



Локомотивосоюз

Выпуск № 08 (123)

Август 2009 г.

В ИЮЛЕ 2009 ГОДА В ЭКСПЛУАТАЦИОННОМ ЛОКОМОТИВНОМ ДЕПО НОВОМОСКОВСК ТУЛЬСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ – ФИЛИАЛА ОАО «РЖД» СОЗДАНА ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РПЛБЖ.

ГОТОВИМСЯ К СЪЕЗДУ

МЫ ЖДЕМ ПЕРЕМЕН!

В Москве 9-10 сентября т. г. пройдет Внеочередной съезд РПЛБЖ. Как мы уже сообщали, один из основных вопросов, которые будут рассмотрены на Съезде, - это изменения в Устав Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников. Остановимся на трех предлагаемых «нововведениях».

Прежде всего, следует отметить, что ожидается изменение названия профсоюза. Это связано не только с решением суда, согласно которому мы должны исключить из названия слово «Российский». Назрело! Ведь в нашем профсоюзе не только работники локомотивных бригад, но и представители других железнодорожных профессий. Предлагается следующий вариант – **Профсоюз железнодорожников России – РПЛБЖ**. Центральный комитет профсоюза принял решение сохранить в названии слово «РПЛБЖ» как аббревиатуру, ведь это, прежде всего, наша история.

В соответствии с подпунктом 5.6.2 пункта 5.6 Устава РПЛБЖ, вышестоящий профсоюзный орган имеет право «вносить предложения по освобождению руководителей нижестоящих профсоюзных организаций при грубых или неоднократных нарушениях ими Устава Профсоюза, невыполнении решений вышестоящих профорганов, которые в месячный срок рассматриваются соответствующими профорганизациями, избравшими данного руководителя». В новой редакции подпункт 5.6.2 предлагает предоставить вышестоящему профоргану **«приостанавливать полномочия руководителей нижестоящих профсоюзных организаций при грубых или неоднократных нарушениях ими Устава Профсоюза, невыполнении решений вышестоящих профорганов, которые в месячный срок рассматриваются соответствующими профорганизациями, избравшими данного**

руководителя, назначает исполняющих обязанности до момента избрания руководителя соответствующей профорганизацией». Ведь не секрет, встречаются у нас такие профлидеры первичек, которые, едва узнав о том, что в профорганизацию поступило предложение об освобождении их от должности, тут же принимаются с та-акой силой и сознательно вредить не только профсоюзу, но и своей же первичной организации. Из недавних примеров - «деятельность» бывшего председателя первички локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской железной дороги В. И. Зименкова. Обиделся, видимо, что его переизбрать надумали, от «кормушки» оторвать. А посему начал активно призывать членов профсоюза к выходу из РПЛБЖ. Заодно тихонечко вывез профсоюзное имущество, которое до сих пор не вернул.

Осталось совсем немного времени, чтобы узнать, примут ли делегаты новую редакцию или нет.

На сегодняшний день для первичной организации РПЛБЖ высшим органом является общее Собрание ПО, что закреплено пунктом 5.21.1 Устава РПЛБЖ. В новой редакции предлагается закрепить полномочия высшего органа первичной организации РПЛБЖ и за конференцией.

Более подробно о том, какие изменения делегаты утвердят на Внеочередном Съезде РПЛБЖ, как и о самом мероприятии, в следующем выпуске «Локомотивосоюза».

Соб. инф.

СТРАНА ЭМПЭЭСИЯ

НАШ ДРУГ,

ТОВАРИЩ

И БРАТ – МАШИНИСТ ЕРШОВ

Машиниста Евгения Викторовича Ершова хорошо знают и уважают не только в депо Москва-2, но и в депо Пушкино Московской ж. д. За свою длинную рабочую карьеру Ершов воспитал и дал путевку в жизнь многим помощникам машинистов. Он всегда честно пахал, не скуля, не жалуясь на свою судьбу. Его были рады принять в экипаже любой машины. В апрельской забастовке 2008 года Евгений Викторович, член РПЛБЖ, как и большинство ее участников, без колебаний стал на сторону коллектива, молча приняв последовавшие затем жестокие репрессии.

Когда подошло время выхода на пенсию, Ершов собрался увольняться. Тяжелая и неблагодарная работа вымотала мужика, как выматывает она многих его коллег, отнимая молодость, здоровье, мочалая нервы, высасывая физические силы. Нам с трудом удалось уговорить его остаться, тем более что машинисты с таким опытом, знаниями и человеческими качествами ценились и будут в цене всегда.

