



Локомотивсоюз

Выпуск № 9 (64)

Октябрь 2004 г.

Нашего полку прибыло. 05 октября 2004 года в Пермской дирекции по обслуживанию пассажиров Свердловской железной дороги создана первичная организация РПЛБЖ.

С ВНЕОЧЕРЕДНОГО СЪЕЗДА РПЛБЖ

27 сентября 2004 года в Москве прошел Внеочередной съезд Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, участие в котором приняли 26 делегатов. Среди гостей, присутствовавших на Съезде, были Президент Конфедерации труда России А. Шепель, председатель СОЦПРОфа С. Храмов, генсекретарь ЦК Демократической партии России В. Подопригора.

В повестке дня стояло 4 вопроса. Первый - внесение изменений и дополнений в Устав РПЛБЖ. Минюст четырежды уже отказывал профсоюзу в регистрации Устава, ссылаясь каждый раз на вновь обнаруживаемые неточности. Участники Съезда, ознакомившись и обсудив предлагаемые к внесению в Устав изменения и дополнения, в целом, приняли их единогласно. Вторым в повестке дня стоял вопрос об игнорировании трудового законодательства, прав работников и профсоюза в ОАО РЖД. Заслушав информацию о положении первичных организаций РПЛБЖ, о фактах нарушения в предприятиях отрасли прав работников на труд, здравоохранение, прав работников на объединение, ведение переговоров, Съезд единогласно принял Резолюцию О недопустимости нарушений прав работников и дискриминации за членство в профсоюзе РПЛБЖ в ОАО РЖД, в которой, приведя конкретные факты таких нарушений, констатировал, что руководство отрасли в лице Президента, Совета директоров, руководителей филиалов, депо и т. д. не обеспечивают в подведомственных им предприятиях компании соблюдение российского законодательства и международных правовых норм.

Съезд одобрил предложение председателя первичной организации РПЛБЖ локомотивного депо Пермь-2 А. Волегова обратиться через СМИ к Президенту РФ, в МОТ с открытым письмом, в котором, изложив все допущенные в компании факты нарушений Трудового кодекса РФ, российского законодательства и международных правовых норм, потребовать принятия мер по предупреждению социальных конфликтов в ОАО РЖД.

Учитывая то, что прошедшая 22 сентября акция протеста голодовка не дала действенных результатов, Съезд принял решение о проведении Всероссийской забастовки. Большинство голосов избран забастовочный комитет из 5 человек, которому поручено определить дату и форму забастовки.

Оживленное обсуждение вызвал вопрос о Генеральном коллективном договоре ОАО РЖД, заключение коллективных договоров в филиалах компании. Съезд, обсудив проект Генерального колдоговора ОАО РЖД, отметил содержащиеся в нем грубые противоречия, нарушения прав работников на объединения. Так, в Генеральном колдоговоре уже заведомо отдан приоритет РОСПРОФЖЕЛУ, как единственному профсоюзу, которому разрешено работать в компании. В связи с этим, а также учитывая готовящиеся к подписанию колдоговора в филиалах компании, в участии обсуждения и принятия которых РПЛБЖ отказано, Съезд выступил с инициативой провести ревизию численности РОСПРОФЖЕЛА, при этом подтверждение членства в нем должно быть произведено не согласно количеству человек, платящих взносы, а исходя из числа заявлений о вступлении в данный профсоюз. После обсуждения нескольких вопросов, внесенных в пункт Разное, Съезд завершил свою работу.

Пресс-служба РПЛБЖ

РЕЗОЛЮЦИЯ ВНЕОЧЕРЕДНОГО СЪЕЗДА РПЛБЖ

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников с обеспокоенностью отмечает, что ОАО РЖД открыто демонстрирует свою поддержку профсоюзу, деятельность которого устраивает компанию и управляется компанией. Идет массированное давление, травля членов РПЛБЖ, открыто проводится политика, направленная на уничтожение профсоюза.

Мы считаем недопустимым создание благоприятных условий для деятельности одного профсоюза (Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей), использования административного ресурса для принуждения работников вступать в РОСПРОФЖЕЛ.

Мы протестуем против нарушения нашего права: на свободное объединение; на ведение переговоров по социально-трудовым вопросам; на безопасный труд; на достойную оплату труда.

Мы обращаем внимание ОАО РЖД на недопустимость подобных действий и заявляем, что мы не позволим грубо и бесцеремонно нарушать наши права, гарантированные Конституцией Российской Федерации.

