



Локомотивсоюз

Выпуск № 4 (71)

Апрель, 2005 г.

5 АПРЕЛЯ В ЛОКОМОТИВНОМ ДЕПО ПУШКИНО ЧЛЕНЫ ПЕРВИЧКИ РПЛБЖ В ЗНАК ПРОТЕСТА ПРОТИВ ГРУБЫХ И ГРЯЗНЫХ ПРОИСКОВ АДМИНИСТРАЦИИ, В ОТНОШЕНИИ СВОЕГО ТОВАРИЩА ПО ПРОФСОЮЗУ МАШИНИСТА ДЕНИСА ИВАНОВА, ОБЪЯВИЛИ ГОЛОДОВКУ

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

30 марта т. г. в Москве состоялось Пленарное заседание ЦК РПЛБЖ. Повестка дня содержала ряд наиболее важных вопросов, но наиболее активное обсуждение вызвали два из них: о проведении Всероссийского съезда железнодорожников и о коллективных действиях, направленных на защиту членов профсоюза (этот вопрос первоначально входил в пункт «Разное»).

После бурных дебатов участники Пленума приняли решение о проведении летом текущего года Всероссийского съезда железнодорожников. Создан оргкомитет, членам которого поручено разработать и подготовить план мероприятий по проведению Съезда.

Участники Пленума также наметили ряд первоочередных действий по защите членов нашего профсоюзного движения, утвердили Положение о юридической службе РПЛБЖ.

На 11 апреля запланирован визит депутатской группы Госдумы РФ, включая представителей РПЛБЖ, в Екатеринбург, для проверки фактов нарушения Конституции РФ и Трудового Кодекса РФ в локомотивном депо Свердловск-пассажирский и Пермь-2.

Центральный комитет РПЛБЖ утвердил Положение о юридической службе Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников. Служба создается в целях оказания профсоюзным организациям РПЛБЖ, членам профсоюза и работникам ОАО «РЖД» правовой и юридической помощи. А именно:

- подготовка и ведение судебных дел по социально-трудовым вопросам;
- консультации по социально-трудовым вопросам;
- взыскание с работодателей компенсации материального и морального вреда в случаях, установленных законодательством.

С текстом Положения можно ознакомиться на сайте профсоюза: www.rplbg.ru.

ХРОНИКА ОДНОЙ ГОЛОДОВКИ

23 марта четверо членов первички РПЛБЖ локомотивного депо Пермь-2: Волегов, Абуткин, Бобков, Синоличенко объявили бессрочную голодовку.

Требования, выдвинутые голодающими: прекратить дискриминацию членов РПЛБЖ в ОАО «РЖД»; привлечь к уголовной ответственности начальника депо Пермь-2 за систематические нарушения российского законодательства, в частности Федерального Закона «О профсоюзах»; немедленная отставка президента ОАО «РЖД» Г.Фадеева, который потворствует нарушению в Компании российского законодательства и не способен обуздать воровство местных железнодорожных начальников.

24 марта голодающих навестили представители высокого железнодорожного начальства, которые, ничего конкретного не обещая, попытались уговорить их прекратить акцию протеста. А, получив отрицательный ответ, в присутствии сотрудников милиции наших товарищей выдворили из «красного уголка» депо, где они находились. Но и эта мера оказалась безрезультатной. Голодовка продолжается.

24 марта, 12 часов 30 минут. Ребята поддержали местные коммунисты, пообещав вначале приютить их у себя. Однако затем, сославшись на то, что сами арендуют помещение, и во избежание неприятностей, голодающим, оказавшимся в прямом смысле на улице, в приюте отказали. Пермьки, члены РПЛБЖ, продолжили голодовку на квартире одного из товарищей по профсоюзу.

24 марта, 15 часов 45 минут. О событиях в Перми проинформирован президент ОАО «РЖД» Г.Фадеев, ряд депутатов Госдумы, несколько общероссийских СМИ.

25 марта. По ряду причин голодовку наши ребята были вынуждены приостановить. После чего начальник локомотивного депо Пермь-2 господин Шабанов ввел вооруженную охрану на территорию депо с тем, чтобы не допустить туда активистов нашего профсоюза.

А дальше было так... Какое-то время наши товарищи не могли попасть на территорию подразделения, где работают. Кроме того, их пытались заставить сдать экзамен по электробезопасности. Они отказались, обосновав свой отказ отсутствием обязательного обучения. Приказом НОДа обучение по электробезопасности организовали.

