



Локомотивсоюз

Выпуск № 11 (66)

Декабрь 2004 г.

Прокуратурой г. Москвы по поручению генерального прокурора РФ проверено обращение председателя РПЛБЖ Е. Куликова по вопросам нарушения трудового законодательства при подготовке и принятии Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2005 год. Ряд изложенных в обращении фактов в ходе проверки подтвердился. Прокуратурой города в адрес ОАО «РЖД» готовится представление об устранении выявленных нарушений трудового законодательства.

К РАБОТНИКАМ ОАО «РЖД»

В ходе масштабной общероссийской пиар-акции, предшествовавшей приватизации железных дорог, высокие железнодорожные чины неоднократно заявляли, что данное акционирование – это только на благо страны и железнодорожников. При этом железнодорожникам чего только не обещалось (в том числе в части мотивации работников на улучшение работы), какими только благами не грозились осчастливить людей!.. Многоголосому хору руководящих товарищей слаженно подпевали лидеры Роспрофжела, поддерживали начальство, как могли, старались изо всех своих агитаторских сил и способностей.

Акционировались. (РПЛБЖ выступал против приватизации Российских железных дорог). Прошел год деятельности ОАО «РЖД». В итоге имеем то, что имеем: подвижной состав дряхлеет на глазах; заработная плата, конечно, приемлемая (в ряде отраслей о такой мечтают), только вот ее размер – это результат интенсивной эксплуатации работников, т. е. огромных переработок, сокращения численности работников и специалистов ведущих железнодорожных профессий, увеличения нагрузок на оставшихся работников... Вкалывать теперь приходится за троих, при этом начальник может спокойно заявить: «Фонд заработной платы урезан, поэтому за переработку выдадим вам премию не 40 процентов, а 20».

Работают люди, работают... А отдыхать-то когда? На пенсии? Так до нее еще дожить надо. А между тем, в ОАО «РЖД» только за последний год произошло несколько случаев травматизма работников (в том числе со смертельными исходами), явившихся следствием психологического и физического переутомления людей.

РПЛБЖ не безразлично здоровье наших товарищей, безопасность движения. (О какой безопасности может идти речь, если поезд ведет не отдохнувший машинист?!) Мы не против возможности человека заработать, но... при сохранении права работников на отдых, соблюдении п. 42 приказа №7 «Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха...», которым допускается уменьшение продолжительности между-сменного отдыха в основном пункте работы, но **не более, чем на четверть** от полагающегося по расчету.

РПЛБЖ неоднократно указывал руководству ОАО «РЖД», на допускаемые в Компании нарушения. В ответ – тишина. С железнодорожным начальством, как говорится, все понятно. Удивляет, почему молчит Роспрофжел, закрывает глаза на явные нарушения конституционных прав работников не только на труд, но и на отдых? Не выгодно роспрофжеловским боссам вступать на тропу борьбы с руководством ОАО «РЖД» (руку кормящего кто же кусать станет?!), заниматься своими непосредственными обязанностями – защищать своих членов, отстаивая их законные права. Да и когда им.

Уважаемые друзья, коллеги железнодорожники! Сколько можно позволять издеваться над собой, терпя унижения, наплевательское отношение не только со стороны руководства, но и тех, кто по идее всегда должен быть на вашей стороне, - роспрофжеловских лидеров? На Первой конференции работников ОАО «РЖД» Х. Зябиринов, первый вице-президент Компании, открыто заявил, что сегодня у Роспрофжела появились новые задачи: «Он (Роспрофжел – прим.) вместе с работодателем следит за соблюдением трудовой и технологической дисциплины, определяющей имидж компании». Все просто замечательно! **Профсоюз вместе с работодателем** «следит за соблюдением трудовой и технологической дисциплины». Так что если работодатель и допустит какие-либо нарушения, Роспрофжел уже не сможет его поправить. Взаимопонимание, как мы видим, полное.

