



Локомотивсоюз

Выпуск № 10 (65)

Ноябрь 2004 г.

В ответ на игнорирование железнодорожным руководством конституционных прав работников и трудового законодательства РФ члены первичных организаций РПЛБЖ локомотивных депо Свердловска и Перми с 22 октября работают по правилам.

ПРЕСС-СЛУЖБА ИНФОРМИРУЕТ

Пермская транспортная прокуратура вынесла 7 октября 2004 года постановление о возбуждении дела об административном правонарушении в отношении председателя Территориальной организации РПЛБЖ А.Вологова по ч. 2 ст. 20.2 КоАП РФ за умышленное нарушение установленного порядка проведения митинга, якобы имевшего место 22 сентября т. г. Материалы дела прокуратура направила в суд с целью привлечения Вологова к административной ответственности.

Однако 22 сентября членами выборных органов первичных профсоюзных организаций РПЛБЖ прово-

дился не митинг, а акция протеста в виде голодовки как выражение своего отношения к систематическому неисполнению законных требований профсоюзных органов со стороны ОАО «Российские железные дороги».

Суд Дзержинского района г. Перми своим постановлением от 26 октября прекратил производство по делу об административном правонарушении в отношении А.Вологова по ч. 2 ст. 20.2 КОАП РФ за отсутствием в его действиях признаков административного правонарушения.

х х х

Верховный суд Российской Федерации отменил решение Пермского областного суда от 2 сентября т. г. о признании конной забастовки первички РПЛБЖ.

2 сентября Пермский областной суд признал незаконным решение конференции первички РПЛБЖ, на которой обсуждался вопрос о проведении забастовки. Профсоюз даже не принял решения о проведении забастовки, а лишь обсуждал необходимость и возможность ее проведения. Однако Пермское отделение Свердловской железной дороги, тем не менее, обратилось в суд, требуя признать незаконной эту, даже не объявленную забастовку. Областной суд требование удовлетворил, постановив весьма странное решение, которым признал незаконным «решение конференции о выборе дня проведения забастовки с учетом местных условий, проведение забастовки по решению профсоюзной организации». Все это похоже на желание признать незаконной и запретить даже обсуждение забастовки, саму мысль о возможности использования забастовки в качестве крайнего средства отстаивания интересов работников.

В кассационной инстанции представители РПЛБЖ: председатель РПЛБЖ Евгений Куликов и Елена Герасимова (Центр социально-трудовых прав) – доказывали, что такое решение является вмешательством во внутреннюю деятельность профсоюза. Право профсоюза самостоятельно организовывать свою деятельность и вырабатывать свои программы действий предусмотрено Конвенцией Международной Организации Труда №87 «О свободе объединения и защите права на организацию». Это право подразумевает и свободу обсуждения и принятия решений о тактике профсоюзной деятельности, в том числе о проведении забастовки.

Верховный суд согласился с аргументами профсоюза о том, что нельзя признать незаконной не объявленную забастовку, и отправил дело на новое рассмотрение.

«В каждом ТЧ есть свои «дятлы», но у нас они какие-то породистые что ли. Бьемся, бьемся, а их наглость и твердолобость не знает границ. Но мы не сдадимся и своим примером охватим другие депо».
Андрей, г. Пермь. (www.rplbg.ru)

ние
неза-

ПРАВО НА ОТВЕТ

12 октября в Перми прошел митинг в защиту локомотивных бригад и проводников от противоправных действий руководства Пермского отделения Свердловской ж. д. и против преступного бездействия администрации в отношении безопасности перевозки пассажиров.

Инициаторами проведения этого мероприятия выступили члены первички РПЛБЖ локомотивного депо Пермь-2. Нас поддержали товарищи по профсоюзу из депо Пермь-сортировочная. В тот день в сквере у Пермского театра оперы и балета собрались не только железнодорожники, но и представители бюджетной сферы, транспортники... Отзывы, поступившие в адрес РПЛБЖ от рабочих, не состоящих в наших рядах, положительные. Вечером репортаж с митинга показало местное телевидение.

В.Абуткин,
председатель первички РПЛБЖ Пермь-2

Дела профсоюзные**ГОЛОС РАЗУМА НАД ГОЛОСОМ ВЛАСТИ**

В августе в локомотивном депо Москва – 3 Московско-Курского отделения Московской ж. д. состоялась конференция трудового коллектива по выполнению колдоговора за прошедшее полугодие, на которой принимались изменения и дополнения в коллективный договор на 2001-2003 г. (действие которого продлено на 2004 г.).

