

**Российский профессиональный союз
локомотивных бригад железнодорожников
(РПЛБЖ)**

ЛОКОМОТИВОСОЮЗ

ИЗБРАННОЕ

2005 ГОД

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) создан в 1992 году и объединяет в своих рядах работников предприятий железнодорожного транспорта, метрополитена, промышленного железнодорожного транспорта.

В настоящее время в рядах профсоюза представлены практически все рабочие профессии железнодорожного транспорта.

Профсоюз имеет территориальные и первичные организации более чем в 50-ти регионах России и стремится к тому, чтобы они были во всех регионах, на всех предприятиях связанных с железнодорожным транспортом.

Отстаивать социально-трудовые интересы работников — одна из главных задач профсоюзов. Но в состоянии ли старые профсоюзы учесть интересы всех групп и слоев населения?

Представляется, что нет. Ни учитывать, ни отстаивать интересы работников они не могут. Не могут по своей природе, — они созданы и взлелеяны административно-командной системой.

Наш профессиональный союз — один из механизмов социальной защиты рабочего класса.

Решать проблемы сообща всегда легче, чем в одиночку.

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

ОБРАЩЕНИЕ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ

Друзья, братья, сестры! В свое время, поняв, что Роспрофжел по сути не является как таковым **настоящим профсоюзом**, поскольку не предпринимал (да и по сей день не предпринимает!) практически никаких действий, направленных на защиту интересов работников и улучшение условий их труда, а представляет собой структуру руководства некой организации, слившейся со структурой работодателя и действующей в его интересах, мы, работники железнодорожной отрасли, объединились в собственные профессиональные союзы.

В течение всего времени действия в отрасли свободных профсоюзов работодатель предпринимает все возможные усилия для их уничтожения. Оказывается административное давление на работников, совершаются действия, направленные на раскол и искоренение профсоюзного движения, игнорируются законные права профсоюзов на ведение коллективных переговоров. И в этом работодателю откровенно помогают лидеры Роспрофжелла на всех уровнях.

Сегодня в ОАО «Российские железные дороги» – Компании, созданной в результате акционирования железных дорог, – с профсоюзом Роспрофжел заключены и действуют коллективные договоры, положения которых, в силу изменившегося законодательства, распространяются на всех работников РЖД. Вместе с тем, эти колдоговоры содержат ряд норм, ухудшающих положение работников по сравнению с законодательством, а также умаляющих законные права профсоюзов, действующих в отрасли.

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников призывает профсоюзы, действующие в ОАО «РЖД», объединить усилия в борьбе за права работников. Настало время не на словах, а на деле объединиться, сформировать единый представительный орган для ведения коллективных переговоров и заключения коллективного договора на 2006 год.

МОЛЧАНИЕ ЯГНЯТ

Должны ли граждане, а тем более занимающие руководящие посты, реагировать на прокурорские предписания? Подобный вопрос, допустим, в Англии, Германии или Америке воспримется с недоумением. Разумеется, иначе и быть не может. Но это там, в Англии, Германии или Америке, а у нас в России находятся руководители, для которых и прокуратура не указ. Судите сами.

В августе прошлого года председатель ПК РПЛБЖ депо им. Ильича Александр Мухин направил письмо Уполномоченному по правам человека в РФ В. Лукину, в котором сообщил, что «на протяжении последних 2-х лет с завидным постоянством со стороны администрации грубо попираются конституционные права работников предприятия на профессиональное объединение по своему усмотрению», а также ведется целенаправленная работа по уничтожению первичной организации РПЛБЖ.

Из аппарата Уполномоченного по правам человека в РФ обращение Мухина переправили в Московско-Смоленскую транспортную прокуратуру. «Доводы, изложенные в заявлении, в ходе проверки частично подтвердились, - сообщил председателю ПК РПЛБЖ депо им. Ильича заместитель прокурора Б. Садолин. – По результатам проверки 02.12.04 г. начальнику Московско-Смоленского отделения Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» А. Королеву прокуратурой внесено представление об устранении выявленных нарушений». К устранению выявленных транспортной прокуратурой нарушений господин Королев пока и не приступал.