Не пора ли оглянуться и призадуматься: нужен ли вам такой профсоюз, где на первом месте не защита прав работников, а стремление угодить начальству? Не настало ли время сказать «прощай» Роспрофжелу?

РПЛБЖ с самых первых дней своей деятельности словами и конкретными делами неоднократно доказывал: мы – профсоюз, и мы всегда на защите своих членов.

Мнение**ТЕЛЕГРАММА**

Иногда приходится слышать: «Очень уж ваш профсоюз резкий. Ну зачем вы так о железнодорожном начальстве...» Что делать: когда спокойно попираются законы, открыто делаются заявления, дискредитирующие Российский профессиональный союз работников локомотивных бригад, звучат угрозы и оскорбления в адрес наших членов – трудно оставаться в этой ситуации чистоплюстующими джентльменами.

Типичный тому пример – телеграмма № Н/1552А, за подписью заместителя начальника Московской железной дороги Глухова от 21 октября т. г. : «В связи с возможными акциями по нарушению стабильности движения пригородных поездов приказываю организовать с 22.10.04 г. по 25.10.04 г. круглосуточное дежурство командного и инструкторского состава и нахождение в резерве по 2-3 локомотивные бригады из числа наиболее ответственных и преданных железнодорожному транспорту работников. О всех случаях нарушения нормальной эксплуатационной работы немедленно докладывать руководству». В 22 часа эта телеграфная депеша с пометкой «Срочно. Вручить немедленно, лично», из управления дороги разлетелась в адрес руководителей линейных предприятий. С чем связано появление данного распоряжения? Уж никак не с возможной угрозой террористических актов.

21 октября в ОАО «Российские железные дороги» состоялось подписание Коллективного договора, к участию в разработке и принятии которого допустили лишь представителей Роспрофжелла. Включать в состав комиссии для ведения переговоров, заключения Колдоговора, контроля за ходом его выполнения РПЛБЖ посчитали «нецелесообразным». И это, несмотря на то, что наш профсоюз в отрасли действует уже 12 лет. Впрочем, оно и понятно. Что такое Роспрофжел? Своя, прикормленная, вполне контролируемая профорганизация. Всегда поддерживает железнодорожное руководство, прикроет, не станет права качать, на законы ссылаться. Что подтвердил и первый вице-президент Компании Х. Зябиров, открыто заявив на Первой конференции работников ОАО «РЖД», что сегодня у Роспрофжелла появились новые задачи: «Он (Роспрофжел – прим.) вместе с работода-

тем следит за соблюдением трудовой и технологической дисциплины, определяющей имидж компании». Все просто и понятно: Роспрофжел вместе с работодателем... А РПЛБЖ попробуй приструни?! Не получится! Независимые товарищи. Посему профсоюзное место в отрасли доверено занимать лишь Роспрофжелу. И только ему, что и прописали в Колдоговоре.

На сегодняшний день практически ясно, Коллективный договор в ОАО «РЖД» принят с нарушением ст. 30 Конституции РФ, гласящей: «Каждый имеет право на объединение, включая право создавать профессиональные союзы для защиты своих интересов. Свобода деятельности общественных объединений гарантируется». В связи с чем, для восстановления прав и законности председатель нашего профсоюза Е. Куликов обратился в прокуратуру. Все должно развиваться в правовом поле, любой, так называемый, силовой вариант (пикеты, отказ от работы и т. д.) нами даже не рассматривался. Однако в управлении Московской железной дороги, и не только здесь, посчитали иначе, решив за нас же, что членам РПЛБЖ следует делать. И даже сроки нам для «случаев нарушения нормальной эксплуатационной работы» установили – с 22 по 25 октября. Теперь ясно, где фокусники заседают!

Ну и как в данном случае РПЛБЖ следовало поступить? Промолчать, сделав вид, что ничего страшного не произошло, пошутили господа из управления? Идеальный раб – это раб, осознающий, что он раб и получающий от этого мазохистское удовлетворение. Члены нашего РПЛБЖ себя к подобной категории причислять не собираются. А поэтому еще не раз услышим в свой адрес: «Уж очень ваш профсоюз резкий...»