Соб. инф.

ЗА БОРТОМ

ПРИ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ЕДИНОВРЕМЕННОМ ВОЗНАГРАЖДЕНИИ РАБОТНИКОВ ВЕДУЩИХ ПРОФЕССИЙ И ДОЛЖНОСТЕЙ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗАВАРИЙНОЙ РАБОТЫ В ОАО «РЖД» ДЕЙСТVOВАЛИ ПО ПРИНЦИПУ: «И РЫБКУ СЪЕСТЬ, И КОСТИ СДАТЬ».

После многолетнего перерыва в прошлом году на железнодорожном транспорте возобновили выплату единовременного вознаграждения за безаварийную работу в течение года – так называемую 14-ю заработную плату. В списке отдельных профессий и должностей, работники которых имеют право претендовать на данное вознаграждение, оказались машинисты и машинисты-инструкторы, дежурные по станциям и операторы сортировочных горок, осмотрщики вагонов и приемщики поездов и др., за исключением помощников машинистов, что вызвало негативную реакцию не только со стороны представителей обделенной профессии. Скандал худо-бедно замяли, пообещав, правда, на словах, в следующем году помощников машинистов не забыть и включить в список.

И вот он наступил – этот следующий год. И все – по-прежнему. Помощники машинистов снова остались за бортом. Видимо, кто-то там, в железнодорожном руководстве, никак не желает причислять их к работникам ведущих профессий.

Будет не совсем верным утверждение, что в этом году никаких изменений при выплате 14-й зарплаты не произошло. Согласно Положению о единовременном вознаграждении за обеспечение безаварийной работы, утвержденному распоряжением ОАО «РЖД» от 03.03.2005 №288р, «Единовременное вознаграждение за обеспечение безаварийной работы выплачивается работникам в **размере до двух** (выделено мною – прим.) месячных тарифных ставок (должностных окладов)». В прошлом году размер единовременного вознаграждения оговаривался – **в размере 2-х месячных тарифных ставок (должностных окладов)**, в этом – уже **ДО** двух.

Небольшая оговорка, а как ощутимо уменьшает сумму вознаграждения! А как это развязывает руки начальникам!

Как и в прошлом году, выплата единовременного вознаграждения ограничивается: **не выше 50% численности работников** в структурных подразделениях отделений железных дорог по конкретной профессии или должности в соответствии с Перечнем. Однако если, к примеру, в прошлом году в локомотивном депо Узловая **половина** машинистов получили вознаграждение за безаварийную работу за 2003 год в размере **2-х минимальных должностных окладов**, то за 2004 год удостоились «14-й зарплаты» **менее 50%** машинистов. При этом **только трое получили по два должностных оклада, остальные – по одному.**

Вот вам наглядный пример отношения в ОАО «РЖД» к безопасности движения. А в следующем году чего ожидать? Ведь теперь ничто не может помешать железнодорожным начальникам уменьшить не только численность работников, получающих вознаграждение за безаварийную работу, но и сам размер вознаграждения. Не удивимся, если 14-ю зарплату и вовсе отменят. Например, под предлогом финансовых затруднений ОАО «РЖД». А что, все возможно.... Это на поощрение работников у железнодорожного руководства денег нет. На более интересные вещи (футбольную и хоккейную команды «Локомотив», выпуск календариков по случаю какого-нибудь юбилея и т. д.) деньги всегда найдутся.

С.Бурцев,
председатель первички РПЛБЖ депо Узловая

Акция протеста

БОЙ С ТЕНЬЮ

29 марта у здания ОАО «Российские железные дороги» прошел митинг «Против систематических нарушений в ОАО «РЖД» российского законодательства», организатором проведения которого выступил **Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников.**

Подготовку к митингу активисты профсоюза и члены Движения сторонников РПЛБЖ начали задолго до акции протеста. Работали с коллегами-железнодорожниками, с нашими потенциальными сторонниками, разъясняли причины, по которым следует 29 марта поддержать РПЛБЖ и прийти к зданию ОАО «РЖД».