Председатель первички РПЛБЖ локомотивного депо Москва-3 Д. Русинович-Русак в конце прошлого года обратился в Московско-Ярославскую транспортную прокуратуру с заявлениями о нарушениях трудового законодательства и закона «О профессиональных союзах» в локомотивном депо Москва-3 Московско-Курского отделения Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД». Заявления рассмотрели, провели проверку, в ходе которой «выявлены факты неисполнения в депо требований ч. 5 ст. 37 Конституции РФ, ст. ст. 122, 123, 124 Трудового кодекса

РФ, ст. 17 Федерального закона «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности». В связи с этим транспортной прокуратурой начальнику локомотивного депо Москва-3 внесено представление об устранении выявленных нарушений.

Все как всегда. Лидеры свободного профсоюза указывают на нарушения трудового и российского законодательства. Прокуратура их подтверждает, вносит представления. Железнодорожное начальство не торопится с выполнением прокурорских предписаний, надеясь, видимо, что все само собой рассосется. В общем, как в старом добром кинофильме «Кавказская пленница»: жених согласен, родственники

Почему железнодорожные руководители подчас позволяют себе циничные высказывания в адрес работников, смотрят на нас, как на людей второго сорта? Это вина самих людей, потому что в большинстве своем равнодушны, пассивно относимся к защите своих прав.

С. Мошков,
составитель поездов станции
Ярославль-Московский.

тоже не против, одна невеста упрямится... И как долго будет это продолжаться?!

Почему начальники филиалов Компании ведут себя так нагло? Да потому что чувствуют безнаказанность и поддержку вышестоящего начальства. Но и мы сдаваться не собираемся. Мы намерены развернуть кампанию общественного воздействия на

железнодорожное начальство. Мы готовим пресс-релиз, который разошлем в СМИ, Госдуму. Итак, начинаем все сначала. И рано или поздно (конечно, хотелось бы пораньше) господам руководителям устранить допущенные нарушения российского законодательства все же придется. На законы даже в России долго плевать не рекомендуют.

О. Ревзина. (Локомотивосоюз № 1-68)

складывается впечатление, что главная забота РОСПРОФЖЕЛА - это оградить власть от законных требований людей, т.е. быть неломаемым забором между властью и законными требованиями рабочих. Поэтому, взвесив все за и против, я склоняюсь и придерживаюсь идей и принципов РПЛБЖ. Я также считаю, пока каждый из нас не научится вести с начальниками диалог, не научатся выражать и высказывать свое мнение глаза в глаза своим руководителям, нас и уважать не будут и кроме диалога будет один лишь монолог.

В настоящее время, темпы развития социально-экономического положения локомотивных бригад находятся на очень низком уровне и когда до моих начальников доносятся эти слова из моих уст, они отвечают мне старым стандартным ответом: «Не нравится работать, пиши заявление, тебя никто не держит». Вот здесь и начинаешь понимать, что для своих руководителей ты просто-напросто быдло, и сразу в голове возникает вопрос, а для чего я вообще живу на этом свете, хожу на работу, выполняю свои трудовые обязанности, кто Я?

Человек с большой буквы этого слова, или на самом деле, бессловесная скотина. Я все-таки решил для себя, что я человек и более того, гражданин своей страны

Страны, которая живет в правовом - демократическом государстве, а не в каменном веке.

**Пом/маш. электровоза локомотивного депо Пермь-2
Андреев Вячеслав Юрьевич**

руководители на закон попросту плюют. Причем делают это именно тогда, когда дело касается справедливости и соблюдения, прав человека.

В сущности, работающий человек, по определению, не может жить в такой бедности, как мы с вами. И я не думаю, что найдется хотя бы несколько человек из числа локомотивных бригад, которые могли бы похвастаться своим социально-экономическим положением. Я думаю, надо понимать каждому из нас, что пока у людей не проснется общественное сознание, и пока мы не будем бороться за свои права плечом к плечу, ничего не изменится. Однако, научиться бороться за свои права и интересы каждому из нас все равно когда-нибудь придется. И только те, которые поняли это раньше других, никогда не позволят какому-нибудь начальнику унижить себя в той или иной степени, кто бы он ни был, потому что знают, что начальник он такой же, как и мы с вами и что он не бог, а работник по найму.