О. Казарина.

Р. С.: Кстати, учитывая, что в последнее время контроль за локомотивными бригадами, члены которых состоят в рядах нашего профсоюзного движения, усилен и претензий к их работе нет (рабочий стаж у многих из них более 20-25 лет, а это ли не преданность железнодорожному транспорту?!), то они-то как раз и подходят в число «наиболее ответственных и преданных железнодорожному транспорту».

«...трудящиеся должны получать такую зарплату, чтобы быть платёжеспособными покупателями по ... прогрессивно сбалансированным ценам и тарифам необходимым для жизни товаров и услуг (питание, жильё, энергия, транспорт) и, более того, платёжеспособными их выкупить без явлений дефицита и перепроизводства.»

Роберт Нигматулин

Как обустроить Экономику России: экономический манифест.

ФАНТАЗИИ КИРИЛЛИНА

22 сентября т. г. сорок активистов Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) начали акцию протеста – голодовку. В тот же день мы дали пресс-конференцию для российских СМИ, на которой сообщили о причинах, заставивших нас пойти на этот шаг, рассказали об истинном положении дел в отрасли. А положение дел, откровенно говоря, гладко только на бумаге: на страницах подведомственной прессы, в отчетах да справках, предоставляемых нижестоящим руководством вышестоящему. В них, как правило, не отражаются случаи травматизма на железной дороге, нарушения техники безопасности, чудовищные переработки, «готовность» к рейсу пассажирских поездов...

В пресс-конференции участвовал и представитель транспортной газеты «Гудок» Михаил Кириллин (догадываемся, что это псевдоним), разродившийся на страницах данного печатного органа (№187 от 6 октября т. г.) статьей «Фокусники». Нужно только иметь немного воображения, чтобы написать то, что написал Кириллин о Российском профессиональном союзе локомотивных бригад железнодорожников и о проведенной профсоюзными активистами голодовке! При чтении данного опуса мы постоянно встряхивали головой, дабы избавиться от навешиваемой на уши лапши. Исказив действительность, допустив ряд неточностей, автор умудрился в первом же предложении перевернуть дату проведения пресс-конференции, вместо 22 сентября указав 22 августа. Да и профсоюзными терминами человек не владеет (выпускающий редактор столь уважаемой газеты, видимо, тоже). Так, Кириллин почему-то членские взносы, обязательные для уплаты членами любого профессионального союза, в т. ч. и РПЛБЖ, назвал «членскими сборами». Взнос и сбор – это не одно и то же (в словарь Ожегова заглянули бы). Стыдно допускать столь грубые ляпы, тем более журналисту, пишущему на профсоюзную тему.

...Как сказал один умный человек, «информация, так же как и осетрина, бывает только первой свежести. А если есть какие-то неточности, то кому интересно с ними возиться». Вот и мы вначале решили не обращать внимания на данную статейку, тем более «Гудок», как хорошо известно, о Российском профессиональном союзе локомотивных бригад железнодорожников положительно еще ни разу не написал. Но это мы: члены РПЛБЖ, работники локомотивных бригад, железнодорожники, поддерживающие наше профсоюзное движение, - способны отделить зерна от плевел. А кто-то, далекий от истинного положения дел, возможно, примет кириллинские фантазии за чистую монету. В итоге, посоветовавшись, пришли к мнению - ответить и Кириллину на его «журналистский шедевр», и заказчикам данного материала, и всем, кому не по душе деятельность нашего профсоюза.