Участникам конференции было предложено внести в пункт 3.10 раздела III такое дополнение: «...Время следования работников локомотивных, кондукторских бригад от места постоянной работы к пункту (железнодорожной станции), назначенному для приема локомотива (поезда), если они не приняты на эти пункты на постоянную работу, а также время возвращения к месту постоянной работы после сдачи локомотива (поезда), включается в рабочее время, но не учитывается при определении продолжительности непрерывной работы и подсчете сверхурочных часов...».

Председатель первичной организации РПЛБЖ локомотивного депо Москва – 3 Д.Русинович-Русак, присутствовавший на конференции, заметил, что принятие поправки в предложенном виде ухудшит положение работников, и объяснил почему: «Согласно ст. 99 ТК

РФ, сверхурочная работа – работа, производимая работником по инициативе работодателя сверх нормального числа рабочих часов за учетный период. В соответствии со ст. 152 ТК РФ оплата сверхурочных часов производится в повышенном размере. Исключение времени следования пассажиром из подсчета сверхурочных часов не допустимо, т. к. ухудшает условия труда и оплаты локомотивных бригад». В связи с этим он обратился к делегатам конференции с предложением изменить данный пункт коллективного договора, приведя его в соответствие с пунктом 17 приказа МПС России №7 от 05 марта 2004 года. Учитывая то, что в коллективный договор не могут быть включены условия, ограничивающие права и гарантии работников, установленные трудовым законодательством, конференция поддержала предложение председателя профкома РПЛБЖ.

Профком РПЛБЖ депо Москва-3 обратился в Территориальную организацию РПЛБЖ, на основании чего было направлено письмо НОДу. Последний на обращение отреагировал своевременно, дав следующий ответ: «В соответствии с п. 17 Приказа МПС РФ от 5 марта 2004 года №7 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов» **часы следования пассажиром работников локомотивных бригад включаются в рабочее время и учитываются при подсчете сверхурочных часов работы. Никаких изменений в существующем порядке оплаты часов следования пассажиром производиться не будет».**

Пресс-служба РПЛБЖ

Человек и власть**ОТКРЫТАЯ СТАДИЯ**

1 ноября 2003 года в дизель-поезде № 6709 Ожерелье-Узловая произошло возгорание задней по ходу движения секции. До прибытия пожарного поезда машинист и помощник своими силами боролись с огнем, за что вместо слов благодарности удостоились словесной выволочки.

СЛОВОМ ПО СЕРДЦУ

В тот день все было как обычно. Ничто не предвещало неприятностей. Машинист дизель-поезда Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров пригородного сообщения (ТДПП) **Борис Васильевич Ширшов** в 17 ч. 40 мин. с помощником Сергеем Глаголевым отправились в поездку. В пункт назначения Ожерелье прибыли по графику, и точно по расписанию в 21 ч. 00 мин. тронулись обратно. До станции Узловая-2 добрались нормально. «При отправлении со станции, Сергей при осмотре поезда в зеркало заднего вида, обнаружил дым на моторном вагоне Д1-538, о чем сообщил мне», – вспоминает Борис Васильевич. Остановив дизель-поезд, Ширшов доложил о случившемся ДСП ст. Узловая-1, ст. Узловая-2, вызвал пожарный поезд. Действовал согласно инструкции: закрепил дизель-поезд, эвакуировал пассажиров из моторного вагона. В ожидании подмоги локомотивная бригада своими силами приступила к ликвидации возгорания. «Нам помогал билетный ревизор-контролер Микман, – рассказывает Борис Васильевич. – Основную вспышку нам удалось ликвидировать, но между перегородкой дизельного помещения и кабиной машиниста тление продолжалось. По указанию дежурной по станции Узловая-1 мы ввели поезд на 41-й путь станции, где уже должен был находиться пожарный поезд, который, однако, прибыл

спустя минут пять после нас. Минут сорок тушили. Затем по указанию дежурного по станции поезд переставили на 3-й путь станции Узловая-1, где еще часа два продолжалась борьба с огнем».

