



Локомотивсоюз

Выпуск № 5 (72)

Май, 2005 г.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ... НЕ МГНОВЕНИЯ, А ДОЛГИЕ ДНИ И ГОДЫ БОЕВ, СТРАДАНИЙ, УТРАТ. И ВСЕ-ТАКИ В САМОМ КОНЦЕ – ПОБЕДА! СВЕРШИЛОСЬ ТО, ЧТО СТОИЛО НАШЕМУ НАРОДУ СТОЛЬКО КРОВИ, ЛИШЕНИЙ И ЖЕРТВ. В ЭТОЙ ПОБЕДЕ ЗАКЛЮЧЕН И ТРУД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ.

ЧЛЕНЫ РПЛБЖ СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЮТ ВЕТЕРАНОВ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ, А ТАКЖЕ КОЛЛЕГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ С 60-ЛЕТИЕМ ПОБЕДЫ - ПРАЗДНИКОМ, КОТОРЫЙ СОЕДИНЯЕТ НАС ВСЕХ.

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

С момента создания ОАО «РЖД» на железнодорожном транспорте явно прослеживается тенденция на усиление эксплуатации работников и урезание трудовых прав, социальных гарантий и льгот. В связи с этим Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников принял решение провести **29 июня т. г. Всероссийский съезд работников железных дорог** с повесткой дня:

- формирование единого представительного органа работников ОАО «РЖД» для ведения переговоров и заключения коллективного договора на 2006 год между ОАО «РЖД» и работниками Компании;
- о проведении Всероссийской забастовки железнодорожников.

В рамках проведения Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников мероприятий против систематических нарушений российского законодательства в ОАО «РЖД» **11 апреля** прошел митинг в Екатеринбурге, **21 апреля** – пикет в Воронеже.

В Екатеринбург наши активисты выехали с депутатом Госдумы Виктором Черепковым, у которого на 11 апреля был запланирован депутатский визит для проверки фактов нарушения Конституции РФ и Трудового Кодекса РФ в локомотивных депо Свердловск-пассажирский и Пермь-2. Можно по-разному относиться к господину Черепкову, однако не стоит забывать, что он является одним из представителей законодательной власти в стране. И нет ничего удивительного в том, что депутат Госдумы решил проверить, как исполняются на местах те самые законы, которые выходят в народ из недр Государственной Думы.

В ходе своего визита в Екатеринбург депутатом планировалось проведение встреч с руководителями области, города, дороги. Но вот, что удивительно. Выше упомянутые руководители, считая, видимо, себя царьками или царями (в зависимости от высоты занимаемых кресел), встречу с депутатом Госдумы проигнорировали.

Но встречи все же состоялись. С жителями Екатеринбурга, Перми, с простыми работягами железнодорожной отрасли. Была дана пресс-конференция, участие в которой принял председатель РПЛБЖ Евгений Куликов.

21 апреля активисты здания Юго-Восточной мероприятия привлекло местной прессы, жителей аппарата ЮВЖД. изучали плакаты пикет – завтра «Локомотивным бригадам и отдыха», «Нищий др.), а некоторые даже с кем из пикетчиков.

Примечательно, что воронежского пикета члены РПЛБЖ.



РПЛБЖ провели пикет у железной дороги. Данное внимание не только города, но и сотрудников Последние подходили, пикетчиков («Сегодня забастовка», нормальные условия труда машинист – быть беде» и дружески здоровались кое

среди участников были замечены и не

На фото: с акции протеста в Воронеже.