Объявляя голодовку, мы выдвинули ряд требований, одно из которых, - прекращение нещадной эксплуатации работников отрасли. Именно эксплуатации, т. к. режим работы, условия труда на железной дороге сегодня только с этим и можно сравнить. Во время грандиозного пиара, предшествовавшего акционированию Российских железных дорог, работникам золотые горы обещались: от повышения в несколько раз заработной платы до создания европейских условий труда. В итоге имеем: заработную плату, отстающую от жизненного уровня; сокращение представителей ведущих железнодорожных профессий, что незамедлительно сказалось на увеличении нагрузок на работников, огромные переработки. Ныне уже не редкость, когда часы переработок, к примеру, у машинистов, оказываются значительно выше (случается и в полтора раза!) общего количества сверхурочных, предусмотренных п. 5 приказа №7 Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условиях труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов. Непонятно, для чего, а главное – для кого издано данное Положение? Судя по всему, не для руководителей депо. Им, понимаешь ли, известно, что «локомотивщики в свое свободное время подрабатывают на стороне». «Пусть они лучше это делают у нас», - заявил как-то один высокий чин в защиту сверхпереработок. Ага, пусть вкальвают за троих, а переработку им оплатят в виде премии или материальной помощи, что в филиалах компании сегодня и практикуют. И это разве не эксплуатация?

У машин есть срок годности, металлы изнашиваются, что говорить о человеке... А между тем, в ОАО «РЖД» только за последний год произошло несколько случаев травматизма работников (в т. ч. со смертельным исходом), явившихся следствием нервного и физического переутомления людей. Но эта информация – для внутреннего пользования. Для общественности: в ОАО «РЖД», как некогда в Багдаде, все спокойно.

Члены РПЛБЖ не против переработок (есть у человека силы и желание, пусть подработает), однако при этом не должно игнорироваться право граждан на отдых. Нам не безразлично здоровье коллег и товарищей по профсоюзу.

На пресс-конференции мы как раз об этом и говорили. Чтобы не быть голословными, привели конкретные примеры, подтверждающие нарушение трудового законодательства в ОАО «РЖД», к сожалению, не нашедшие отражения в кириллинском материале. Впрочем, безопасность движения, условия работы железнодорожников представителя «Гудка» не интересовали. У него было иное задание. Он, к примеру, все пытался выяснить, откуда, дескать, мы взяли, что зарплата машинистов не соответствует их труду. У него, видишь ли, другие данные...

Откуда, откуда... Ближе к теме надо быть, господин журналист, чаще производства посещать, с простыми железнодорожниками встречаться. Общение с начальством, конечно, выгоднее, но беседы с рабочими полезнее. Столько информации можно получить! Например, загляните по случаю в локомотивные депо Узловая, Домодедово, Киров, Пермь-П и т. д. Уж здесь вам расскажут (не только члены нашего профсоюза) о методах борьбы местных начальников с первичками РПЛБЖ, когда вход идут подкуп, запугивание, «профилактические беседы» с женами и родителями... (Да и ваша статья, М. Кириллин, пример давления на общественное мнение, разве нет?) Некоторые из начальников в стремлении покончить с независимым профсоюзом в подведомственном им предприятии опускаются до банального шантажа: «Выйдешь из рядов РПЛБЖ – будешь работать, нет – найдем способ для увольнения». И ведь увольняют, с нарушением Трудового кодекса РФ. Судитесь... Это сказка быстро сказывается, в судах же дело не скоро делается. Пока восстановят на рабочем месте, не один месяц пройдет. Не скроем, выходят некоторые из наших рядов, боясь расправы начальства, из-за страха оказываются в безработных. Страх еще силен в наших людях. Но сильные духом, стойкие, уверенные, что закон превыше всего, остаются, несмотря ни на какие давления. Примером могут служить ребята из первичек РПЛБЖ локомотивных депо Екатеринбург и Перми, солидарность с которыми мы выразили в ходе акции протеста. Спешим обрадовать своих злопыхателей сообщением, что в последние месяцы наши ряды пополнились новыми членами, молодыми, стойкими и принципиальными.