Дела профсоюзные

ПОД ОСОБЫЙ КОНТРОЛЬ

В локомотивном депо Москва-3 администрацией предприятия были нарушены сроки выдачи заработной платы за июль т. г., о чем исполняющий обязанности председателя первички РПЛБЖ депо А. Гринев проинформировал руководство Московской железной дороги с просьбой разобраться в сложившейся ситуации.

В финансовой службе дороги состоялся разбор данной ситуации с участием лиц, ответственных за выплату зарплаты в локомотивном депо Москва-3. Как сообщила заместитель начальника дороги начальник финансовой службы О. Гнедкова, с заместителя начальника финотдела Московско-Курского отделения О. Шепелевой и главно-

го бухгалтера депо О. Крыловой затребованы личные объяснения о причинах нарушения сроков выплаты зарплаты работникам депо в августе т. г. Начальник депо Е. Васин и главный инженер В. Васильченко строго предупреждены о недопустимости подобных ситуаций. Во избежание дальнейших нарушений условий Коллективного договора депо вопрос выплаты заработной платы, - проинформировала Гнедкова, - взят под особый контроль. Шепелеву и Крылову обязали ежемесячно представлять в финансовую службу дороги личные отчеты по факту финансирования и выплаты заработной платы в депо.

Пресс-служба РПЛБЖ

ВЫ ПИШИТЕ ВАМ ЗАЧТЕТСЯ

22 сентября активисты РПЛБЖ депо Пермь-2 приняли участие в акции протеста Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников голодовке. О чем госпожа Татьяна Порошина сообщила в Пермской областной независимой газете «Звезда» в рубрике Ну и ну!

Ну и ну - сказали мы, прочитав заметку Т. Порошиной. Столько ляпов допущено, как же редактор и ответсекретарь это пропустили?! Ладно, ошиблись при подсчете участников акции. Их было не четверо, а побольше. Участие в данном мероприятии, как и планировалось, приняли активисты профсоюза, о чем оргкомитет акции сообщил в пресс-релизе, размещенном заранее на сайте РПЛБЖ и разосланном в российские СМИ. Подключать к акции всех членов нашего профсоюзного движения, в том числе и всю первичку РПЛБЖ депо Пермь-2, не планировалось! Так что, пардон, мадам, ваше утверждение, что на местах выполнять приказы сверху не очень-то заинтересованы. Отбастовали для галочки и ладно, мягко говоря, взято с потолка. Кстати, почему отбастовали? Голодовка и забастовка две большие разницы, как и правила их организации и проведения.

Да, участники акции требовали повышения заработной платы, улучшения условий труда. Нам это ставят в вину? Дескать, тем самым мы преследуем свои личные интересы? А вы бы, госпожа Порошина, не преследовали, если бы работать приходилось за троих, а оплату вам производили за одного?! Кроме выше названных требований, нами выдвигались и другие. Например, соблюдение руководством компании российского законодательства, в т. ч. и права на объединение. А вот требования увольнения всех директоров на железной дороге у нас никогда не звучало.

Не станем кидать камни в огород редакции газеты Звезда, тем более, что мнение авторов публикаций могут не совпадать с позицией редакции. Не для этого мы решились на ответ. Порошина в своей заметке пишет, что участники акции в Перми, подойдя к цеху эксплуатации и зачитав свои требования, стали ждать реакции. Лишь полчаса спустя к ним вышел сонный дежурный и заявил, что в здании никого из начальства нет, - сообщает она. Прочитав это, глазам своим не поверили. Снова перечитали. Оказывается, у нас не только машинисты сонные (как это иногда утверждают некоторые руководители), но и дежурные по депо! Вместо того, чтобы стоять у руля, следить за порядком (дежурный по депо это первое лицо на предприятии в отсутствие начальника и других руководителей), он спит. Спасибо, госпожа Порошина, за вскрытие столь вопиющего факта нарушения трудовой дисциплины. Мы обязательно сообщим об этом руководству дороги. Если будет настроение, то и руководство компании проинформируем.

О. Ревзина.

Серьезные недостатки в организации безопасности движения на Свердловской магистрали выявила комиссия Департамента безопасности движения и экологии.