Когда пожар уже почти ликвидировали, на место ЧП прибыл В.Гандзюк, в то время – и. о. начальника ТДПП. Высокий чин повел себя своеобразно. Вместо того чтобы поблагодарить, приободрить людей, затративших немало сил и нервов на борьбу с огнем, он вдруг выдал та-а-а-кую речь! Перемежая при этом привычные слова с выражениями, не принятыми для употребления в печати. «Он просто издевался, открыто оскорблял, причем не только меня, но и моего помощника, – возмущается Ширшов. – Договорился до того, что заявил мне: «Я тебя скоро убивать начну». И это было сказано не один на один, а в присутствии моего помощника.

Интеллект некоторых наших руководителей сегодня, мягко говоря, оставляет желать лучшего. Ну, не может человек иначе выражаться! Словарного запаса ему маловато, вот и употребляет непечатные словечки «для связки слов». Поэтому первая реакция Ширшова на поведение Гандзюка – не обращать внимания. Не обращать внимания, несмотря на подскочившее после общения с руководителем артериальное давление. Но уже на следующее утро после ЧП Борис Васильевич вдруг почувствовал, как же сильно болит. Это как после удара в драке: сразу не замечаешь, а потом боль все сильнее. «Почему я должен сносить оскорбления от какого-то Гандзюка? Только потому, что он в начальниках ходил? Так это было вчера... За что меня убивать? – недоумевает Борис Васильевич. – За то, что у меня 34 года трудового стажа на железной дороге, из которых без малого 23 года машинистом отъездил, не считая шести лет работы помощником, имею первый класс квалификации, пользуюсь уважением у коллег? Или за то, что всегда принимал активное участие в жизни коллектива, неоднократно поощрялся руководством депо за добросовестный труд? Обидно, честное слово! Я по натуре человек не злопамятный, но в данном случае решил не прощать. Меня при моих товарищах оскорбили, задели деловую репутацию. К тому же, данный инцидент имел продолжение. Согласно приказу №91 от 3 декабря 2003 года за подписью Гандзюка меня лишили 50-ти процентов премии за ноябрь. Несправедливо лишили, что мною было доказано, но это тоже стоило мне сил, времени, здоровья. Поэтому, я обратился в суд с заявлением о защите моей чести и доброго имени, с требованием компенсации морального вреда, причиненного мне гражданином Гандзюком, в размере 100 тысяч рублей».

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ И ИНСТАНЦИИ

Тут немного нарушим плавность повествования и вернемся к упомянутому Ширшовым приказу №91, согласно которому его лишили 50-ти процентов премии якобы «за нарушение должностной инструкции ЦТ-209 п. 2.2.4». Борис Васильевич с этим категорически не согласился, описав сложившуюся ситуацию в письме на имя начальника Государственной инспекции труда в Москве. Госинспекция труда на железнодорожном транспорте провела проверку с выездом на место, признав доводы Ширшова обоснованными. В мае 2004 года Борису Васильевичу выплатили тысячу рублей, которых его лишили согласно приказу №91. Ну, как говорится, вот и ладушки. Однако ставить точку в этом деле оказалось рано. Снижение размера премии на 50 процентов за ноябрь 2003 года аукнулось в текущем году основанием для невыплаты Б.В.Ширшову вознаграждения за безопасность движения по итогам работы за прошедший год. Это, несмотря на то, что Госинспекцией труда снижение ему размера премии признано незаконным. И вновь машинист в поисках справедливости.

Впрочем, будь на его месте кто-нибудь другой, глядишь, все бы и «устаканилось». Ладно, есть у тебя тяга к справедливости? Ищи, отстаивай ее на стороне. Борис Васильевич же у себя в дирекции шум поднял. К тому же, водится за Ширшовым еще один «грешок». Он член РПЛБЖ! Чего же в таком случае с ним церемониться? Он – в суд да по инстанциям, а мы его – по работе «к ногтю». Давление есть, – признается машинист. – Мне даже говорят: «Ты бы мог инструктором работать, но...». Да я могу не только инструктором!.. Но если отступлю, напишу заявление о выходе из РПЛБЖ, сам себя уважать перестану.

Судебные заседания по иску Ширшова неоднократно переносились в связи с неявкой ответчика по разным «уважительным» причинам. «Ничего! Время терпит, сроков давности по этому делу нет. Да и терпения мне не занимать, – не скрывая улыбки, говорит Борис Васильевич. – А то, что же? Думают, 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...».

О.Ревзина.

РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

«Когда б вы знали, из какого сора» растут приказы и нормативные акты!.. К примеру, рассказывают, начальник одного филиала ОАО «РЖД» вызвал как-то своих помощников и, вздохнув, заявил: «Там (показал он пальцем на потолок) требуют наведения порядка, поднятия дисциплины на местах. А то наши работнички, складывается мнение, уж больно самостоятельными стали. Чуть что, сразу на законы кивают. Вы подумайте, посоветуйтесь, что-нибудь предпримите».