По информации, предоставленной гражданами, заинтересованными в дискриминации независимого профсоюза, в митинге участвовало чуть меньше 100 человек. Согласно нашему официальному подсчету 29 марта сказать: «НЕТ – нарушениям прав работников в ОАО «РЖД!»», «Прекратить дискриминацию работников по признаку

БОЙ С ТЕНЬЮ

(Продолжение. Начало на стр. 2)

принадлежности к профсоюзу РПЛБЖ!», «НЕТ – нарушениям прав работников в ОАО «РЖД»!», «Даешь железнодорожным чиновникам условия труда и зарплату машиниста!!!», – **только членов РПЛБЖ пришло 106 человек**. Своих представителей прислали первичные организации Московской, Октябрьской, Северной, Свердловской, Юго-Восточной железных дорог. Добавьте к этому сочувствующих нашему профсоюзу, среди которых находились студенты, делегаты от «Соцпрофа», ВКТ, КТР, «Профцентра», активисты «Авангарда красной молодежи», национал-большевики (более известны как «лимоновцы»), депутат Госдумы В.Черепков.

Митинг, начавшийся в 10 часов, открыл **председатель РПЛБЖ Е.Куликов**, подчеркнувший, что *«сегодняшний митинг – это очередная акция протеста членов Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников и наших сторонников против систематических нарушений в ОАО «РЖД» российского законодательства. Сегодняшний митинг – это акция поддержки наших товарищей по профсоюзу локомотивных депо Пермь-2, Свердловск-пасс.»*

Все представители первичек, выступавшие на митинге, говорили о нарушении прав в Компании, приводили конкретные примеры. Слова поддержки активным действиям РПЛБЖ в защиту прав работников высказали и сторонники нашего профсоюза:

Виктор Иванович Черепков, депутат Госдумы РФ: «Когда нарушаются законные права граждан, попирается Конституция – это свидетельствует о нездоровой обстановке в организации. А здесь – целая отрасль! Поэтому не мог не прийти на сегодняшний митинг».

Татьяна Пономаренко, член Движения сторонников РПЛБЖ: «Я из Тульской области. На митинг приехала сознательно, так как хорошо вижу, как в последнее время изменилось положение работников отрасли. У меня прадед был железнодорожником, дед всю свою жизнь трудился на железной дороге, сейчас – муж. Прадед работал один, содержал жену и трех детей. Дед за свой труд заработал пенсию, квартиру, детям помогал. В советские годы железнодорожников уважали. А сейчас гляжу на мужа... Не знаю, какую пенсию он со всеми этими реформами заработает? Да и до пенсии еще дожить надо, а с его работой, когда в последнее время одни нервы, и до заслуженного отдыха можно не дожить».

Павел Жеребин, член НБП: «Презрительное отношение к работникам железных дорог, наплевать на их законные права, права на достойную заработную плату, на отдых, приведут к тому, что российские железные дороги могут развалиться. В руках железнодорожников есть инструмент для воздействия на власть, на свое руководство, и они этим инструментом должны пользоваться, чтобы отстаивать свои права. Отлично, что сегодня железнодорожники, члены РПЛБЖ, вышли с протестом. Не надо бояться, не надо молчать. Чего-то добиться можно только силой. От начальства, от капиталистов не надо ждать подачек. Времена социализма, к несчастью, кончились. Сейчас свои права можно только отстаивать, только давлением на власть. Любое несправедливое начальство, любая власть боится самоорганизации народа, самоорганизации рабочих. Сознательность рабочих – это тот инструмент, которого они боятся. Поэтому они и создают различные фальшивые структуры, купленные продажные профсоюзы, которые якобы выступают от имени трудового народа. Пока профсоюзы говорят, что им все нравится, все хорошо, работодатели и будут продолжать пользоваться вседозволенностью, давить и унижать рабочих.

Поэтому будущее за независимыми профсоюзами, которые возникают снизу, а не по указке начальства. Поэтому сегодня, мы национал-большевики, с вами».

Юрий Леонтьев, топ-менеджер, сторонний участник акции протеста: «Только та организация чего-нибудь стоит, которая умеет защищаться, отстаивать свои права, бороться за своих товарищей. Сегодняшний ваш митинг – это наглядный пример защиты своих прав. Молодцы! Противно, что ваше руководство не вышло к митингующим, а ведь и вы их содержите. Позор!»

Но самое «замечательное» – от администрации ОАО «РЖД» к митингующим, **работникам Компании и акционерам ОАО «РЖД»**, никто из высокого начальства не вышел, не почтил своим вниманием! Вот вам и наглядный пример отношения работодателя к работникам.

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ БЛАГОДАРИТ ВСЕХ, ПОДДЕРЖИВАЮЩИХ НАШЕ ПРОФСОЮЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ И ПРИНЯВШИХ 29 МАРТА УЧАСТИЕ В МИТИНГЕ ПРОТЕСТА.