Между тем**«ИЗЖИТЬ СВЕРХУРОЧНУЮ РАБОТУ НЕ УДАЕТСЯ»****ФРАГМЕНТ ПЛЕНАРНОГО ЗАСЕДАНИЯ ГОСДУМЫ 6 АПРЕЛЯ 2005 ГОДА**

А.С.Иванов, фракция «Единая Россия»: Уважаемый Михаил Павлович, в соответствии со статьей 329 Трудового кодекса работникам, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, не разрешается работать за пределами установленной для них продолжительности рабочего времени. Перечень профессий и работ, непосредственно связанных с движением транспортных средств, утверждается в порядке, установленном правительством. Как мне известно, несмотря на то, что Трудовой кодекс действует уже более двух лет, до сих пор такого перечня нет, а работники привлекаются к сверхурочной работе. По имеющейся у меня информации, 28 марта произошло крушение поездов на станции Молосковицы Октябрьской железной дороги по причине засыпания локомотивной бригады, которая находилась на рабочем месте больше двенадцати часов. В связи с этим у меня вопрос: когда будет утвержден указанный перечень и почему машинисты локомотивных бригад привлекаются – и даже принуждаются! – к сверхурочной работе? Спасибо.

Председательствующий: Пожалуйста, Михаил Павлович.

М.П.Акулов, представитель Минтранса: Анатолий Семенович, такой перечень профессий с регламентом продолжительности рабочего времени был, и в настоящее время он также действует. И все профессии, которые имеют отношение к движению поездов, там достаточно четко перечислены. Вопрос, который подняли Вы, – о фактическом несоблюдении тех регламентов, которые утверждены, – это действительно факт, который имеет место быть: по итогам прошлого года было допущено на железных дорогах России восемь миллионов часов сверхурочной работы, хотя и достигнуто снижение по сравнению с 2003 годом. По факту, который вы указывали, – о допущенном нарушении безопасности движения, – действительно, локомотивная бригада работала дольше положенного. Должен сказать, что контроль за продолжительностью рабочего времени локомотивных бригад – это целая система, в которой задействованы и работники локомотивного депо, и поездные диспетчера, дежурные по станциям. В данном случае налицо пробелы в этой системе. Об окончательном решении, выводах я сказать не могу, потому что это будет предметом специального разбора в компании «Российские железные дороги», причины и факты будут выявлены. К сожалению, изжить сверхурочную работу – в основном это встречается в локомотивном хозяйстве и в хозяйстве перевозок – не удастся, хотя планы по ее сокращению есть, и они выполняются. Ответственность администрация **перед профсоюзными комитетами** несет (выделено нами – **прим.**). Нацеленность на исключение сверхурочной работы в компании «РЖД» есть.

Пересуды**НАЧАЛЬНИКА ДЕПО ОСТАВИЛИ БЕЗ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ**

23.07.2004 государственным инспектором труда Т.Зинакаевым в отношении начальника локомотивного депо Пермь-2 П.Шебанова составлен протокол об административном правонарушении по ст. 5.27 КоАП РФ. **Постановлением №10/4-7 от 26.07.2004** Шебанов привлечен к административной ответственности по ст. 5.27 ч.1 КоАП РФ.

Господин Шебанов с решением госинспектора не согласился и обратился в Дзержинский районный суд г. Перми с жалобой на постановление госинспектора труда по Свердловской железной дороге Т.Зинакаева от 26.07.2004 о привлечении его к административной ответственности по ст. 5.27 ч.1 КоАП РФ и назначении наказания в виде административного штрафа в размере 10 МРОТ за: нарушение требований законодательства о труде; необоснованный отказ представителям первичной профорганизации РПЛБЖ локомотивного депо Пермь-2 в заключении коллективного договора; уклонение от участия в примирительных процедурах. Свой отказ Шебанов мотивировал тем, что

«администрация депо не признала данную первичную профорганизацию, поскольку она не представила документов, подтверждающих свой статус», а также тем, что в депо действовал коллективный договор между администрацией и первичной профорганизацией «Локомотивное депо Пермь-2» Роспрофжела (т. е. РПЛБЖ не имел права вступать в коллективные переговоры о заключении коллективного договора, т. к. в депо действовал другой колдоговор).