Без сознания людей ничего измениться не может, и если они этого не поймут, то их права будут ущемлять и дальше. Это серьезная проблема (ущемление прав человека) заключается в том, что локомотивные бригады не научились еще пока стоять за свои права должным образом, потому как индивидуализм, к сожалению, пока еще преобладает над коллективными действиями и вот поэтому такое всестороннее давление на рабочих людей и продолжается. Если мы, локомотивные бригады, хотим зарабатывать достойную нашей работе заработную плату, если мы хотим, чтобы наши дети жили лучше нас, то мы должны понимать, что этого всего не будет, пока мы не осознаем своим умом, что над нами должен преобладать не страх, а справедливость и чувство собственного достоинства. Только смелые поступки локомотивных бригад в реализации защиты своих законных прав могут изменить эти существующие, по сей день, прошлековые устои. А изменить существующий порядок вещей смогут лишь только Ваше здравомыслящее понимание того, что происходит вокруг Вас на Вашем предприятии и Ваша политическая культура – только это может дать положительный результат в борьбе людей за свои права в любой сфере.

Зная то, что главной целью профсоюзов всегда было, есть и будет – борьба за повышение стоимости рабочей силы, у меня

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР... А ЧТО ЭТО ТАКОЕ?

Коллективный договор – нормативный акт, регулирующий трудовые взаимоотношения между работодателем (или его представителем – начальником депо, например) и работниками. Принимается он на конференции трудового коллектива на определенный срок. Коллективный договор при правильном подходе способен значительно улучшить положение работников даже в сравнении с действующим законодательством. (При надлежащей активности и сознательности членов трудового коллектива это вполне возможно). Конечно, при разработке договора необходимо руководствоваться принципами разумности и учитывать реальные финансовые возможности работодателя. Большинство голосов можно принять заведомо невыполнимые положения, к примеру, обеспечить всех работников депо в зимний период канадскими дубленками. Ясно, что работодатель не сможет выполнить это принятое обязательство. А вот ввести пункт о наложении дисциплинарных взысканий на работников депо – членов профсоюза – только по согласованию с соответствующим профсоюзным органом, вполне возможно. Улучшит это положение работника? Безусловно! И такие примеры, к счастью, имеются. В этом отношении мы, работники депо Пушкино, имеем далеко не самый худший Коллективный договор. Приведем несколько примеров. Так, согласно приложению 8 к Коллективному договору депо Пушкино, работникам депо предоставляется материальная помощь в особо оговоренных случаях. Например, при рождении ребенка выплачивается сумма в размере 3-х минимальных зарплат в отрасли, а это около 5000 рублей. Кто-то скажет: «Немного». Но в депо Железнодорожная, Домодедово и др. такого нет. Также как нет и оплаты времени оперативных разборов из расчета 4-х часов, присутствие на тех же разборах члена выборного профсоюзного органа, что имеет немаловажное значение. Ведь нас очень редко приглашают для вручения премий.

Периодически мы слышим болтовню о том, что могут «убрать 4-сменку» локомотивным бригадам. Четырехсменку нам никто не дарил. Ее с кровью выбивал РПЛБЖ. И никому не будет

позволено ликвидировать этот режим нашей работы. Это только машинистам решать! Вот в Александрове, Куровской, Раменском работают по 7-8 часов в смену. Ну и пусть работают! Всякий народ достоин тех условий (и власти), которые имеет. Нравится на коленях стоять – пусть стоят!

Пункт 3.8 Коллективного договора депо Пушкино: «Локомотивные бригады имеют 4-х бригадный график работы, продолжительность смен при непрерывной работе не может превышать 12 часов, при этом среднемесячная продолжительность по каждой из ниток допускается не менее 11,2 часа». Это закон! Никуда против него не попрусь.

Пункт 8.6: «Решения затрагивающие социально-экономические и правовые интересы работников депо согласовываются с профсоюзами РПЛБЖ и Роспрофжел». А это значит, что практически любое распоряжение администрации может быть опротестовано представителями работников - профсоюзными комитетами! Другое дело будет ли это делать профсоюзный комитет Роспрофжела? РПЛБЖ точно будет, потому что защищать права работников для него приоритетная задача.