Акция протеста**Роза Горн: «АКТУАЛЬНЫ НЕ БУЛЫЖНИК, НЕ РЕВОЛЮЦИЯ,
А КОЛДОГОВОР»**

Уже на следующий день, 30 марта, в СМИ появились первые отклики на акцию протеста РПЛБЖ, один из них – зарисовки с митинга Розы Горн:

«Что сегодня важно для наемных работников? Простой и понятный всем ответ дает плакат одного из участников состоявшегося в Москве 29 марта 2005 г. митинга. На нем вот такая надпись: «Нет колдоговора, будет булыжник». Поясним, что митинг организован Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ), с организациями которого многие руководители отделений компании «Российские железные дороги» не желают подписывать колдоговор. По их логике, если подписывается договор с отраслевым профсоюзом, то другого профсоюза, не виртуального, а реально существующего, можно в упор не видеть. Это, естественно, противоречит праву работников на свободу объединения, но мало кого из работодателей сегодня это волнует. Вот краткая история этого плаката...

Митинг был задуман как реальный, зримый протест против усиления эксплуатации работников на железных дорогах России и непродуманной приватизации, ухудшающей, а не улучшающей положение работника. Платят по-прежнему если не так уж и мало, то все же явно недостаточно, чтобы покрыть все расходы семьи машиниста или его помощника. За их очень тяжелый труд зарплата в десять-шестнадцать тысяч рублей, как считают в профсоюзе, – чрезвычайно мало. Тем более что премии постоянно урезают, а то и платят просто за «лояльность» к начальству, отсутствие критики. На Московской железной дороге года через два обещают увеличить зарплату члена локомотивной бригады до 24 тысяч рублей. Но, во-первых, когда это будет, во-вторых, для этого уволят несколько десятков тысяч человек. А ведь уже сегодня число сверхурочных часов растет, и усталые железнодорожники, выполняющие работу за двоих, не могут обеспечить должной безопасности пассажиров. Оскорбляет членов локомотивных бригад, помимо невысокой зарплаты, нарушений в режиме труда и отдыха, плохих условий труда, и бесконечное хамство со стороны администрации и чиновников. А такие случаи, как преследование профактивистов РПЛБЖ, просто за социальную активность и принадлежность к этому профсоюзу, ни в какие ворота не лезут. В депо Пермь-2, например, вообще от профактивистов «отгородились» вооруженной охраной и не пустили их на работу. Вот о чем шла речь на митинге и в выступлении председателя профсоюза Евгения Куликова, и активистов с Юго-Восточной жд, Урала, Перми, депо Пушкино, Домодедово, Узловая и других.

Особо отмечалось, что может быть «наверх» и докладывают об успешной реорганизации отрасли, но на самом деле подвижной состав наших российских железных дорог остается такой же «рухлядь», как и прежде.

Подтверждены требования профсоюза «грубо и бесцеремонно не нарушать наши права, гарантированные Конституцией РФ»: на свободное объединение, на ведение переговоров по социально-трудовым вопросам, на безопасный труд, на достойную оплату труда.

Организаторы митинга заранее призвали другие профсоюзы и общественные организации проявить солидарность с позицией РПЛБЖ. Откликнулись представители «СОЦПРОФа» во главе с председателем объединения Сергеем Храмовым, Всероссийская Конфедерация труда во главе с председателем Совета Борисом Кравченко, Профцентр, депутат ГД Виктор Черепков (в начале митинга был замечен и депутат Чаплинский), «лимоновцы». А председатель Конфедерации труда России (куда входит РПЛБЖ) Александр Шепель произнес на митинге речь, в которой поставил вопрос о том, во имя чего нас, россиян, снова призывают «потерпеть», затянуть пояса на время продолжающихся реформ? Во времена Днепротэса и индустриализации народу объясняли, что во имя светлого будущего. О какой разновидности будущего может, однако, идти речь сегодня? Как могут вдохновить современного работника лозунги о «необходимости создания среднего класса», особенно если те, кто провозглашает подобные лозунги «уже пятнадцать лет богатеют, а мы нищаем»? Александр Шепель привел пример Англии, где власти в ответ на требования работников сочли вполне допустимым пересмотреть механизмы приватизации своих железных дорог, не грех и нам прислушаться к подобному подходу. По его убеждению, реформы должны быть «государственными», облегчать жизнь граждан, увеличивать их достаток. Если в стране нищие граждане, кто в мире будет считаться с такой страной?