Кириллин, словно добрый дядюшка, неразумных племянников уму-разуму поучает: «Разве для того, чтобы выразить солидарность, надо голодать?» А почему нет? Думаете, мы не пытались все решить, мягко говоря, мирным путем, указывая на нарушения Конституции РФ, гарантирующей россиянам право на объединения, закона «О профсоюзах», на не обеспечение в филиалах компании соблюдения ст. 11 и 14 Европейской Конвенции по правам человека. Да, железнодорожные руководители при встречах, кивая головой, соглашаются, что перегибают палку, обещают исправиться и... продолжают в том же духе. Знаете, надоело метать бисер...

У нас и мысли не закрадывалось, что после голодовки гонения на членов РПЛБЖ прекратятся. Об этом и не мечтали! Цель у нас была другой, и мы ее достигли. Теперь о царящих в ОАО «РЖД» порядках, о злостных нарушениях здесь прав работников на объединения в профсоюзы, о дискриминации теперь известно не только нашим друзьям, родным, но и широкой общественности. В течение нескольких дней после пресс-конференции нам звонили со словами поддержки, причем не только работники железнодорожной отрасли!

Кстати, кто тот идиот, сообщивший Кириллину, что руководители пермской первички РПЛБЖ, участвуя в голодовке, стремились «добиться скандала»? По чьей подсказке в кириллинской статье появилась следующая фраза: «Оказывается, не зарплата машинистов волнует руководство РПЛБЖ, а возможность покрасоваться перед камерами телевизионщиков и потусоваться с пишущей братией». Ага, просто горели желанием «потусоваться» с Михаилом Кириллиным, дабы высказать ему все, что думаем о нем и ему подобных «журналистах».

Однако вернемся к нашему барану, а точнее, к зарплате железнодорожников. По данным М. Кириллина (по идее, со слов заказчиков статьи), она «в 4-6 раз превышает среднюю по регионам». «Да и динамика ее роста после создания «РЖД» опережает общероссийские показатели», - хвалится он читателям. Ну, господин Кириллин, вы и фокусник! Вмиг перевернули все с ног на голову. Мы свои деньги за-ра-ба-ты-ваем, а не отработываем, как, судя по всему, привыкли делать вы. И не надо нас сталкивать лбами с представителями других профессий. Да, наши зарплаты выше, чем, допустим, у работников правоохранительных органов, медиков или учителей, но значительно уступают окладам банковских клерков, депутатов... Если людей устраивает оплата их труда, пусть продолжают трудиться в том же духе. Не устраивает - добивайтесь ее увеличения. Мы видим, что сегодняшние зарплаты в компании не соответствуют нашему труду (о зарплатах руководителей речи не ведем). Мы стоим большего! Поэтому с чистой совестью выступаем с требованием увеличения минимальной заработной платы работникам ОАО «РЖД» до уровня средневропейского или европейского. Имеем право, тем более цены в России давно европейские.

«... Между тем несложные расчеты показывают: чтобы среднюю зарплату машиниста на Московской железной дороге в 18 тысяч рублей уравнивать с европейской, надо повысить ее в 5-6 раз. Ну а так как РПЛБЖ ратует за всех работников отрасли, то по другим специальностям повысить зарплату необходимо уже на порядок. А где деньги на то взять?» - возмущается все тот же Кириллин. Где деньги взять – это забота руководства. Каждый должен, как известно, заниматься своим делом. Не хватало еще возложить на машинистов, помощников, слесарей обязанности по поиску дополнительных средств для филиалов компании!

Е. Куликов,
председатель РПЛБЖ.

Ракурс**8 октября 2004 года состоялась Конференция ТО РПЛБЖ,**

еще задолго до которой прекратила свою деятельность территориальная организация Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (ТО РПЛБЖ ЦДОППр). Де-юре, организация существовала, де-факто – нет. Остро обозначившиеся идейные разногласия в рядах РПЛБЖ привели к расколу, пошатнув единство и монолитность профсоюза. Амбициозные мотивы, а в ряде случаев корыстные устремления некоторых профлидеров (Москва-2 и Пушкино) привели к формированию оппозиционного крыла. Оппозиционеры (они же прежние руководители территориальной организации) председатель В. Вепрев и его заместитель А. Стрелков) перестали подчиняться решениям ЦК и ИК РПЛБЖ, тем самым, нарушив Устав нашего профсоюза.