Суд, заслушав участвующих в деле лиц (представителя заявителя, старшего помощника Пермского транспортного прокурора, госинспектора труда, председателя территориальной организации РПЛБЖ А.Вологова), исследовав материалы дела, не нашел

оснований для удовлетворения жалобы П.Шебанова. Более того, суд нашел факт нарушения господином начальником законодательства о труде установленным, а постановление госинспектора труда о назначении Шебанову административного наказания законным и обоснованным. Руководствуясь ст.ст. 30.6, 30.7 КоАП РФ, суд 22 апреля т. г. вынес следующее решение: постановление госинспектора труда по Свердловской железной дороге Т.Зинакаева №10/4-7 от 26.07.2004 по делу об административном правонарушении в отношении П.Ю.Шебанова оставить без изменения, а жалобу господина Шебанова оставить без удовлетворения.

Соб. инф.

От первого лица

С ДАЛЬНИМ ПРИЦЕЛОМ

29 марта в Москве напротив здания ОАО «Российские железные дороги» активисты и сторонники Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников провели митинг «Против систематических нарушений российского законодательства в ОАО «РЖД». С чего бы это железнодорожникам, представителям отрасли, считающейся у народа стабильной и прибыльной, выходить митинговать? С плакатами простаивать под окнами собственного руководства, требуя от него всего лишь простого соблюдения Конституции, Трудового кодекса и ряда других законодательных актов? Ах, какая тема для прессы! Только, где же пресса? Печатных изданий, решившихся поместить информацию о митинге РПЛБЖ и его сторонников, оказалось, раз-два и обчелся.

О руководстве ОАО «РЖД» вообще умолчим. Посчитав, судя по всему, выше своего достоинства снизить до общения с простыми работниками Компании, высокое начальство предпочло укрыться (от греха подальше, что ли?) за мощными серыми стенами под надежной охраной.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Евгений Александрович, не стал ли этот митинг пустым выстрелом по воробьям?

Е.КУЛИКОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РПЛБЖ: Конечно, мы рассчитывали, что СМИ проявят большую заинтересованность к нашему мероприятию. Заранее разослали пресс-релизы, в которых доходчиво на конкретных примерах объяснили, почему мы проводим акцию протеста. Накануне нам звонили представители ряда изданий, уточняли отдельные моменты, обещали прийти, но... К сожалению, одного желания простых журналистов не достаточно. Есть редакторы, владельцы изданий, действует еще и «позвоночное» право.

Другое дело – руководство ОАО «РЖД». У них под окнами стоят митингующие железнодорожники, призывающие работодателя действовать в рамках закона, а им, начальникам, все, видимо, по барабану. Обнаглели до того, что даже самый мелкий чин из железнодорожного начальственного генералитета не вышел к народу. Вот вам наглядный пример отношения в Компании

работодателя к работникам. Жаль, что советское осознание высоты своих кресел никак не покидает головы тех, кто их занимает.

Однако говорить о том, что митинг стал «пустым выстрелом по воробьям», исходя только из отсутствия присутствия во время данной акции журналистов и представителей Компании, неправильно. Цель, которую мы поставили перед собой, нами достигнута.

Корр.: А именно?

Е.Куликов: Проинформировали широкую общественность об истинном положении дел в железнодорожной отрасли после ее акционирования. Доказали руководству, что в Компании есть люди, которые не желают быть марионетками в руках железнодорожных начальников, не хотят и не будут выступать пособниками в нарушении российских законов. Ибо закон суров, но это закон. Данный постулат еще никто не отменял. Митинг в Москве – это одно из мероприятий, проводимых Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников в рамках акции протеста «Против систематических нарушений российского законодательства в ОАО «РЖД». Далее были митинг в Екатеринбурге, пикет в Воронеже... На июнь намечено проведение Всероссийского съезда железнодорожников.

Корр.: О съезде, пожалуйста, поподробнее.