В какой-то момент на митинговой площадке раздались призывы – «ре-во-лю-цию!» Но сразу были повернуты организаторами в призыв «В отставку Фадеева! (председателя ОАО «РЖД»). Но и этот лозунг особо не поддержали. Заметим, что и выступавшие «лимоновцы» были очень политкорректны, хвалили альтернативные профсоюзы и ругали правосудие за то, что семеро членов национал-большевистской партии за недавний захват приемной министра Зурабова приговорены к пяти годам лишения свободы. Наверное, все-таки существует телепатия: в тот же день и почти в тот же час Мосгорсуд услышал скорбь «лимоновцев» по своим молодым товарищам и смягчил им наказание до двух с половиной лет лишения свободы. Очень верное решение: за пять лет можно окончательно превратиться в «профессионального революционера», отвыкнув работать по своей специальности, даже если таковая имеется».

Право имеем!**В КОНЦЕ КОНЦОВ...****СЛУХИ О КОНЧИНЕ РПЛБЖ СИЛЬНО ПРЕУВЕЛИЧЕНЫ**

Канон-старший, как известно, каждую свою речь в Сенате заканчивал одинаково: «В остальном полагаю, что Карфаген должен быть разрушен». Не знаем, каждое ли свое совещание руководство ОАО «РЖД», подобно римскому консулу, завершает призывом борьбы с независимым профсоюзом... Однако, как доносит молва, слова о том, что РПЛБЖ должен быть ликвидирован, из уст железнодорожных начальников вылетают не так уж и редко. Даже, как опять же утверждают злые языки, сроки ликвидации неугодного профсоюза определяются. До недавнего времени, например, они ограничивались 1 апреля.

Прошел День дураков. Надеялись нас развалить? Вот фигу вам всем! Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников по-прежнему действует. Более того, за последние два месяца на железных дорогах созданы новые первичные организации, что позволило увеличить численность наших рядов. И на достигнутом останавливаться не собираемся.

Господа железнодорожные начальники, не стройте планов на наше скорейшее исчезновение в отрасли, как бы вам этого не хотелось, не пугайте железнодорожников. В конце концов, это уже начинает надоедать. Это уже определенно нехорошим пахнет. Фобия, мания и куча комплексов в одном флаконе.

В то время как космические корабли бороздят небесные просторы, в области балета Россия по-прежнему «впереди планеты всей», а президент Российской Федерации В.Путин, пытаясь строить гражданское общество, призывает соблюдать российское законодательство на всех уровнях (ибо закон превыше всего), некоторые железнодорожные начальники открыто плюют на все писанные российские законы. Такое впечатление, что они их просто не знают.

«Все должно быть в рамках закона», – вторит Президенту РФ Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников. И открыто указывает на нарушения в ОАО «РЖД» Конституции РФ, ТК РФ, ФЗ «О профсоюзах» и др. Но железнодорожные начальники и на эту помощь в познании законодательства не реагируют. Еще чего, действовать по указке «так называемого» профсоюза, который только и делает, что себя пиарит, неразбериху в работу отрасли вносит. И вообще, за этим РПЛБЖ, поговаривают, стоят то ли американские политехнологии, то ли опальные олигархи. Позвольте, позвольте, а дискриминация работников ОАО «РЖД» по принадлежности к РПЛБЖ – это в рамках закона?

А установление начальникам линейных предприятий «задания по количеству подаваемых заявлений от работников с просьбой о переходе на режим неполного рабочего времени»?

А необоснованное снижение (лишение) премии?

Неразбериха, говорите. Пиар, говорите. Америка, говорите, наш профсоюз содержит, опальные олигархи. Подскажите-ка, будьте любезны, на какой счет они РПЛБЖ деньги перечисляют. А также сообщите, господа руководители, когда простым акционерам ОАО «РЖД» из числа работников дивиденды на акции ожидать.

Ну, а пока высокие руководители из железнодорожной отрасли ищут мифические счета, Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников продолжает выполнять свою миссию – стоять на защите прав и интересов своих членов. В конце концов, законное право на это имеем!

О.Ревзина.

Поздравляем!

Товарищи по профсоюзу поздравляют Сергея Юрьевича Линёва, председателя первички РПЛБЖ депо Железнодорожная, члена ИК РПЛБЖ, с юбилеем. Желаем тебе, Сергей, здоровья, мужества, семейного благополучия и всяческих удач.