27 мая т. г. машинист Ершов в очередной раз за последние 40 лет работы на линии доставил пассажиров на Ярославский вокзал столицы, конечную станцию маршрута. Поезд принимался на 9-й станционный путь. До тупикового упора оставалось несколько десятков метров, и вдруг... в кабине электропоезда раздался привычный свисток ЭПК, включилась периодическая проверка бдительности. Машинист несколько раз нажал рукоятку бдительности, однако свисток ЭПК не прекратился, что грозило через несколько секунд автоматическим включением экстренного торможения электропоезда. Хвостовые вагоны оставались вне пределов платформы, за изолированным стыком, а это в случае остановки поезда привело бы к неминуемому сбою графика движения пригородных электропоездов. Ершов поступил так, как поступал до этого сотни раз на протяжении десятков лет. Чтобы не допустить преждевременной остановки поезда, несколько раз выключил ЭПК. Накатом доехал до конца платформы, высадил пассажиров, пожелав им удачного дня, и забыл о случившемся. Основную свою обязанность машинист выполнил: обеспечил

безопасное следование поезда с точным соблюдением графика.

Через несколько дней Евгения Викторовича вызвал машинист-инструктор Н. Е. Никулин и предъявил ему обвинение в нарушении п. 16.40.ПТЭ.

Для чего существует ПТЭ? Вопрос странный, если не сказать глупый. Конечно, для того, чтобы машинист в пути следования строго руководствовался положениями этих Правил. В иерархии железнодорожных нормативных актов ПТЭ занимают верхнюю строчку. А еще они с некоторых пор стали существовать для того, чтобы руководители разных рангов издавали для уточнения и дополнения тех или иных пунктов ПТЭ сотни страниц инструкций, указаний, распоряжений, приказов, при этом часто откровенно дурацких. Возможно, весь этот ворох макулатуры должен служить доказательством полета высокой технической мысли некоторых наших железнодорожных командиров.

Нарушение одного из таких приказов и пытался «впарить» машинисту Ершову инструктор Никулин. Но, будучи от природы человеком добрым и простым, обладая той самой простотой, что хуже воровства, инструктор предложил машинисту компромиссный вариант: «Напиши заявление о выходе из профсоюза РПЛБЖ, я вопрос закрою. И тебе польза, и мне галочка-плюсик». Евгений Викторович, встав, заявил: «Я с 1 августа заявление об увольнении пишу, дайте спокойно доработать и уйти человеком!»

Приказом начальника депо Пушкино машинист Евгений Викторович Ершов был лишен талона и 50% премии.

В своем письме на имя начальника Московской железной дороги 15.06.09 г. я написал по этому поводу: «...А был бы (Ершов В. Е.) поподлее, и премия, и талон остались бы целы!»

Как-то встретил инструктора Никулина на лестнице цеха эксплуатации и поинтересовался, знает ли он народную поговорку о Родине, ждущей героев. «Это о тебе, Коля», - сказал я ему. Он даже не обиделся, просто улыбнулся мне в ответ. Похоже, Никулин с этим согласен. И не он один!

Н. Павлов,
председатель ППО депо Пушкино.

СИТУАЦИЯ

ВОТ ТАК ПОРУБИЛ...

Дело это прошлое, казалось бы, и не стоит о нем вспоминать. Но все же вспомним, потому что привычка направлять членов локомотивных бригад на работы по приведению полосы отвода в эстетическое состояние (это надо же придумать такое определение!) у нашего руководства, видимо, неискоренима.

6 апреля 2009 года бригада работников локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской ж. д. – филиала ОАО «РЖД» из 10 человек занималась работами по приведению полосы отвода в эстетическое состояние и сжиганием порубочных остатков на одном из участков, обслуживаемых Тульским отделением Московской ж. д. Далее события развивались так, цитирую телефонограмму: «И. о. бригадира С. Н. Ипполитов в 11 часов принимает решение спилить березу высотой до 7 м. Для этого на высоте 2-3 м была зацеплена веревка для оттяжки, согласованы с работниками места отступления. Помощник машиниста Мосолов находился на расстоянии от березы в 6 м. Когда бригадир Ипполитов дал команду работникам отойти на безопасное расстояние, Мосолов развернулся, сделал несколько шагов и, споткнувшись, упал плашмя на ровную площадку. При падении березы концы веток оказались на ногах и поясице А. В. Мосолова. Работал Мосолов в спецодежде, спецобуви и СИЗ головы (защитная каска)».