Понимая важность организационного единства, передовые силы РПЛБЖ решили восстановить работу территориальной организации, выступив с инициативой проведения 8 октября т. г. отчетно-выборной конференции, участие в которой приняли 16 делегатов от локомотивных депо Железнодорожная, Пушкино, Домодедово, Апрелевка, Куровская и делегат от ревизоров-контролеров ЦД. Присутствовали и высокие официальные лица. Можно только догадываться, что их интересовало?!

Ввиду отсутствия на Конференции В. Вепрева и А. Стрелкова, контрольно-ревизионной комиссии ТО РПЛБЖ, краткую характеристику проделанной работе за истекший период дал председательствующий С. Линева. Итоги, увы, плачевные. Ответственной за провал профсоюзной работы в ЦД полностью несут оппозиционеры. Первички РПЛБЖ моторвагонных депо были вынуждены в одиночку отстаивать интересы своих трудовых коллективов, хотя совместные действия могли бы дать более высокие результаты. Делегаты единогласно признали работу ТО РПЛБЖ Центральной дирекции в прежнем составе как неудовлетворительную. Выборы нового руководящего органа не отняли много времени. Делегатами Конференции единогласно председателем территориальной организации избран С. Линева. В состав Президиума ТК вошли С. Линева (председатель), Н. Павлов (1-й заместитель) и Д. Краюшкин (заместитель).

Соб. инф.

По страницам многотиражек**ЗАКОВЫРКА ДЛЯ НАЧАЛЬСТВА**

3 ноября. Депо Железнодорожная. Очередное совещание по безопасности движения. Очередное, но не совсем рядовое. В начале месяца среди локомотивных бригад прокатилась волна недовольства, вызванная новым ноябрьским графиком работы. Возмущение быстро набирало силу, грозя перерасти в острый конфликт. Наиболее активные и «эмоциональные» машинисты пришли в актовЫй зал. Практически в полном составе присутствовал профком РПЛБЖ. В воздухе пахло грозой...

Совещание открыл заместитель начальника Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Иван Михайлович Заковыркин. Его пространная тихая речь пестрила обычными стандартными словесами: «Уважаемые... положение с безопасностью движения катастрофическое... по горьковскому ходу – опять плохо... всюду разгильдяйство...у Александровских лыжи хлопают ушами как ослы...в депо Домодедово появились мнимые благодетели, спасители, а ведь какие при мне были «золотые люди»... А на днях произошел дичайший случай...»

«Дичайший случай», о котором с возмущением поведал Заковыркин, заключался в следующем. Находясь на Ярославском вокзале, начальник Центральной дирекции В. Казаков и его заместитель И. Заковыркин решили неожиданно нагрянуть с проверкой в ближайший электропоезд. Таясь и крадучись, они зашли в кабину электропоезда. «Люди в черном» со стороны походили на подозрительных личностей, забредших со злым умыслом в служебное помещение. Машинист принял начальника и его заместителя (на лбу же у них не написано, кто – САМ, а кто – ЗАМ) за террористов и попытался вызвать милицию. Дело могло кончиться мордобоем – спасли служебные «корочки». Дичайский случай? Скорее комичный по своей несуразности. Требуя от подчиненных ношения форменной одежды, наше руководство облачается в модные костюмы, подвергая себя риску попасть «под молотки» локомотивных бригад.

Но вернемся к совещанию. Выступление Ивана Михайловича не нашло сочувствия и поддержки у присутствующих. Не то хотели услышать локомотивные бригады. Тогда слово взяли машинисты и помощники машинистов. Вопросы посыпались градом. Совещание вошло в нужное русло. Ни хмурые брови, ни окрики, ни сила «авторитета» не помогли Заковыркину удержать ситуацию под контролем. Пришлось покинуть стены заковыркого депо. Дичайший случай!