Е.Куликов: Более года железнодорожный транспорт России работает в новой организационно-правовой форме – открытое акционерное общество «Российские железные дороги». Удивительная легкость, с которой перед акционированием железнодорожным руководством раздавались обещания, сменились тяжелыми раздумьями, а как же эти обещания выполнять. И, как всегда, в российских условиях классическая экономическая задача «за счет чего» трансформировалась в привычно уродливое – «за чей счет». Не надо быть семи пядей во лбу, чтобы не догадаться, какой вариант избрало железнодорожное руководство. Правильно, за счет работников. А чтобы не упасть в глазах общественности, работников раньше времени не настроить на нехорошие мысли, принимается Генеральный коллективный договор ОАО «РЖД» на 2005 год (метко окрещенный железнодорожниками «генеральским»). Принимается с нарушениями

российского законодательства, в частности Конституции РФ, Трудового кодекса, федерального закона «О профсоюзах». Разумеется, РПЛБЖ сразу же указал на несоответствие ряда положений Колдоговора законодательству Российской Федерации. Сколько жалоб нашим профсоюзом написано, сколько обращений, сколько документов приложено. Все впустую, все как о глухую каменную стену. Железнодорожное начальство в лучшем случае делает вид, что никаких замечаний и претензий не получали, в худшем, мягко говоря, «наезжает» на РПЛБЖ, обвиняя нас чуть ли не в пособничестве мировому терроризму. Мы вынуждены были обратиться в Генеральную прокуратуру. Как же там с нашими правами? Есть они в ОАО «РЖД» у всех работников, включая членов РПЛБЖ и не состоящих ни в одном профсоюзе, или только у некоторых? Ждем ответа.

Выше упомянутый Колдоговор принят сроком на один год. Пока придут результаты прокурорской проверки, пока будет поставлена точка в этом затянувшемся скандальном деле, подойдет пора принятия нового коллективного договора. И тут никто не поручится, что он будет принят в соответствии с законодательством, что не ущемит права работников. Кто помешает руководству ОАО «Российские железные дороги» не включить в него, к примеру, положение о предоставлении бесплатного проезда по разовому билету или подправить под себя ряд положений? Кто этому помешает: Роспрофжел либо железнодорожники из числа начальственных сторонников?

Корр.: Надежда опять на РПЛБЖ.

Е.Куликов: Да, как бы нескромно это не звучало. К сожалению, одним добиваться справедливости сложно, тем более что поднимаемые нашим профсоюзом вопросы касаются не только членов РПЛБЖ, а всех работников отрасли. Для координации сил мы и решили провести Всероссийский съезд железнодорожников, принять участие в котором приглашаем все профсоюзы, осуществляющие свою деятельность на железной дороге, в том числе приглашения направим и Роспрофжелу. Один из основных вопросов, который будет рассмотрен на Всероссийском съезде железнодорожников – это выработать ряд мероприятий (кстати, уже

есть первые предложения) по недопущению принятия Генерального коллективного договора ОАО «РЖД» на 2006 год, ущемляющего права работников, и с нарушением российского законодательства. Для их реализации на железной дороге нами предлагается сформировать единый представительный орган работников ОАО «РЖД» (в который должны войти представители всех профсоюзов, осуществляющих свою деятельность в отрасли) для ведения переговоров и заключения коллективного договора на 2006 год между ОАО «РЖД» и работниками Компании. В случае если руководство ОАО «РЖД» продолжит убеждать работников «Все, что мы делаем, только для вашего блага, даже нарушения законов», делать вид, что в Компании кроме них и Роспрофжела никого не существует, РПЛБЖ оставляет за собой право на Всероссийскую забастовку. В случае поддержки нас делегатами в вопросе проведения Всероссийской забастовки, участникам Съезда предстоит рассмотреть порядок ее проведения, предварительные сроки, ответственных за проведение забастовки, лозунги и требования.