В 16 часов после окончания работы бригада вернулась в депо, а в 16 ч. 15 минут помощник машиниста Мосолов обратился в медпункт с жалобой на поясничную боль.

Удивительно, почему и. о. бригадира Ипполитов не додумался принять решение, а если и додумался, то почему не настоял и сразу же с места происшествия не отправил работника в медпункт? Мало ли чем это падение могло обернуться. Вот, к примеру, случается и так. Шел человек, упал. Вроде ничего серьезного, поболело и прошло. А через год-полтора застаревшая болячка так о себе может напомнить, такими последствиями... Допустим, Мосолов не жаловался на боли и неприятные ощущения в области поясницы, поэтому и. о. бригадира решил, мол, ничего страшного не произошло. Может, в данный момент и дизель-поезда не было, чтобы отправить пострадавшего в медпункт. Все может быть. Только о факте получения работником травмы руководство депо в известность почему-то поставлено не было.

От госпитализации помощник машиниста отказался, видимо, думал отлежаться на собственном диване. Однако вечером боль обострилась, и Мосолов вынужден был обратиться в МУЗ «Узловская районная больница», где ему поставили диагноз: ушиб поясничного отдела позвоночника, болевой синдром. При этом он почему-то сказал, что травма получена в быту. И только после проведения 10 апреля повторного рентгенологического обследования и постановки диагноза: компрессионный перелом позвоночника II степени, - сообщил, что пострадал на производстве. С заявлением о проведении расследования данного несчастного случая помощник машиниста А. В. Мосолов 14 апреля обратился в администрацию депо.

Чем дело завершилось, к сожалению, не знаем. Все, к кому мы ранее обращались с просьбой сообщить о ходе расследования данного происшествия, потупив глазки, скромно советовали подождать. Ждали, но так никаких сообщений и не получили. Правда, в депо поговаривали, что родители Мосолова люди настойчивые, до суда дойдут, если что руководство предприятия вдруг не в ту сторону надумает повернуть. Впрочем, их тоже понять можно, парню всего 25 лет. Вся жизнь, как говорится, впереди, а тут такая травма.

Однако кое-что мы все же можем сообщить, а именно: «валка леса» с привлечением работников локомотивных бригад не отменяется. Более того, как следует из телефонограммы за №787 от 15 апреля 2009 года за подписью начальника отдела охраны труда и промышленной безопасности Тульского отделения С. Н. Мокринской, контроль «за работой бригад локомотивных депо и других структурных предприятий Тульского отделения по вырубке деревьев и кустарников» будет усилен. Также обещано, что работников, необученных установленным порядком, к производству работ по валке леса допускать не станут.

А мы в очередной раз напоминаем железнодорожным руководителям, что куда разумнее, выгоднее поручить работу по приведению полосы отвода в эстетическое состояние специально для этого созданным бригадам, а не членам локомотивных бригад, у которых совсем другие обязанности.

О. Ревзина

МНЕНИЕ

ПОКАЖИТЕ МНЕ ЭТИХ ТРУДЯЩИХСЯ

На днях, заглянув в бухгалтерию депо за справкой, услышал там пренеприятную для себя новость о приостановке индексации заработной платы в 4-м квартале текущего года. Сказали, что сделано это по просьбе представителей трудового коллектива.

К тому, что цены на товары и услуги должны только расти, мы уже привыкли. Однако чем чаще меняются цифры на ценниках, тем становится тревожнее. Вроде вчера это стоило еще 10 рублей, а сегодня, глядишь, уже на 20-30 копеек дороже. И так каждый день. Повздыхав и поохав, махнешь рукой и, посчитав деньги в кошельке, расплачиваешься за товар. А кому, в самом деле, жаловаться? Рынок он и есть рынок. Правда, в нормальной, конкурентной экономике цены не только повышаются, но иногда даже снижаются. Но это не про нас. У нас цены почему-то принято, чтобы цены вверх, а зарплаты вниз, ну в лучшем случае заморозить.

