч почетный железнодорожник. Награжден по просьбе коллектива, случай же просто из ряда вон... Завидую по белому! Когда представляли, дорожное начальство затребовало производственную характеристику. Дали, да такую, что в пору снимать и увольнять. Конечно, Лятч спуску никому не давал, а правда, как известно, глаза колет! Вот и результат. Вообще дело застопорилось...

Приезжает однажды в депо начальник службы Бирюков Виктор Александрович, ребята к нему – «Несправедливость мол Виктор Александрович!»

- «Разберусь» - коротко пообещал Бирюков.

Сдержал слово, разобрался, вручили Стасу знак отличия в торжественной обстановке. За это и уважают Виктора Александровича, своим его считают и до сих пор помнят, а увы, не каждому такая честь выпадает!

- V -

В беде Стас никого не бросал, однажды в депо произошёл чрезвычайный случай. Сгорел, следуя с пассажирским поездом электровоз ЧС-2, да так, что только рама и кузов остались. Стали бригаду таскать, выяснять, что да как? Ребята сказать ничего не могут, защита не сработывала, замечаний никаких не было, все как-то вдруг получилось, хорошо хоть от поезда успели отцепиться. На них все как обычно вешали, для разбора случая прибыл в депо тогдашний начальник службы Зазулин Николай Павлович. Облазили железо вдоль и поперек – нет причины! По всему бригада виновата. А тут вдруг Стас: - «Николай Павлович, а давайте желоба с высоковольтными кабелями к моторам вскроем?» А к ним только с автогеном и можно подобраться – конструкция такая. Николай Павлович ремонтник не из последних, одевает спецовку: - «Пойдем!» - говорит Стасу.

Вскрыли желоба, а там замыкание силовых кабелей между собой Паразитная цепь вывела моторы в режим генераторов, а огромная ЭДС подожгла электровоз и никакая защита не защитила.

Оправдали ребят.

- VI -

Новой встречи со Стасом ждал я с нетерпением, уже и вопросов кучу подготовил. Встречаю Ю.В. Фролова из Курска, спрашиваю: «Где Лятч? Приехал?» А он как обухом по голове: «Ты что не знаешь, Стас умер, еще в прошлом году. Инсульт – судьба у нас такая!» Ошарашенный задаю глупый вопрос: «Что же не сообщили?» - как будто успел бы приехать?

- VII -

Для нас специально не формировали тяжеловесные поезда, не гарантировали зеленых улиц, электровозы под наши поезда не осматривали лично начальники депо, мы уезжали и доезжали на «одном колесе». Мы не выполняли пятилетку в четыре года, нам не ставили на Родине бронзовых бюстов. Мы стирали в порошок свои нервы и сжигали в пепел свои сердца – такими мы были!

И пусть вечной памятью и погребальным салютом звучат Стасу гудки курских электровозов и печальные трели знаменитых курских соловьев.

Н.С. Павлов

(Локомотивное депо Пушкино)

### Чем дальше в лес...

Это к тому, что чем дальше от Златоглавой, тем больше размыывается то, что мы привыкли называть законностью. Не стало исключением это правило и в Локомотивном депо ст. Пермь II, где очевидно слышали о нормативных актах действующих на железнодорожном транспорте, но как их применяют никто не знал. Так, возникло два аналогичных процесса, один у машиниста электровоза Волегова А.Н., который был незаконно лишен предупредительного талона № 1 и переведен на нижеоплачиваемую работу, а второй, у помощника машиниста электровоза Молокотина Н.В. - незаконного уволенного. И все это из-за того, что в Локомотивном депо Пермь возникла странная тенденция проводить внеочередные испытания знаний, по любому подходящему и не подходящему поводу. Вот и нашлись смельчаки, рискнувшие отказаться от подобных проверок.

Долго приходилось объяснять деповским «специалистам - правоведам», что в трудовом за-

конодательстве нет такой меры воздействия на работников, как внеочередная проверка знаний. Однако донести до их «просветленного» сознания это так и не удалось. То ли не так объясняли, то ли не так они понимали, но объяснения переместились в зал судебного заседания, где суд признал незаконным наложение обязанности на работников проходить внеочередные проверки знаний, в частности, Волегова А.Н. и Молокотина Н.В.

Трудовые права восстановлены, попытки самоуправства локализованы.

Елена Чипизубова

### «Нашего полку прибыло»

3 июня 2003 года в локомотивном депо Апрелевка Московской железной дороги состоялось собрание на котором работники депо учредили первичную профсоюзную организацию, избрав председателем профкома Л.М. Майзеля.

**Поздравляем наших соратников по профсоюзной борьбе, решившихся сделать этот непростой и ответственный шаг!**

**ИК РПЛБЖ**

\*\*\*

**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:** [rplbg@mail.magelan.ru](mailto:rplbg@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