Резонанс**ПРИЧИНА ЧП – СОН НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ**

28 марта в 5 часов 59 минут на станции Молосковицы Санкт-Петербург-Витебского отделения Октябрьской железной дороги произошло столкновение двух грузовых поездов со сходом подвижного состава.

Поезд №1535 весом 5733 тонны под управлением локомотивной бригады депо Санкт-Петербург-сортировочный-Витебский (машинист В.Лобцев, помощник А.Сергеев), допустившей проезд запрещающего сигнала выходного светофора и взрез стрелки, столкнулся с поездом №1580 весом 1757 тонн под управлением машиниста А.Румянцева, помощника Э.Аршинцева. В результате столкновения с рельсов сошли обе секции первого из тепловозов (2ТЭ116-569) и 13 цистерн. Сергеев госпитализирован с травмами ног. Причина ЧП – сон на рабочем месте Лобцева и Сергеева.

Машинисту 41 год. Он имеет 3-й класс квалификации, работал по этой специальности с 1997 года. Помощнику 27 лет, стаж работы – 2 года. Перед рейсом оба отдыхали дома более двух суток. Выработка В.Лобцева в марте составила 178 часов, А.Сергеева – 92 часа. Локомотивы и подвижной состав столкнувшихся поездов находятся в собственности у операторской компании «ТрансОйл».

Поезд №1535 сформирован на станции Кириши назначением на Эстонию и должен был отправиться в рейс в 22 часа 27 марта. Локомотивная бригада прибыла на станцию Кириши в 19 часов 42 минуты пригородным электропоездом из Петербурга. Явка по графику предусмотрена в 20 часов 30 минут, однако из-за неготовности состава в рейс отправились лишь в 0 часов 25 минут. Как отметил на предварительном селекторном разборе случая начальник дороги В.Степов, возможно, положение дел усугубило и то, что машинист живет в Ленинградской области (в Гатчине): с момента его выезда на работу из дома до отправления в рейс прошло более восьми часов. Впрочем, в целом подобная практика достаточно широко распространена на дороге.

28 марта поезд №1535 принимался (с остановкой) на 1-й путь станции Молосковицы – при желтом огне входного светофора и красном выходном – для скрещения с прибывающим на 2-й путь поездом №1580. Дежурная по станции вызывала по радиосвязи машиниста В.Лобцева при подъезде состава к предвходному светофору, и тот подтвердил полученную от нее команду. После проезда входного светофора он применил регулировочное торможение со скорости 42 километра в час (тормозной путь составил 240 метров). В момент отпуска тормозов на локомотивном светофоре загорелся красно-желтый огонь, скорость поезда снизилась. При дальнейшем следовании на красный сигнал выходного светофора Лобцев восемь раз нажал рукоятку УКБМ – устройства контроля бдительности машиниста. Но при подъезде к светофору он уже не принимал мер к снижению скорости и остановке поезда. Проезд запрещающего сигнала, взрез стрелки и столкновение с прибывающим поездом №1580 произошли при движении со скоростью 28 км в час.

Пока еще специалистами не сделано заключение о возможности восстановления тепловоза 2ТЭ116-569. Известно только, что до столкновения его техническое состояние оценивалось как удовлетворительное (в конце прошлого года он пришел из капитального ремонта). В техническом заключении, которое подписали руководители департаментов безопасности движения и экологии и локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» П.Шанайца и С.Кобзев, случай столкновения поездов на станции Молосковицы классифицирован как крушение и отнесен на службу локомотивного хозяйства Октябрьской дороги.

Информация почерпнута из газеты «Октябрьская магистраль» №34 (13914) от 31.03.2005, И.Верховная, «Уснули на рабочем месте».

Вроде бы и правдивую информацию предоставила «Октябрьская магистраль» своим читателям, однако давайте оценим ситуацию с другой стороны. Машинист живет в Гатчине (город-спутник Санкт-Петербурга). Основное депо ТЧ-9 находится в Санкт-Петербурге, но локомотивные бригады, обслуживающие поезда «Трансойла», заступают на работу не в основном депо, а на станции Кириши. При этом время, затрачиваемое ими на дорогу от места жительства до места приемки локомотива, не учитывается как рабочее. Кроме того, работников локомотивных бригад заставляют указывать в маршрутах машиниста время начала работы в привязке к планируемому времени отправления поезда по факту, а не по графику работы. Что это значит? В данном случае машинист ехал ко времени начала работы 20:30 (в соответствии с графиком работы). Прибыв в Кириши, локомотивная бригада ожидала информации о планируемом времени отправления поезда, и только после ее получения машинист указал в маршруте машиниста время «начала работы», откинув от времени отправления установленное для них время на приемку локомотива. Получается так, что «на бумаге» у локомотивной бригады начало работы – 22:30.