И сидели они день, и сидели ночь... И все думали: что бы такое изобрести для наведения порядка и подъема дисциплины, особо для этого ничего не предпринимая? Предлагали многое. Но все какое-то простенькое, обыденное.

Однако не перевелись у нас умные головы. Отыскалась одна такая и в филиале – в службе локомотивного хозяйства.

– А давайте начнем с регламента, – предложила голова.

– С какого? – последовал удивленный вопрос.

– Да хотя бы с Регламента проведения планерных совещаний и технических занятий с локомотивными бригадами. Уж тут есть, где развернуться.

Идея понравилась. Поддержали.

Возможно, все было не так, но факт остается фактом. Регламент проведения планерных совещаний и технических занятий с локомотивными бригадами и контроль за их посещением, в результате, оказался на столе начальника службы локомотивного хозяйства Московской ж. д.

– Все учтено могучим Регламентом! – похвастались разработчики документа. – И порядок проведения, и контроль за посещением, и о наказании рублем не забыли. Как говорится, все в одном флаконе. Подписывайте, шеф! И шеф подписал. Затем Регламент в виде телеграмм разослали по местам начальникам депо для его исполнения.

Возможно, все было и не так... Но факт остается фактом: на местах, т. е. в депо, приступили к ознакомлению под роспись с данным документом всех, кого он касался. Начальники депо издали приказы (Что еще они могут издать? Не телеграммы же машинистам давать!), устанавливающие порядок посещения планерных совещаний и техзанятий. Никто из руководителей не засомневался, поленились заглянуть в Трудовой кодекс РФ... А между тем, документ, который они поспешили исполнить, издан с явным нарушением ТК РФ. Так, пунктами 13 и 14 Регламента предусматривается отстранение работников от работы за не посещение техзанятий или планерных совещаний. В ст. 76 ТК РФ приведен исчерпывающий перечень оснований отстранения работников от работы. Отстранение за не посещение техзанятий или планерных совещаний Трудовым кодексом не предусмотрено. Или такое несоответствие. В Регламенте проводится аналогия между техническими занятиями, время посещения которых считается рабочим, оплачивается, в определенных случаях идет в зачет нормы часов, и планерными совещаниями (кстати, до недавнего времени в ходу был иной термин – совещание по безопасности движения, более полно выражающий суть совещаний). Действительно, руководство вправе требовать регулярного посещения техзанятий, вводить санкции за их непосещение, конечно, если они проводятся с соблюдением режимов отдыха. Все правильно... в отношении технических занятий. Что же касается планерных совещаний, то о какой сдаче зачетов может идти речь? Или, как можно говорить об уважительности причины отсутствия на совещании, если это личное время работника? И, тем более, снижать размер премии за их непосещение? Одним словом, хотели как лучше, а получилось...

В Российском профессиональном союзе локомотивных бригад железнодорожников после внимательного изучения Регламента, обнаружив в нем явные нарушения ТК РФ, приняли решение обратиться к начальнику службы локомотивного хозяйства Московской ж. д. с предложением отменить действие данного документа до приведения его в соответствие с трудовым законодательством. Но не успели мы и оглянуться, как Регламент отменили. Самое смешное: 9 сентября издали Регламент №ТБД-288/43, а новый ТБД-288/36 ввели тем же 9 сентября, которым и отменили прежний. Интересно ведется делопроизводство в Управлении дороги. Сколько же действовал ТБД-288/43?

Тем не менее, как говорится, «мастерство не пропьешь». Новый Регламент готовили те же люди, что и старый. Следует отдать им должное: в новом варианте многое поправили и... опять приятно удивили. Это стоит того, чтобы привести текст без изменений:

«14. Кроме того в случае непосещений технических занятий и планерных совещаний два раза в течение месяца машинисту (помощнику машиниста) локомотива с прикрепленным машинистом инструктором предлагается, заместителем начальника депо сдать зачет по пройденным темам технических занятий текущего месяца.

В случае отказа машиниста (помощника машиниста) локомотива сдавать указанные зачеты, он в соответствии с Положением о премировании лишается премии на 100 процентов».