«Где законы могут быть нарушены под предлогом общего спасения, там нет конституции».

*Н.Маньбранк,
французский философ*

Корр.: До столь крайней меры, возможно, дело не дойдет. Не дураки же железнодорожные начальники, понимают, что за нарушения законов рано или поздно придется отвечать. Вот и Президент В.Путин в своем Послании Федеральному Собранию РФ 25 апреля т. г. отметил, что «...обеспечение прав и свобод человека является критически важным как для развития экономики, так и для общественно-политической жизни России», и, как одно из направлений для реализации данного принципа, назвал «укрепление закона».

Е.Куликов: Президент, кстати, и прежде настойчиво обращался к работодателям повернуться к работникам достойным местом. Но, видимо, некоторые и Президента не слышат.

Корр.: Евгений Александрович, спасибо за беседу. Будем надеяться, что все у РПЛБЖ получится.

О.Ревзина

Победа-60**ЗА ПРАВЫМ КРЫЛОМ**

Дед Папочкин давно вышел на пенсию, а его старинный паровозик «овечка» еще попыхивал в маневровых тупиках. И дед попросил оставить его на этой немудрящей работе «сверхсрочно». Здоровья старик был отменного, и его оставили.

На дежурство он приходил загодя. Вокруг него собиралась молодежь. Его всегда просили рассказать что-нибудь «этакое». Дед слыл личностью исторической, на праздничные собрания приходил при всем параде: ордена, медали. Награды все трудовые, он и в войну оставался на паровозе.

«Было это, значит, ребятаки, забыл в каком году, не то в Вологде, не то еще в каком лесном краю... Ну, да это не важно. Стали это мы на одном полустанке, движение тогда было – не приведи Бог: меньше дома жили, чем на паровозе. Зима, значит. И – ночь. Сугробы по самое брюхо паровозу, куда вылезать. Так и сидим. Задремали от скуки. Слышу, вроде, как кто-то царапается по ступенькам, не складно так... Помощнику говорю: «Открой-ка, видать, кондуктор замерз. Пусти, пусть погрееется». А сам глаз не открываю, помощник, видно, тоже. Ногой щеколду откинул, да и обратно на сиденье. А потом слышу, спрашивает: «Чего это ты тулуп-то вывернул?» Открываю и я глаза. Мать честная! Медведь! Как выдуло нас из будки. Кликнули людей, турнули мишку с паровоза...».

Вот как дед рассказывает, что твой рыболов или охотник. В другой раз и похлестче чего завернет. Я же знаю про него совсем другую историю...

Шла война. Крупный железнодорожный узел в ста километрах от линии фронта. Часто бомбили станцию. Бомбили и обстреливали поезда. Работа у паровозников была самая фронтовая. Машинистам даже винтовки выдали, так они и в поездку с ними ходили.

И вот на маленьком одном разъезде воинский эшелон, который вел Папочкин, попал под бомбежку. Фашисты налетели внезапно, сбросили бомбы, видно, не целясь, и так же внезапно скрылись. Только что тревога была – и отбой.

Огляделись железнодорожники: вроде ничего страшного. Все воронки рядом с путями. Дорога цела, и поезд невредимый. Но тут вдруг задымил и сразу же вспыхнул один вагон. Лето. Жара. Деревянная обшивка кузова занялась от колес до крыши в момент. Вагон крытый, что в нем – неизвестно, зато рядом и с одной стороны, и с другой – цистерны с горючим, как нарочно.

В мгновение принял машинист решение: расцепить состав, растащить, не дать пламени перекинуться на цистерны, не допустить их взрыва. Скомандовал помощнику двигать паровоз, а сам побежал к горящему вагону. Четыре раза нырял почти в самое пламя: по два раза на каждую сцепку – тогда они были винтовыми, и требовалось время, чтобы раскрутить стяжку.

Все обошлось. В вагоне сгорело сено – корм дивизионным лошадям. В летнее время дело это поправимое. Зато цистерны были спасены.