В итоговом акте технической ревизии перечисление выявленных недостатков заняло 132 страницы убористого текста. Оценки в целом по дороге и по каждому хозяйству в отдельности не отличаются разнообразием: неблагоприятно, неудовлетворительно, не на должном уровне, не улучшено. Отмечены грубейшие нарушения в эксплуатации технических средств. Причем, у ревизоров серьезное беспокойство вызвал уровень компетентности персонала, организации и нормирования труда, профилактической работы.

Обсуждению итогов ревизии был посвящен специальный разбор с участием вице-президента ОАО РЖД Владимира Сазонова. Почти пять часов участники данного мероприятия пытались выяснить причины допущенных недостатков. Что, это, стечение обстоятельств или может быть, все дело в том, что в управление дороги - штаб магистрали часто не попадают люди, отличающиеся умением самостоятельно мыслить и принимать решения в непростых ситуациях (высокая компетентность, опыт работы и инженерная квалификация при этом, само собой, подразумеваются)? Или, говоря проще, не потому ли, что в управлении больше работают чиновники, для которых, в соответствии с их чиновничьей сутью, в общем, неважно истинное положение дел. Для них важнее вовремя подготовленная справка, красивая цифра, расположение начальства, - делится мнением автор статьи В дефиците профессионализм, опубликованной в Гудке за 14 сентября и посвященной разгромному анализу положения дел на Свердловской магистрали. Там же читаем: По словам выступающих, многие руководители утратили чувство ответственности за порученное дело, перестали следить за состоянием безопасности движения, уповая на проверки ревизоров: вот, мол, придут, укажут, тогда и будем делать.

Две дороги сегодня самые отстающие Свердловская и Куйбышевская. В среднем на сети показатели улучшились на 20 процентов, а на Свердловской число неисправностей выросло по сравнению с прошлым годом в семь раз! - возмущался на разборе В. Сазонов. За семь месяцев с начала года, - как указано в статье, - только в вагонном депо Свердловск-пассажирский не выдержали гарантийный срок и были отцеплены в ремонт 703 вагона. Комиссия проверила пять вагонов после ТО-3 и три из них вновь были возвращены в ремонтные цеха. Комиссия департамента отменила готовность к рейсу 7 из 12 проверенных пассажирских поездов. Половину вагонных депо или це-

хов, по мнению проверяющих, на дороге можно закрывать так много нарушений. Штат многих предприятий не укомплектован. Не хватает порой элементарного: ломов, лопат. А самое главное руководители депо станций не умеют организовывать дело. Они лучше чувствуют себя на селекторных совещаниях, чем на перегонах.

Наконец-то, снизошло! Не об этом ли последнее время трубили члены РПЛБЖ, в том числе и члены первичек Свердловской железной дороги? А сколько мы открыто заявляли, что ряд железнодорожных начальников куда больше волнует не положение дел, в том числе и по линии безопасности, а стремление избавиться в подведомственном предприятии от членов свободного профсоюза?! Для некоторых руководителей это стало чуть ли не первоочередной задачей. И в своем стремлении они порою не замечают, что переходят все рамки разумного. Например, в профсоюзной организации РПЛБЖ депо Свердловск-пассажирский приняли решение активизировать информационно-просветительскую деятельность, более подробно освещать работу первички и всего профсоюзного движения. Для чего попробовали установить в депо (не на базарной же площади?!) специальный стенд. Подобных информстендов в любом предприятии полно. Имеются они и в депо Свердловск-пассажирский, руководство которого в данном случае вдруг резко заявило: Не допустим! Начальник депо А. Деордиев посчитал, что размещение информационного стенда на территории локомотивного депо будет только продолжать лихорадить коллектив, не принося действенных мер по стабилизации работы. Как простой информационный стенд может негативно сказаться на работе всего локомотивного депо Свердловск-пассажирский?! И если простой стенд будет продолжать лихорадить коллектив, следовательно, это уже имеет место на предприятии? Может, стоит Деордиеву побольше уделять внимание своим основным обязанностям, чтобы коллектив не лихорадило, а не методам борьбы с членами РПЛБЖ. Кстати, 27 сентября т. г. состоялся Внеочередной съезд РПЛБЖ, участие в котором должен был принять председатель ПО РПЛБЖ ТЧ-6 Свердловской жел. дороги Матвей Сальников. Я заранее проинформировал руководство локомотивного депо Свердловск-пассажирский о решении членов первички направить его делегатом на Съезд. В связи с этим 23 сентября я подал заявление на имя начальника депо А. Деордиева с просьбой в соответствии с ФЗ О ветеранах (как воин-афганец имею право на ряд льгот, закрепленных законом О ветеранах) и ст. 128 ТК РФ, предоставить мне отпуск без сохранения средней