Что тут скажешь? Так и просится комментарий в стиле Задорнова. Получается, что заместитель начальника депо по эксплуатации предлагает **машинисту на пару с его инструктором** сдать зачет по пройденным темам на **технических занятиях** в случае непосещения **планерных совещаний**. Логика железная. (Так ему, этому инструктору, и надо! Пусть как хочет, обеспечивает явку подчиненных). Далее пути машиниста и инструктора расходятся: то, что инструктор откажется сдавать зачет, даже не рассматривается – не посмеет, а вот наличие строптивного машиниста предусмотрено в могучем регламенте. А поскольку, как кричат на всех углах наши рыночники – руководители, надо считать деньги, предлагается машинисту выбор: или он сдает зачет, или платит деньги (100% премии) и может ничего не сдавать и никуда не ходить. Знания его, оказывается, никому не нужны. Прием позаимствован из средних веков – тогда церковь тоже за определенную плату давала индульгенции.

Косвенным подтверждением именно такой позиции служит судебный процесс в Воронеже. Там в сентябре т. г. судом рассматривался иск машинистов к ОАО «РЖД» о взыскании заработной платы, с учетом индексации и морального вреда, мотивировавших свои требования тем, что, являясь машинистами, они ежемесячно в выходные дни обязаны были посещать занятия по технической учебе и планерные совещания, за время посещения которых работодатель обязан сохранять за работниками среднюю зарплату, однако это не производилось. Представитель ответчика в судебном заседании исковые требования не признал, сославшись на то, что **поскольку техучеба и планерные совещания являются формами повышения квалификации и профессионализма локомотивных бригад, посещение их основано на добровольном волеизъявлении каждого работника, не является обязательным** и не подлежит оплате. Представитель ответчика, стремясь выглядеть убедительным, договорился до того, что заявил об отсутствии в ОАО «РЖД» каких-либо нормативных актов, обязывающих работников посещать занятия по техучебе. «Ни один работник, пропустивший технические занятия, не был привлечен администрацией к дисциплинарной ответственности».

Сергей Бурцев,

Председатель ПК РПЛБЖ локомотивного депо Узловая.

«Я из ТЧ-1 Октябрьской. Кто бы наш гадюшник почистил!!!!!!!!!!»
Дмитрий, г. Москва. (www.rplbg.ru)

Твои люди, РПЛБЖ!

ОН БЫЛ ОДНИМ ИЗ НАС

О работе и жизни локомотивных бригад за всю историю железных дорог России написано до обидного мало. Профессионально написанного еще меньше. Написанного с правдивостью, сжимающей сердце, почти ничего. (Исключая А.Платонова, В.Куркова).

Виталий Николаевич Курков принадлежал к послевоенному поколению, стремившемуся как можно больше отдать Отечеству; готовому к подвигу, самопожертвованию. Это о них у Высоцкого: «А в подвалах и полуподвалах ребятишкам хотелось под танки...»

Сын машиниста паровоза из Сибири, Виталий Николаевич сам стал высококлассным механиком, машинистом-инструктором, был нештатным корреспондентом газеты «Гудок», а позже и штатным. Его материалы публиковались в журнале «Электрическая и тепловозная тяга». Курков слыл нестандартным машинистом, нестандартным журналистом, чьи публикации заметно оживляли серое содержание тогдашнего «Гудка». Он писал об обычных людях со всеми их сильными и слабыми сторонами, о настоящих, а не кукольных героях, стальных магистралей, составлявших их славу и гордость. Поэтому не все его материалы брали к публикации в отраслевой прессе ни тогда, ни сегодня.

Курков не мог устроить железнодорожное начальство, слишком расходились они во взглядах и позициях. С уверенностью можно сказать, что доживи Виталий Николаевич до наших дней, он влился бы в ряды РПЛБЖ.

Последние его публикации – репортажи с судебного процесса по делу Каменского крушения, унесшего 106 жизней. Репортажи оборвались вместе с остановкой сердца талантливого машиниста и писателя.

Всем молодым людям, решившим связать свою жизнь с железной дорогой, с локомотивом, машинистам и помощникам настоятельно рекомендую прочитать курковские рассказы, в том числе и на страницах «Локомотивосоюза». И как знать, может быть, и среди вас найдутся такие же талантливые, честные и принципиальные авторы. Добро пожаловать на страницы нашей газеты. И храни нас всех наш чумазый, с запахом мазута железнодорожный бог!

Николай Павлов

В. Курков

ЛЕГКО ЛИ БЫТЬ МАШИНИСТОМ?