Тогда помощник, было, напустился на Папочкина: «Ведь в вагоне могла быть и взрывчатка, как ты об этом не подумал?» – «Потому и отцеплять побежал, – ответил машинист, – что подумал».

В.Н.Курков

Хочу спросить**ТАЙНА СΙΑ ВЕЛИКА ЕСТЬ?****ОЧЕРЕДНОЙ ШТРИХ К ПОРТРЕТУ ОАО «РЖД»:
РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ОДЕВАЮТ КИТАЙЦЫ**

Получив новую железнодорожную форму, пришел домой и тут же решил ее примерить. Начал с рубашки. Все, вроде бы, ничего? Размер мой и рост, по вороту подходит, а вот в проймах маловата. Уж я крутился, швы рассматривал, думал, что где-то лишнюю складочку заложили. Жена велела не заниматься ерундой и отложить некондиционную рубашку.

В проймах фирменные рубашки железнодорожников, как выяснил, маловаты оказались не только мне. «А чего ты хочешь? – удивился мой помощник. – Рубашки-то где шили? В Китае. А у них ручки маленькие, видимо, выкроек под наши размеры нет». Странная ситуация. Форму для российских железнодорожников шьют в Китае?! Кстати, хочу заметить, качество ткани, из которой ее шьют, оставляет желать лучшего: выкрасить да выбросить.

Вот я и хочу спросить у руководства ОАО «РЖД»: «Чем вы, господа начальники, руководствовались, отдавая заказ на пошив железнодорожной формы китайцам?» Неужели думали, что в России уже и швейных фабрик не осталось? Остались! Китайцам у наших швей еще учиться и учиться. Или вас прельстила дешевая рабсила? Так и у нас она сейчас недорогая. Есть у меня одно нехорошее подозрение на личную заинтересованность кое-кого в подобной сделке, но, как говорится, не пойман – не вор. Поэтому надеюсь, что руководители ОАО «РЖД» объяснят мне и российским железнодорожникам, что же так прельстило их в контракте с китайцами. Или тайна сия велика есть?

P.S.: Кстати, рубашку я дочери отдал, она в ней на даче щеголяет, а сам старую донашиваю.

А.Сергеев

ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ

(Окончание)

19.12.1917 Викжель созвал 2-й Чрезвычайный железнодорожный съезд (максимум до 700 делегатов), на котором выявился антагонизм между ВЖС и Советской властью. Голосование по вопросу признания Учредительного собрания выявило, что большинство съезда (273 голоса, в т. ч. большинство делегатов от профессиональных железнодорожных союзов) – за сторонниками «учредилки». Большевикско-левоэсеровское меньшинство (261 голос) ушло 04.01.1918 со съезда, объявило о его непризнании и провело свой особый съезд (см. ниже). Считая не вправе продолжать свою деятельность, будучи непризнанным левым крылом железнодорожных служащих и рабочих, Викжель сложил с себя полномочия. Съезд был закрыт.

Иначе вели себя большевики и их союзники. Ушедшие со 2-го Чрезвычайного железнодорожного съезда делегаты левого крыла конституировались как Всероссийский чрезвычайный съезд железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих (5-30.01.1918 года). Новый съезд образовал ЦИК ВЖС 2-го созыва, который в отличие от Викжеля получил полуофициальное название **ВИКЖЕДОР (Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников)**. В Викжедор входило 40 человек (позднее – 58), в том числе 9 – члены бывшего Викжеля. Председатель Президиума Викжедора – большевик Д.Жук. После победы большевиков над левыми эсерами 06.07.1918, представителей последних (в частности, бывший Председатель Викжеля Малицкий) исключили из Викжедора. Будучи лоялен к Советской власти, Викжедор получил в управление Наркомат путей сообщения, поставил своего члена А.Рогова на пост Наркома и сдал ему все распорядительные функции на железной дороге, став по декрету от 23.03.1918 высшим контролирующим «профессиональным» органом без административных функций. Бездумным администрированием и полной подчиненностью советскому руководству заслужил прозвище «Викжедур». Существовал до февраля 1919 г., распущен 1-м Всероссийским съездом железнодорожных профессиональных союзов (см. ниже). Во времена Викжедора о существовании ВЖС никто не вспоминал, Викжедор превратился фактически в руководящий орган без организации.