Начальник депо В. Карасев остался наедине со своим коллективом. Молодой руководитель держался достойно. Выслушав все «за» и «против», Алексей Вячеславович принял единственно верное решение: вернуть прежний график работы.

РПЛБЖ-Жало.

(РПЛБЖ-Железнодорожная, №5, август-сентябрь-октябрь).

Событие**ШИРШОВ, ТЫ ПРАВ!**

Вначале было слово. И слово было... По крайней мере, услышав его из уст и. о. начальника ТДПП Гандзюка, машинист дизель-поезда Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров пригородного сообщения (ТДПП) **Борис Васильевич Ширшов** посчитал себя оскорбленным («Локомотивосоюз» №10, О. Ревзина «Открытая студия»): «Меня при моих товарищах оскорбили, задели деловую репутацию. К тому же, данный инцидент имел продолжение в виде несправедливого лишения меня 50-ти процентов премии за ноябрь. Обидно, честное слово». И Ширшов обратился в суд с заявлением о защите его чести и доброго имени с требованием возмещения морального вреда, причиненного гражданином Гандзюком, в сумме 100 тысяч рублей. «А то думают, - возмутился Борис Васильевич, - что если начальник, то ему все можно: оскорблять, унижать... Нет, дорогие наши руководители, за свои поступки отвечать надо, думать, как слово ваше отзовется. Закон для всех един: для начальника и безработного, для машиниста и министра...»

Однако в суде встреча истца Ширшова с ответчиком Гандзюком не состоялась. 12 ноября господин Гандзюк **публично принес извинения** Борису Васильевичу и в его лице помощнику машиниста Сергею Глаголеву, заметив, что был не прав, погорячился. Он также добровольно возместил ему судебные издержки, частично компенсировал моральный ущерб. Ширшову обещано возмещение вознаграждения за безопасность движения по итогам работы за 2003 год, которого он был лишен. «Думаю, мой случай должен послужить уроком не только для руководителей, но и моих коллег - говорит Борис Васильевич. - Нельзя позволять начальникам относиться к нам, работникам, как к быдлу. Ведь машинист – это звучит гордо. И в моем случае я отстаивал не только свою честь, но и честь машиниста, и работника ОАО «РЖД», и человека».

Соб. инф.

Поздравляем!

Коллектив первички РПЛБЖ депо Москва-3 сердечно поздравляет с **50-летием** машиниста тепловоза **Урскова Александра Тихоновича**. Желаем тебе, дорогой друг, здоровья, благополучия и всех благ.

ПРЕСС-СЛУЖБА ИНФОРМИРУЕТ

- Исполнительным комитетом РПЛБЖ принято решение об организации **Движения сторонников Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников**. Движение сторонников РПЛБЖ – это добровольное, некоммерческое общественное объединение граждан, поддерживающих практические действия нашего профсоюза, разделяющих цели и задачи, определенные его Уставом.
- 22 ноября в Екатеринбурге члены местных первичек РПЛБЖ провели акцию протеста – пикет – против дискриминации членов нашего профсоюзного движения, участие в которой приняло 30 человек.
- С января 2005 года в депо Пермь-2 собираются отменить дополнительные отпуска за выслугу лет (6 дней). Как сообщил заслуживающий доверия источник из руководства данного предприятия, графики отпусков уже переделываются.
- 22-23 января в Москве пройдет 2-ой Всероссийский съезд рабочих. Приглашаем всех желающих, принять участие в этом общероссийском мероприятии. Справки по телефону: (095) 156-8545.

НОВЫЙ ГОД НЕ ЗА ГОРАМИ

*К новогодним праздникам принято готовиться заранее. А кого бы вам хотелось поздравить с Новым 2005 годом? Предлагаем разместить ваши новогодние поздравления и пожелания на страницах «Локомотивосоюза». Адрес для заявок и поздравлений: **E-mail: profrplbgr@mail.ru.***

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