Когда я объявил дома о своем решении стать машинистом, отец сказал: «Было у старика три сына: двое умных, третий – машинист». Я понял: он шутит. Серьезно, однако, мы поговорили. В другой раз:

– Значит, решил?

Я кивнул.

– Красиво и почетно, этого не отнимешь. Но тяжелейшая, скажу я тебе, работа...

Я, было, заикнулся, что на паровозе бывал, кое-что видел и кое-что знаю. На электровозе, а я собирался именно на электровоз, совсем же другое дело. Там ни дыму, ни копоти, ни тяжелой работы.

– В том ли трудность – перекидать за поездку тендер угля, вычистить горячую топку, подтягивать на каждой остановке килограммовые гайки? Всего этого не сравнишь с ответственностью машиниста за локомотив, за поезд, за безопасность на дороге, по которой он ведет свой состав. Ведь за спиной машиниста тысячи тонн ценнейших грузов, в пассажирском поезде – люди, а впереди – дорога, известная до последнего кустика, и каждую поездку... другая.

Поезда идут круглосуточно, а как хочется спать под утро... И по праздникам движение не останавливается, и по воскресеньям. Ко всему этому не так просто привыкнуть.

С тех пор как я объявил дома о своем желании сделаться машинистом, наши паровозные разговоры с отцом стали более конкретными и деловыми. Сейчас, когда уже сам столько лет водил поезда, порой трудно отделить отцовские уроки от собственного опыта.

Первая поездка не забудется никогда. Я – машинист. Перемигнулся выходной светофор с красного на зеленый – надо отправляться. Что и как нужно делать, в какой последовательности – все это я знаю. Уже не раз стоял за правым крылом. Но тогда за помощника ехал сам машинист, а я лишь исполнял его обязанности, набивал руку, как у нас говорят. В правилах записано, что машинист может доверять помощнику управление поездом только под непосредственным своим наблюдением и под личную ответственность. Чего не работать, когда за твои действия отвечает старший?!

В пробных поездках с инструктором – опять рядом старший. В случае чего и поможет, и подскажет. Да и вообще от одной мысли, что рядом человек более грамотный, более опытный, делается спокойно. А тут – сам себе голова. Сам старший.

«Вот сейчас ка-ак хлестанет защита! Щелкай тогда кнопками, дергай за рукоятки, ток по проводам не пойдет, и машина работать не будет... Какая-нибудь неисправность так злодейски спрячется, что ее и не найдешь. Кажется, все изучил, тысячу неисправностей предусмотрел и отрепетировал свои действия. А тут обязательно будет тысяча первый случай, не отрепетированный. Ткнешь контрольной лампочкой в одну клемму, в другую – не горит, нет напряжения... Почему?!» Вот наваждение! Все ведь в порядке. Поезд бежит. По всем вольтметрам, амперметрам, манометрам полнейший порядок. И помощник сидит – ни один мускул на лице не дрогнет. Откроешь окно, схватишь свежего, спрессованного скоростью воздуха. А через минуту что-нибудь другое видится...

«Вон на том перевале ка-ак дернет поезд, и зашипит воздух из оборванной тормозной магистрали, и упадет на рельсы вырванная «с мясом» вагонная автосцепка. Пока приедут да пока вытащат оторвавшуюся часть поезда на предыдущую станцию, времени пройдет... А потом начнут корить: поезд, мол, вести не можешь, оборвал на первом же перевале...».

А тем временем поезд благополучно перевалил коварную горку. И даже не потянуло. Потому что руки делали свое дело по привычке. Все нормально, товарищ зеленый машинист!

«Через два перегона пойдут вдоль путей поселки. Пешеходов там – только гляди. Поезд – не автомобиль: в кювет, в случае чего, не свернешь, тормозной путь – сотни метров. Попадется подгулявший, ему хоть гуди, хоть не гуди...».

Ответственность. И не видно ее, а тяжелая. Тендер угля перекидать легче. Прямо физически ощущаешь тяжесть ответственности, даже лопатки сводит. Первый поезд будто сам через плечо тянешь. И второй, и третий. Постепенно, не вдруг проходит скованность.

Время складывает километры дороги в сотни, в тысячи. А это уже опыт. С опытом – легче. И интереснее. Увереннее чувствуешь себя за правым крылом. Приходит спокойная уверенность за себя и за машину. Только выполняя сложную и ответственную, иногда даже опасную работу, человек познает себя, признает себя, начинает уважать. Если есть, конечно, за что.

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