Пункт 7 Изменений и дополнений от 28.03.03 г. гарантирует оплату комиссионных осмотров из расчета 5 часов по тарифной ставке. В каком депо могут похвастаться такой нормой? А до трех оплачиваемых дней к очередному отпуску? За всем этим не милость «добротного дяди», а тяжелая, долгая борьба в комиссиях по подготовке проекта договора профсоюзных комитетов нашего депо с работодателем, поддержка вами на конференции по принятию Коллективного договора, пунктов, устраивающих большинство рабочих, а не администрацию. К сожалению, оно, это большинство (а в особенности рабочие ремонтных цехов) до сих пор смотрят в рот администрации (частично прикормлены ею) или остаются безразличными ко всему происходящему как в депо, так и в стране. Между тем, события начала года подтвердили истину о том, что коллективные действия могут быть эффективными не только на Украине. Честь и хвала нашим ветеранам, людям старшего поколения, не растерявшим традиций прошлого, в очередной раз показавшим (к нашему великому стыду!), как можно отстаивать свои (и ваши!) интересы.

№612 составляла 115 км/час, расстояние до хвоста впереди идущего грузового – около 400 метров. Успевал ли машинист Андрей Огнев перевести ручку крана машиниста в 6-ое положение?

Задача вторая. Между пунктами А и Б (Торбино – Мстинский мост) движутся в попутном направлении два поезда. Скорость первого, грузового, 80 км/час, скорость поезда №612 – 120 км/час. Когда и где пассажирский поезд нагонит грузовой и врежется ему в хвост?

Цена ошибки – не жирная двойка в школьной тетради, а жизнь помощника машиниста Михаила Токарева, погибшего на своем трудовом посту, здоровье и нервы машиниста 3-го класса Андрея Огнева, пассажиров и персонала поезда №612, имевших несчастье оказаться заложниками всеобщего железнодорожного разгильдяйства и беспредела.

ЭПИЛОГ

Простите нас без вины виноватых, ребята, за то, что не мы оказались на вашем месте в ту страшную морозную ночь 26 января 2000 года. Обнеси нас чашей сей, святой Никола-угодник, покровитель и заступник вечно путешествующей нашей братии – друзей моих машинистов.

Н. Павлов, депо Пушкино.

ЗАМЕТКИ АКТИВИСТА

Являясь сторонником РПЛБЖ, я не могу оставаться в стороне и закрывать глаза на то, что происходит и что творится в той компании (ОАО РЖД) где я работаю вот уже почти 7 лет.

Хочу рассказать всем железнодорожникам о той ситуации, которая сложилась за спиной нашего коллектива - локомотивного депо Пермь 2 и локомотивного депо Пермь- сортировочная. Начну сразу с того, чего не знает большинство локомотивных бригад. Они имеют очень большие возможности в части реализации своих законных прав и очень скромное отношение к этому, не дает им выражать свое личное мнение, в том числе и публично.

В силу своей правовой безграмотности локомотивные бригады не могут идти в ногу со временем. Понимая это, наши

ничего, вроде», - шевелил, раскачивал машиниста помощник. «Чех», ЧС2Т-982, и, правда был хорош. Запись только одна – по работе АЛСН, да и ту неполадку исправили, устранили (штамп и роспись исполнителя – все как полагается).

Отправились с поездом №612 «Великие Луки – Санкт-Петербург» с десятиминутным опозданием. Машина шла ходко, без особого труда разогнавшись до 120 км/час, Андрей сбросил контроллер. Видимость хорошая, лишь низкая морозная пелена, как одеяло из ледяной ваты окутывала землю, колючей моросью летела в лобовое стекло, разбиваясь об него и исчезая в ночи. Ехали хорошо, по «зеленой улице». Рация молчала. В кабине тепло и уютно. И ночные мрачные предчувствия уже казались машинисту Огневу нелепыми. Глоток горячего чаю из термоса окончательно перевел мысли в привычное, спокойное, рабочее русло. На блоке индикации светились цифры 115 км/час, когда в изгибе пути Андрей ясно разглядел стоящие впереди вагоны грузового поезда с красным диском дневного ограждения последнего вагона. Проходной светофор, точка №3 горела зеленым огнем! И лишь жалобно пискнув напоследок, на локомотивном светофоре выскочил белый.