На днях забежал в бухгалтерию депо за справкой и услышал там пренеприятную для себя новость о приостановке индексации заработной платы в 4-м квартале текущего года. Говорят, на такое решение руководство компании пошло по просьбе трудового коллектива. Прямо как в советские годы, когда тоже все делалось по просьбе и поручению трудящихся.

Я простой работник ОАО «РЖД», следовательно, тоже представитель трудового коллектива. Но лично я никого об этой приостановке не просил! Покажите мне этих трудящихся, чтобы смог им посмотреть в глаза. И пусть они поживут на мою зарплату слесаря и в моих условиях, когда ежемесячно выкладываешь по 4 с половиной тысячи за съемную квартиру, отдельно оплачиваешь свет, а еще кредит за телевизор и холодильник (пришлось влезать в кредит, без этой техники не обойтись), а еще жена в декретном отпуске, годовалый ребенок, а еще матери хочется подкинуть к ее мизерной пенсии, а еще... Нет, не согласен я с таким поручением каких-то там неизвестных мне «представителей трудового коллектива». Думаю, и большинство железнодорожников тоже.

В. Серегин

Наказание за бдительность

Решением железнодорожного районного суда Екатеринбурга частично удовлетворены исковые требования машиниста электровоза Дмитрия КАДЕЕВА, члена Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, входящего в [Объединение профсоюзов России СОЦПРОФ](#). Ему вернули талон предупреждения и премиальные.

Ситуацию, которая возникла в локомотивном депо «Пермь-Сортировочная» иначе, как странной не назовешь. Дмитрий КАДЕЕВ при приемке локомотива обнаружил неисправность в кране машиниста № 395 и сообщил по команде вышестоящему руководству. Однако вместо поощрения, хотя бы устного за бдительность, у него забрали талон предупреждения. Формулировка была такова: «неоперативные действия при возникновении неисправности крана машиниста № 395».

Прокомментировать ситуацию мы попросили председателя регионального союза СОЦПРОФ Пермского края Александра ВОЛЕГОВА, который представлял интересы пострадавшего члена профсоюза:

- Логика руководства депо была проста: машинисту КАДЕЕВУ необходимо было самостоятельно произвести ремонт, переставив детали из нерабочей кабины в рабочую. Но это не его обязанность. Еще можно было бы понять претензии, если бы поломка произошла в поле. Но локомотив находился в депо пункте оборота, где есть целый штат ремонтников, которые и должны заниматься неисправностями. Поэтому суд встал на нашу сторону, и талон возвращен.

25 августа 2009 года Областной суд г.Екатеринбурга оставил решение железнодорожного районного суда от 26.06 2009 года в силе. Напомню, что решением суда в пользу Целищева С.В. взыскана заработная плата в виде премии и возврат предупредительного талона № 1 якобы за нарушение регламента переговоров, хотя машинист-инструктор в кабине не находился. ВОТ ТАК, оказывается бывает и не зачем проверяющим вообще ездить с машинистами в кабине. Взял просто посмотрел по компьютеру маршрут следования и потом сделал запись в формуляр какую надо и результат готов. Но тут произошла промашка и суд поправил работодателя.

- Меня смущает другой момент, - продолжает Александр ВОЛЕГОВ. – В этом деле опять просматривается явная дискриминация членов РПЛБЖ. Дело в том, что если случай с краном машиниста № 395, был расценен руководством депо, как провинность, то талоны предупреждений должны были быть забраны как у машиниста, так и у его помощника. Однако на действия помощника не обратили внимания. Если учесть, что он не является членом РПЛБЖ, то выводы напрашиваются однозначные.

Александр Волегов

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

С ПЕРВЕНЦЕМ, СЕРЕГА!

Члены первичной профсоюзной организации РПЛБЖ эксплуатационного депо Новомосковск Тульского отделения Московской железной дороги сердечно поздравляют своего товарища по профсоюзу Доможирова Сергея и жену Наталью его с рождением сына Максима.

Желаем вам, ребята, и малышу здоровья, всего самого лучшего и побольше!

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию: 109387, Москва, ул. Кубанская, д. 14, корп. 1, РПЛБЖ. <http://www.rplbg.ucoz.ru> E-mail: rplbg@mail.ru. Тел. факс: (495) 972-43-60, моб. 8-906-701-90-86.

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (495) 972-43-60, 266-59-51, С.Петербург: (812) 768-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50, Котлас (81-837) 50-556, Узловая 8-903-843-29-02.