заработной платы с 20 по 26 сентября, - рассказал Сальников. Вместо разрешения отказ без всяких объяснений. На следующий день снова подал заявление, в котором попросил предоставить мне отпуск за свой счет. Вместо разрешения на отпуск мне вручили распоряжение по цеху эксплуатации локомотивного депо Свердловск-пассажирский 93/ТЧЗЭ2 от 23 сентября за подписью заместителя начальника локомотивного депо Ю. Сердюкова, которым меня из машинистов поездного движения перевели на маневровую работу под депо в связи с

нехваткой машинистов в колонне 15, ростом сверхурочных часов. Вместе со мной перевели еще трех человек. Вот так в депо решили вопрос с нехваткой кадров, а заодно продемонстрировали, что законы не для всех писаны. Профессионалы!

...Итоги ревизии предприятий Свердловской железной дороги, конечно, не радуют. Но, откровенно говоря, где они лучше? Так что, пока ревизия не нагрянет, вопрос профессионализма наших руководителей не обсуждается.

О. Ревзина.

ВАС ЗДЕСЬ НЕ СИДЕЛО

В депо Домодедово 22 сентября на совещании локомотивных бригад состоялось представление нового начальника депо. Представили, а затем, как принято, предложили выступить работникам предприятия и задать вопросы новому руководителю. Первым на предложение откликнулся председатель первичной организации РПЛБЖ депо Домодедово Д. Краюшкин. Однако в желании взять слово ему отказали. Дескать, ты кто такой? Вообще незнамо кто! В депо не работаешь, ходишь только настроение людям портишь и т. д. Попытка председателя первички РПЛБЖ все же получить возможность выступить завершилась вызовом охраны, которая и вывела Краюшкина из зала. Заметим, что человек вел себя прилично, не ругался, не сквернословил, а его вдруг под охраной удалили! Неужели испугались, что придется отвечать на неудобные вопросы? А может, просто ответить нечего?

Пресс-служба РПЛБЖ

ОТ ВСЕЙ ДУШИ!

А годы летят, наши годы, как птицы летят. Эти слова обычно вспоминаешь, когда подходит чей-то юбилей, чей-то очередной день рождения. *17 октября свое 55-летие отметил Владимир Петрович Соловьев, машинист электровоза депо Москва-Пассажирская-Курская ТЧ-1.

Однажды перед каждым из нас впервые встает вопрос Где работать, чем заниматься? Владимир Соловьев над поисками ответа не задумывался, еще в школьные годы решив пойти по стопам отца - машиниста. Трудовую биографию на железной дороге начал помощником. Сегодня Владимир Петрович машинист 1 класса, Почетный железнодорожник. Свое мастерство, знания В. Соловьев старается передать ребятам, с которыми работает. Всегда подскажет, поможет, т. е. секретов не держит. Коллеги по профсоюзу, говоря о нем, подчеркивают не только его трудолюбие и высокие профессиональные качества, но и личные: Очень честный и справедливый человек, прекрасной души, человек-золото. И нет ничего удивительного, что он, как только в депо была создана первичка РПЛБЖ, одним из первых вступил в наши ряды. Доброго тебе здоровья, Владимир Петрович, да долгих-долгих лет жизни. Надеемся, что пригласите нас на свое 100-летие.

Члены первичной организации РПЛБЖ депо Москва-3 поздравляют своего товарища, машиниста электровоза Константина Октябрьевича Гущина с 50-летием. От всей души желают ему личного человеческого счастья, крепкого здоровья, долгих лет жизни, успехов в работе и всего самого хорошего. *Самые теплые поздравления адресуем всем нашим товарищам, родившимся в октябре. Удачи вам, ребята, исполнения всех заветных желаний.

Личное мнение

ВСЕ ДЛЯ БЛАГА РАБОЧИХ?

(Окончание)

Сопоставление Положения, локальных нормативных актов и практики приводит к выводу об отсутствии достаточной нормативной основы для организации дежурств локомотивных бригад. Особенности от 18.09.1990 г. предусматривали возможность организации дежурств для отдельных категорий работников в порядке и условиях, устанавливаемых МПС. Пункт 8 Положения содержит исчерпывающий перечень должностей работников, для которых могут устанавливаться дежурства на дому при возможности вызова на работу либо дежурства в специально оборудованном помещении непосредственно на территории организации. В перечень входят: дежурные по станциям, начальники железнодорожных станций, дежурный персонал электромонтеров и электромехаников, работники хозяйства сигнализации связи, работники восстановительных поездов, проводники пассажирских вагонов, проводники по сопровождению специальных вагонов.