Очнулся он, когда его на одеяле куда-то волокли. Ясно слышал голос: «Ну, куда прешь?! Здесь штабной вагон!». И другой, помягче: «Машинист это, не видишь что ли?!» Первый голос изменился, стал теплее, но громче и властнее: «Освободить купе срочно!» Когда поднимали в вагон, закричал Андрей дико (то ли от страшной боли, то ли осознав, что случилось): «Мишка, Мишка где?» И тише уже добавил: «Жене Анне не говорите». Больше ничего не помнит. Ни как на вертолете в Питер везли, ни операции не помнит, ни товарищей, навещавших его чуть ли не всем депо.

Виновниками в этот раз оказались не записные получатели пинков и оплеух локомотивщики, а элита транспорта – кичащиеся сложностью своих схем и своими «высокими лбами» СЦБисты, неприступные в своем праве командовать всегда и везде движеньцы. Уверен, им по силам решить две несложные задачки из школьной программы 5-6 классов. Итак, первая. Время реакции машиниста может достигать 10 секунд и более. Зависит это от многих факторов, в том числе и от возраста машиниста, его настоящего самочувствия, скорости движения поезда и т. п. Скорость поезда

РПЛБЖ всегда демонстрировал свою солидарность с трудящимися не на словах, а на деле. Участвовал в митингах, пикетах, других массовых акциях, открыто высказывал свою позицию по 122 федеральному закону «О монетизации льгот» (тогда как Роспрофжел скромно отмалчивался), для того чтобы господу Зурабовы, Исаевы и все «плетущиеся вместе» знали – их есть кому остановить! Конечно, сидя на кухнях, этого не сделать. Вместе с профсоюзом РПЛБЖ можно!

Н. Павлов (Локомотивосоюз № 1-68)

ПОЧЕМУ МОЛЧАЛ РОСПРОФЖЕЛ?

В ноябре 2004 года профсоюзный комитет РПЛБЖ локомотивного депо Москва-3 начал коллективный трудовой спор. После проведения примирительных процедур, частично, требования, выдвинутые профсоюзным комитетом, удовлетворены. Так, с 1 января т. г. в депо стали возмещать расходы за поездку машинистам и помощникам машинистов тепловоза, работающим с хозяйственными поездами. Данная норма действует на железной дороге уже несколько лет, однако почему-то никогда прежде ПК РОСПРОФЖЕЛ локомотивного депо Москва-3 не требовал от работодателя выполнения пункта Коллективного договора, касающегося данного вопроса. Нетрудно подсчитать, сколько работники локомотивных бригад недополучили, если в среднем за месяц выходит по 1400 рублей. Интересно, а если бы члены первички РПЛБЖ депо не потребовали выполнения данного пункта колдоговора, все так бы и осталось лишь на бумаге?

Д. Русинович-Русак, председатель ПК РПЛБЖ депо Москва-3.

О НАС НЕ СТОИТ ЗАБЫВАТЬ!

10 февраля т. г. в центре Перми у памятника труженикам фронта и тыла члены первички РПЛБЖ локомотивного депо Пермь-2 организовали и провели митинг, участие в котором приняли также работники локомотивных бригад депо Пермь-сортировочная, проводники пассажирских поездов, в том числе и не члены нашего профсоюза.

Основные требования, выдвинутые участниками митинга: немедленная отставка президента ОАО «РЖД» Г.Фадеева, который

не способен обуздать воровство местных железнодорожных чиновников; правительство РФ в отставку, так как оно не реагирует на наши заявления.

Информационные сюжеты о митинге прошли по трем местным телеканалам, сообщили о нем и несколько местных радиостанций.

В. Абуткин.

ОНО НАМ НАДО!

В редакцию поступил вопрос: «Члены РПЛБЖ принимают активное участие в акциях протеста, которые никак не связаны не только с нашей профессиональной деятельностью, но и вообще с железнодорожной отраслью. Например, в митингах против монетизации льгот. Зачем? Оно нам надо? Если для пиара, то все равно в телепередачах нас не покажут. Алексей.»