Теперь вернемся в Гатчину. Машинист едет на электропоезде из Гатчины в Санкт-Петербург. Это примерно один час езды. В Питере ему надо переехать с Балтийского на Московский вокзал. Это примерно полчаса. Если его электропоезд отправляется не с Московского, а с Ладужского вокзала, то на такой переезд затрачивается примерно 45 минут. На другом вокзале он вынужден ожидать электропоезда, который едет в Кириши, а таких не много. Дождавшись своего электропоезда, еще 2 часа 36 минут добирается до станции Кириши (отправление из Санкт-Петербурга в 17:06, прибытие – 19:42). **(Окончание на стр. 8)**

Исторический экскурс**ПРОФДВИЖЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ:
1917-1922 годы**

В мартовском номере «Локомотивосоюза» мы вкратце рассказали о начале становления профессионального движения на железных дорогах России с 1858 по 1916 год, пообещав продолжить путешествие в историческое прошлое. Обещали – выполняем.

На Всероссийской конференции железнодорожных служащих и рабочих (6.04.1917 г.) воссоздан **Всероссийский железнодорожный союз (ВЖС)**. Очень скоро МПС Некрасов циркуляром №6321 признал государственное значение ВЖС, а за его органами – право контроля и непосредственного участия в некоторых отраслях железнодорожного хозяйства (продовольственное, культурно-просветительное, врачебно-санитарное и пенсионно-страховое дело). Согласно Уставу ВЖС, задача союза заключалась прежде всего в «достижении наибольшей продуктивности работ железных дорог и наиболее полного и правильного осуществления лежащих на железных дорогах государственных задач». **Членами ВЖС считались все «полезные» для организации люди. ВЖС не являлся профессиональным союзом в собственном смысле этого слова. Он стал первым в Советской России профсоюзом нового типа: «огосударственным» «производственным союзом». Основной функцией такой организации была не защита интересов своих членов от работодателя, а помощь работодателю в выполнении производственных задач.** (Столько лет прошло, но

своим принципам, судя по всему, Роспрофжел не изменяет).

Параллельно в стране возрожден или возник заново ряд Всероссийских профессиональных союзов: **Всеропочтель** (Телеграфосоюз), **Паровозосоюз**, **Союз инженеров и техников** и др. К осени 1918 года на железных дорогах России существовало 16 таких организаций.

Учредительный съезд ВЖС (Первый всероссийский съезд железнодорожников; Общежелезнодорожный съезд) работал в Москве 15.07-25.08 1917 года при участии свыше 500 делегатов, которые избирались общими собраниями служб и участков. На съезд прибыли также представители от профессиональных союзов. Но им было отказано в праве решающего голоса, т. к. это обеспечило бы делегировавшим их служащим и рабочим двойное представительство. Тогда профессионалисты (160 человек от 8 союзов покинули съезд и собрались на особой конференции, поставив себя в оппозицию «территориалистам», как тогда называли сторонников ВЖС. Делегаты конференции считали, что интересы представленных ими профессий ущемлены большинством съезда. Конфликт разрешили

подписанием между съездом и конференцией компромиссного соглашения, по которому профессиональные союзы встраивались в ВЖС в качестве секций на правах широкой автономии.

Созданный съездом **ВИКЖЕЛ** или **ВИКЖЕЛЬ (Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников)** представлял собой попытку примирить территориалистов и профессионалистов. Состоял из 40 членов и 40 кандидатов. Председатель – левый эсер А.Малицкий. Большевики безуспешно пытались расширить свое влияние с помощью «рабочей группы Викжеля» (3 чел.). Политика нейтралитета, провозглашенная Викжелем в ответ на большевистский переворот и довольно широко поддержанная рабочими и служащими, сыграла немалую роль в сдерживании гражданской войны в стране на первом ее этапе (октябрь – декабрь 1917 г.). Большинство профессиональных союзов также поддержали нейтралитет Викжеля. Наиболее последовательно себя вели Паровозосоюз и Телеграфосоюз, так что и красным, и белым приходилось приставлять к машинистам и телеграфистам вооруженных солдат, которые надзирали за их работой.