При этом для привлечения работника к дежурству требуется: во-первых, разработать соответствующее положение, во-вторых, получить его письменное согласие на дежурство. В перечень не включены работники локомотивных бригад. При этом с некоторых пор во многих депо они привлекаются к дежурствам в специально оборудованном помещении, роль которого выполняет просто одна из комнат отдыха. Такие дежурства называют горячим резервом. Положение об организации таких дежурств, конечно же, отсутствует. Да и оплату времени дежурства устанавливает начальник депо, не имея на то полномочий. В локомотивном депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский, например, дежурство в горячем резерве оплачивается из расчета 2/3 часовой тарифной ставки. Таким образом, привлечение локомотивных бригад к дежурству в депо является незаконным, а работники вправе отказаться от такого дежурства. В п. 3.4 Особенности прописывалось, что продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад свыше 7 часов, но не более 12 часов, устанавливается с согласия коллективов локомотивных бригад начальником железной дороги и президиумом Дорпрофсожа. Работа с двукратным обращением локомотивных бригад с проездом мимо основного пункта (основное депо, пункт подмены локомотивных бригад по месту жительства), а также изменения режима работы в период действия графика, вводятся таким же порядком. Новым Положением не предусмотрено получение согласия коллективов локомотивных бригад на увеличение продолжительности непрерывной работы. Однако из содержания п. 16 нового Положения следует, что увеличение продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад свыше 7 часов возможно только при работе с двукратным обращением локомотивных бригад с проездом мимо основного пункта (основное депо, пункт подмены локомотивных бригад по месту их жительства), а также при изменении режима работы локомотивных бригад в период действия графика сменности. По крайней мере, теоретически, выходит так, что установление продолжительности непрерывной работы свыше 7 часов для всех локомотивных бригад недопустимо, а возможно только при определенных Положением условиях. К примеру, машинисты Санкт-Петербурга и Москвы водят пассажирские поезда друг к другу в гости, работая при этом непрерывно более 11 часов (в один конец). Мимо Москвы или Санкт-Петербурга никак не проехать, это тупиковые станции. В соответствии с п. 16 Положения такая работа исключена. Можно сказать, что это лишь теория. Но профсоюзы, наверняка, должны быть заинтересованы в снижении интенсивности труда, сохранении здоровья работников, сохранении и гарантии рабочих мест. Думается, что при общей тенденции увеличения работодателем плеч обслуживания с целью сокращения эксплуатационных расходов и рабочих мест, для профсоюза, как продавца рабочей силы, здесь открывается поле деятельности. Это не призыв к проведению политики отрицания всего и вся. Это и есть то, что законодатель назвал социальным партнерством. Следует определить: либо локомотивные бригады работают не более 7 часов на коротких плечах обслуживания, либо водят поезда дальше, но такая работа будет стоить дороже. В соответствии с п. 4 Положения привлечение к сверхурочной работе возможно только с письменного согласия работника. Здесь хотелось бы обратить внимание работников и профсоюза на то, что в соответствии со ст. 99 ТК РФ работа, производимая за пределами установленной продолжительности ежедневной работы (смены) также считается сверхурочной. Нередко возникают конфликтные ситуации, когда работники, для которых установлен суммированный учет рабочего времени (те же локомотивные и кондукторские бригады), приступают к работе по окончании отпуска или временной нетрудоспособности. К примеру, последний день отпуска у машиниста приходится на пятницу или субботу. Он является на работу в понедельник, но оказывается уволенным за прогул, так как не явился соответственно в субботу или воскресенье. Но работник не знает, в какой день и в какое время (сутки начинаются с в 00 часов 00 минут) он обязан выйти на работу в первый рабочий день. К счастью, такого работника удастся восстановить на работе в судебном порядке, так как порядок выхода на работу для этой категории работников не урегулирован ни законом, ни иными нормативными актами. Теперь же в соответствии с п. 12 Положения время начала работы по окончании отпуска или болезни работников с суммированным учетом рабочего времени определяется правилами внутреннего трудового распорядка. В этой связи, для предотвращения в дальнейшем подобных конфликтов профсоюзу необходимо потребовать от работодателя включения данной нормы в Правила внутреннего трудового распорядка организации. И не только этой. Новое Положение требует включения в Правила внутреннего трудового распорядка целого ряда норм, а именно:

- продолжительность рабочей недели, работа с ненормированным рабочим днем для отдельных категорий работников, продолжительность ежедневной работы (смены), время начала и окончания работы (смены), время перерывов в работе, число смен в сутки, чередование рабочих и нерабочих дней (п. 2 Положения);
- порядок введения суммированного учета рабочего времени для соответствующих категорий работников (п. 3 Положения);
- время следования от постоянного пункта сбора до места предстоящей работы (п. 9 Положения);

- порядок и время освобождения работника от выполнения трудовых обязанностей представителем администрации в случае несостоявшейся поездки (п. 10 Положения);
- время начала работы по окончании отпуска или болезни работников с суммированным учетом рабочего времени (п. 12 Положения);
- способы вызова на работу локомотивных бригад в случаях нарушения работы по графикам сменности и других случаях (п. 14 Положения);
- продолжительность поездки бригады рефрижераторной секции и АРВЭ и порядок ее увеличения (п. 24 Положения);
- перечень должностей работников, которым установлен режим работы с ненормированным рабочим днем (п. 37 Положения);
- порядок объявления работникам локомотивных бригад дней еженедельного отдыха (п. 39 Положения);
- случаи, когда допускается предоставление проводникам пассажирских вагонов междуусменного отдыха после обслуживания состава в течение 2-5 поездок общей продолжительностью не более 15 суток, рассматриваемых, в данном случае, как одна поездка (п. 46 Положения);
- порядок установления особого режима времени отдыха работников бригад пассажирских поездов, кассиров билетных железнодорожных вокзалов (станций), городских железнодорожных агентств в период массовых пассажирских перевозок. Включение в Правила внутреннего трудового распорядка этих и других положений поможет избежать многих конфликтов, четко организовать работу, стабилизировать положение обеих сторон трудовых отношений. Итак, МПС освежило нормативную базу регулирования труда работников отрасли, издав Положение в соответствии с нормами Трудового кодекса и ФЗ О железнодорожном транспорте РФ. Но сопоставление Положения и реально существующей организации труда, например, в Санкт-Петербургском отделении Октябрьской железной дороги приводит к выводу о необходимости совершенствования Положения для защиты интересов работников. Такая инициатива должна принадлежать профсоюзам. В связи с изданием нового Положения на работодателя ложится обязанность привести локальные нормативные акты, а также организацию режима труда и отдыха работников в соответствие с новым Положением.

В настоящей статье я рассмотрел, конечно, не все нормы Положения, введенного приказом МПС РФ 7. Между тем, зачастую многие работники не знают: как должны быть организованы их работа и отдых; к каким работам их могут привлекать, а к каким нет; в каких случаях работника могут отстранить от работы или перевести на другую и на какой срок, и т.п. Для некоторых категорий работников работодатель проводит периодическое обучение, но не включает в него правовые знания. Например, даже с Положением о дисциплине работников железнодорожного транспорта знакомы далеко не все железнодорожники. Профсоюзу, стоящему на защите интересов работников, необходимо вести просветительскую работу, а членам профсоюза требовать ее от своих лидеров.

В. Желтяков.

Утрата

ПРОЩАЙ, ДРУГ

Скончался Юрий Владимирович Исаев, слесарь по ремонту подвижного состава локомотивного депо Узловая, член РПЛБЖ со дня основания в депо первичной организации. 20 ноября ему исполнилось бы 47 лет. Он тяжело болел, но всем казалось абсурдным, невозможным, что этот светлый, добрый, сильный и жизнелюбивый человек вдруг закроет глаза и уже не сможет открыть их, улыбнуться жене, поддержать упорным взглядом медперсонал. Сделано было все, что возможно. Однако чудес не бывает, а если и бывают, то на всех тех, кто их достоин, катастрофически не хватает на Земле. Мы знали Юрия Владимировича не только как специалиста своего дела, которого ценило руководство, уважали коллеги, но и как верного, отзывчивого друга, человека чистой совести. Приносим глубокие соболезнования родным и близким Юрия Исаева, всем, кто знал и ценил его.

Члены первичной организации РПЛБЖ локомотивного депо Узловая.

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) 21-15-8