Ответить на него мы попросили председателя РПЛБЖ Е. Куликова:

- Наверное, действительно, легче и проще жить по принципу: пока меня лично это не касается и шевелиться не стоит. Лежи себе на

«Чем дороже становится жизнь, тем дешевле становится человек».

Д. Петрович.

диване, смотри сериалы и футбол, а чужие дяди пусть сами свои

заморочки разбирают. Вот только когда нашему профсоюзу поддержка потребуется, те же самые чужие дяди, махнув рукой, спокойно могут заявить: «Оно нам надо!» Один в поле не воин. Мы выступаем в одном строю с теми, чьи действия и принципы не противоречат Уставу РПЛБЖ.

Относительно митингов, против монетизации льгот, в которых участвовали наши представители...Федеральный закон РФ №122, принятый в августе 2004 г. совершенно безответственной Госдумой, не пожелавшей в момент его принятия услышать протестные голоса своих сограждан, существенно нарушает права граждан РФ на социальную поддержку со стороны государства, ухудшая условия жизни значительной части нашего общества, чьими руками и создан тот потенциал России, который сегодня и создает богатство страны. Люди, выполнившие свой гражданский или ратный долг перед Отечеством, вынуждены выходить на улицу, перекрывать дороги, чтобы власть обратила на них внимание,

несет твой поезд с все увеличивающейся скоростью... Уходят из-под колес блестящие нитки рельсов, неотвратно надвигается багровый зрачок светофора. Ужас охватывает не оттого, что вот сейчас Вселенная расколется на тысячу огненных кусков и тебя уже не будет, а оттого, что ты не слышишь тревожно знакомый свист уходящего из тормозной магистрали воздуха, не ощущаешь привычного замедления экстренного торможения. Ужас оттого, что ты ничего не в силах изменить.

Скупые кадры хроники. Морозная дымка над развороченным полотном, в беспорядке смешавшиеся опоры контактной сети, какие-то бревна, шпалы. Свалившиеся под откос классные вагоны, неестественно страшные торчащими в небо колесами. Чуть в стороне, на боку, красный «чех» - пассажирский электровоз ЧС-2Т. Дилетантские комментарии корреспондентов ведущих телеканалов. И мысли, собственные мысли. Значит так: «Причин, скорее всего, две. Нет, три: либо проезд запрещающего сигнала, либо неисправность пути, либо неисправность автоблокировки (и тогда дай вам Бог выжить, ребята!) Следов пожара на локомотиве не видно, значит, лента скоростемерная цела, а это уже удача!» И ко всему досада: э-эх, ну вот опять!

Каждому машинисту и помощнику известно то противнейшее состояние, когда в ночь-полночь в комнату отдыха входит дежурная: «Пора, ребята, вставайте!» В это время ты ненавидишь свою работу, проклинаешь день, когда решил стать машинистом. Каждая клетка твоего тела протестует против наглого вмешательства в биоритмы организма. Тоска сжимает грудь, сон не отступает. И лишь усилием воли заставляешь себя подняться с теплой постели. Потом это проходит, и за контроллер уже садишься в полной готовности. Но сегодня все шло не так. Много хуже было сегодня! Тревога, защемив сердце, давила не отпуская, кричала в уши: «Не надо сегодня ехать, не надо!» Отказаться? Под каким предлогом? А кто поедет? И Андрей Огнев, шагнув в студеную ночь, провалился как в прорубь. Эх, будь что будет!

Звонко побрякивал в морозном воздухе по колесным парам электровоза смотровой молоточек помощника машиниста Мишки Токарева, весельчака и рубахи парня, с которым Огнев работал уже с месяц и за это время успел сдружиться и сработаться. «Ну, чего ты, Андрюха? Ты чего смурной такой? Домой едем, да и машина

В то время, как простых работников ОАО «РЖД» призывают к жесткой экономии, руководство Компании, как видим, себе ни в чем старается не отказывать, в том числе и в зарплатах. «...Средняя зарплата по отрасли в целом составляет 50934 рубля, - рассказывает газета. – Но не думайте, что так шикуют машинисты и проводницы, - только начальство. Средняя зарплата и без того не бедствующего руководящего состава железных дорог за последний год возросла на 70 процентов».

О. Ревзина.