В.Большаков

P.S.: О дальнейшем развитии профессионального движения на железных дорогах России, о Викжеле, правопреемником которого Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников объявил себя еще на 1-ом съезде РПЛБЖ, читайте в ближайшем номере «Локомотивосоюза».

ПРИЧИНА ЧП – СОН НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ

(Окончание)

На станции Кириши машинист, фактически находясь на работе, собственноручно выбрасывает еще два часа рабочего времени – вопреки времени, указанному в графике работы, в маршруте указывает начало работы 22:30 вместо 20:30. Удобно, не правда ли? Работа учитывается и оплачивается только когда бочки с нефтепродуктами едут. Видимо, какие-то странные люди придумали такой вид работы как следование пассажиром.

Таким образом, отработанное с начала учетного периода время (178 часов), указанное в телеграммах железнодорожных чиновников, – это рабочее время, указанное в маршрутах машиниста. Даже при таком подсчете до 27 марта у машиниста выработка уже составила 178 часов при норме 175. **На деле же, это значительно больше. До конца месяца оставалось еще 4 рабочих дня. Сколько бы он еще часов выработал?**

К этому остается добавить известную практику, когда при превышении максимальной продолжительности непрерывной работы машинистов заставляют оформлять маршруты так, чтобы скрыть эти нарушения режимов. А действительность такова, что непрерывная работа локомотивных бригад, обслуживающих поезд «Трансойла», более 20 часов (!) – совершенно нормальное явление для локомотивного депо Санкт-Петербург-сортировочный-Витебский. Там не существует понятия – установленный режим работы локомотивных бригад. Там существует одно понятие: поезд, отправившийся со станции Кириши, должен остановиться только на станции Нарва.

Еще раз взглянем на то, чем занимался машинист до официально указанной явки на работу:

- поездка из Гатчины в Санкт-Петербург;
- переезд с Витебского вокзала на Московский или Ладужский – от 30 до 45 минут;
- ожидание электропоезда, следующего до ст. Кириши;
- отправление из Санкт-Петербурга в 17:06, прибытие в Кириши – 19:42;
- явка 20:30 изменена на 22:30.

Пять-шесть часов, а может и больше, человек на ногах, да на колесах, да на нервах, ведь в Киришах еще ожидали готовность состава. Вроде бы, время не рабочее, но и отдыха нет. Это один день, а в месяц их сколько набегает?! Вот откуда накопленная усталость, так называемое, скрытое утомление.

Отправилась бригада в 00:25, крушение произошло в 05:59. Только от 17:06 до 05:59 – уже 12 часов 53 минуты. Чего ожидать, когда в таком режиме локомотивные бригады работают в течение длительного времени? Так что это крушение организовано господами железнодорожными начальниками.

РПЛБЖ неоднократно предупреждал о нарушениях в ОАО «РЖД» режима труда, права работников на отдых. Но к нам же не прислушиваются! Думаем, что ЧП 28 марта заставит не только железнодорожников, но и руководство ОАО «РЖД» и его филиалов сделать соответствующие выводы относительно обеспечения в Компании режима труда и отдыха локомотивных бригад.

В.Желтяков

05.04.2005 № 51 – ИК

Председателю Правительства Российской Федерации
М.Е.Фрадкову

Уважаемый Михаил Ефимович!

Исполнительный комитет Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) обеспокоен продолжающимся ухудшением состояния охраны труда, условий труда работников локомотивных бригад и, как следствие безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте.

Случаи нарушения безопасности движения поездов и трудового законодательства не отрицаются руководством Компании, однако работа по их устранению ведётся только на бумаге. В результате такого безответственного отношения руководства ОАО «РЖД» к выполнению норм российского законодательства, создаётся прямая угроза безопасности движения поездов, жизни и здоровью работников железнодорожного транспорта, пассажиров, а значит и безопасности государства. Как следствие такого отношения, 28 марта 2005 года в 5 часов 59 минут на станции Молосковичи Санкт-Петербург-Витебского отделения Октябрьской железной дороги произошло очередное крушение двух грузовых поездов.

Одними из основных направлений государственной политики в области охраны труда работников являются: обеспечение приоритета сохранения жизни и здоровья работников; расследование несчастных случаев на производстве, в связи с чем, для наиболее полного и объективного расследования причин крушения поездов, в результате которого был серьёзно травмирован работник локомотивной бригады, предлагаем создать правительственную комиссию и включить в состав комиссии представителя Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников.

Председатель РПЛБЖ Евгений Куликов

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: rplbqi@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