После разгрома большевиками «мятежа» левых эсеров бывшие члены Викжеля из этой партии, по-видимому, попытались его восстановить. Деятельность «возрожденного» Викжеля продолжалась, по крайней мере, до декабря 1918 г., когда Викжедор, объявив об аннулировании мандатов членов Викжеля, предписал их задерживать и препровождать в ЧК.

17.01.1918 железнодорожные профессиональные союзы провели свою конференцию (70 представителей от правлений союзов). На ней произошел раскол по вопросу о сотрудничестве с Советской властью. Большинство, признававшее Учредительное собрание как высший орган госвласти в России, образовало **ВСОПРОФЖЕЛЬ (Всероссийский совет железнодорожных профессиональных союзов)**. Во Всопрофжель входили: **Паровозосоюз, Телеграфосоюз, Течерж** (техники и чертежники), **Всесетрд** (агенты технико-распорядительного движения), **Грузооборот, Техничовагон** (бригады по вагонному делу), **Коммерообменвагон** (коммерческие работники по передаче грузов и обмену вагонов), **Союз техников весового дела** и др. Всопрофжель активно занимался тарифно-нормировочными вопросами своих членских организаций; постепенно встал на платформу примирения с Советской властью; старался переключить профессиональные союзы на отношения с ней исключительно как с работодателем (острые стачки с экономическими требованиями из профсоюзного арсенала не исключались). Одновременно Советское правительство не только вынуждено было признать Всопрофжель, но и под его давлением приняло ряд постановлений, в т. ч. декрет о защите железнодорожников от насилий со стороны комиссаров и чекистов (от 27.07.1918).

С августа 1918 года начались переговоры о создании более тесного объединения между Всопрофжелем и большевистским Петроградским Оргбюро по созданию производственного союза на железной дороге. За Оргбюро стоял все тот же Викжедор. Проект Всопрофжеля (федералистский) предусматривал создание объединенных узловых железнодорожных советов из правлений профсоюзов при широкой автономии последних. Проект Оргбюро (централистский) оставлял профсоюзам удел секций с очень ограниченной автономией. Одновременно с переговорами Оргбюро обеспечило поглощение всех остальных профессиональных союзов Петроградским Союзом мастеровых и рабочих. На других железных дорогах поглощение происходило путем запугиваний и подтасовок при голосованиях, роспуска властями и Викжедором местных «контрреволюционных» профорганизаций, вмешательства ЧК и т. п.

В январе 1919 года прошел 3-й всероссийский съезд Паровозосоюза, который принял подробную резолюцию с федералистским проектом объединения. Аналогичные решения приняли Телеграфосоюз, Сатерд и др. профсоюзы.

21.-2-1.03.1919 состоялась 1-й Всероссийский съезд железнодорожных профессиональных союзов. Большинство голосов съезд принял централистскую резолюцию по объединению. Тогда делегаты Паровозо- и Телеграфосоюза, а также Сатерда пригрозили расколом и настояли на компромиссной резолюции о профессиональной секции. Съезд образовал Всероссийский профессиональный союз рабочих и служащих железнодорожного транспорта во главе с ЦЕКПРОФСОЖем (Центральный комитет профессионального союза железнодорожников) из 30 членов и 19 кандидатов. Скоро Цекпрофсож принял Положение о секции, в котором централистские идеи полностью возобладали над федералистскими: права секции были урезаны до минимума.

В.Большаков

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