Р.С.: Хорошо зарабатывает, видимо, не только руководящий состав ОАО «РЖД», но и начальники рангом поменьше на зарплате не обижаются. К примеру, среди работников Тульской дирекции пригородных перевозок (ТДПП) недавно прошел слух, что у заместителя начальника по ремонту участка цеха дизель-поездов ТДПП В. Еганова новый «джипчик» появился. Поговаривают, что стоимость такого автомобиля – около 800 тысяч рублей.

МОИ ДРУЗЬЯ МАШИНИСТЫ

26 января 2000 года на перегоне Торбино - Мстинский мост произошла трагедия, унесшая жизнь помощника машиниста Михаила Токарева.

Он, протянув мне руку, представился: «Огнев Андрей, РПЛБЖ, машинист электровоза депо Санкт-Петербург-Московский». – «Тот самый? – не скрывая удивления, поинтересовался я. – Поговорим?» «Ладно», - коротко бросил он, подтвердив согласие кивком головы. И чуть заметная улыбка, тронув уголки губ, придала его лицу наивно смущенное, как у застенчивого ребенка, выражение.

РЕКВИЕМ ПОЕЗДУ №612

...Сон был тяжел, бесконечен, ощутимо реален и тем вдвойне отвратителен и мерзок. Тысячу раз объезженный, отлаженный, знакомый до винтика локомотив вдруг, словно взбесившийся конь,

услышала их требования и откликнулась на них. И сегодня мы, дети и внуки пенсионеров-ветеранов труда и войны, вышедших с протестом на улицы своих городов, просто обязаны поддержать их своими действиями. Оно нам надо, это наш долг!

Возможно, со временем все утрясется, наладится, но чем данная реформа уже сегодня оборачивается!.. К тому же, все в нашей жизни проходящее, в том числе и молодость. Что нас ждет впереди? Не очень солидная пенсия, если к тому времени ее совсем не отменят. Так что стоит автору вопроса подумать, правильно ли поступил РПЛБЖ, приняв участие в митингах протеста против монетизации льгот или нет.

О. Казарина.

НЕ ПРОДАВАЙТЕ ДУШУ – СДЕЛКА УБИТОЧНА

МАШИНИСТ ДОКАЗАЛ: ОН «НЕ ТВАРЬ ДРОЖАЩАЯ», А ПРАВО ИМЕЕТ

Для справки: Денис Владимирович Иванов, 25 лет, инженер путей сообщения, член РПЛБЖ, работает машинистом в локомотивном депо Пушкино. Коллеги по работе отзываются о нем как о грамотном специалисте, человеке принципиальном, с чувством собственного достоинства.

Из приказа начальника локомотивного депо Пушкино А. Корягина: «На основании рапорта заместителя начальника депо по эксплуатации Татарина П. Г. машинист маневрового электропоезда Иванов Д. В. в связи с производственной необходимостью был переведен сроком на один месяц со 2 декабря 2004 года слесарем по ремонту электроподвижного состава. С 3 по 6 декабря 2004 года Иванов Д. В. находился на больничном листе. А с 7 декабря 2004 года не приступил к работе. От ознакомления с приказом №366 от 02.12.2004 года отказался. На что имеется рапорт от исполняющей обязанности заместителя начальника депо по кадрам и социальным вопросам Ким Л. В. О невыходе на работу со 2 декабря в цех текущего ремонта слесарем по ремонту ЭПС имеется рапорт старшего мастера ЦТР Алексева. Иванов Д. В. должен был приступить к работе машинистом электропоезда с 1 января 2005 года. Но обратно не приступает к своим должностным обязанностям. Имеются рапорта старшего нарядчика Даниловой И.

Н., дежурных по пункту подмены локомотивных бригад. От дачи объяснений о невыходе на работу машинист электропоезда Иванов Д. В. отказался. Составлен акт.

На основании вышеизложенного и решения оперативного совещания (протокол №1 от 31 января 2005 года) приказываю: за невыход на работу с 7 декабря 2005 года машиниста Иванова Дениса Владимировича уволить за прогулы без уважительных причин на основании Трудового Кодекса РФ». Очень компетентно и очень честно все изложено, а главное – подробно и «грамотно». Но что же произошло с машинистом? Почему человек в здравом уме и трезвой памяти в наши дни, когда работой не бросаются, вдруг отказывается «приступать к своим должностным обязанностям»? А причина проста. Денис Владимирович отказался приступить к работе в знак протеста против перевода его на нижеоплачиваемую должность. Отсюда отказ ознакомиться с приказом и приступить к работе слесарем по ремонту ЭПС.

Кое-кто в администрации Денисову намекал: «Ты выйди из РПЛБЖ, а мы это дело быстренько решим». На прочность, судя по всему, машиниста проверяли. Однако Денис Владимирович на сделку с совестью не пошел, не позволил растоптать свою честь и достоинство, решив отстаивать свои права всеми доступными способами. Поддержали его и коллеги по профсоюзу. О незаконном увольнении сообщено начальникам Московской железной дороги и Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении, в транспортную прокуратуру, Рострудинспекцию. В случае, если машиниста Денисова не восстановят на работе в прежней должности, члены первички РПЛБЖ депо Пушкино оставили за собой право на крайнюю меру – начать 14 февраля голодовку в знак протеста против незаконного увольнения своего товарища по профсоюзу и коллеги по работе.

Чем сердце успокоилось. Несмотря на решительный настрой членов РПЛБЖ приступить 14 февраля к голодовке, до столь серьезной меры дело, слава Богу, не дошло. Не знаем, что сыграло решающую роль, только Денис Владимирович Иванов восстановлен на работе. (Соб. Инф)

Локомотивосоюз № 2-69

доклада Счетной палаты о проверке деятельности акционерного общества «Российские железные дороги».

«Первое, что сделало руководство новоиспеченной (после административной реформы) компании, - сообщает «Жизнь», - затеяло ремонт в своем офисе на улице Старой Басманной, 11/2. По минимальной оценке ревизоров, один квадратный метр ремонта обошелся в 25 тысяч рублей. А VIP-этажа (где разместилось руководство) – аж в 35 тысяч! Причем, видимо, чтобы прививать своим сотрудникам эстетический вкус, на предметы интерьера денег не жалели. Например, на люстры – по 29 тысяч рублей за штуку – ушло почти 5 миллионов. Всего же на ремонт было затрачено более 340 млн. рублей». Версальский дворец, понимаешь ли, а не официальное здание!

«Ясно, что ремонт не оправдывает затрат. Могу сказать, что все можно было сделать гораздо дешевле, - прокомментировал аудитор Счетной палаты Михаил Бесхмельницын. – Аналогичную ситуацию мы видим и при заключении договоров компании с консалтинговыми, аудиторскими и другими фирмами. Причем приглашали только иностранцев, услуги которых обходятся в пять, а то и в большее число раз, чем услуги наших фирм».

«Я и не ведала, насколько душевные и сердобольные люди работают на нашей железной дороге, - умиляется автор статьи Н. Решетникова. – Суммы, затраченные на благотворительность и спонсорство, буквально зашкаливают. За прошедший год на эти цели было потрачено 57,1 млн. рублей. Из них силовым структурам выделено 1,9 млн., **исполнительным органам власти и органам местного самоуправления (читай – чиновникам – выделено нами) – 13,1 млн.** Но все превзошли затраты на спорт. Железнодорожники, не скупясь, поддерживают не только футбол (в лице «Локомотива»), но и баскетбол, волейбол, гандбол, велоспорт. Всего же на спорт за девять месяцев 2004 года потрачено 356,5 млн. рублей».

миллиона рублей для того, чтобы 7 (семь!) тысяч работников Компании получали зарплату на уровне прожиточного минимума. Хорошо хоть о них, бедных работниках, еще помнят, на 2006 год в план их внесли. А раньше этого нельзя было сделать? Неужели для Компании это невыполнимая миссия?! Для Компании, руководство которой только на ремонт в своем офисе на Старой Басманной затратило 340 млн. рублей, на благотворительность в 2004 году выложило 57,1 млн. рублей и т. д. Очень хочется узнать у господина Никифорова, а почему, к примеру, он, как председатель Роспрофжела, не отстоял еще в прошлом году внесение в списки для оказания благотворительной помощи этих семь тысяч работников отрасли? Впрочем, вопрос этот риторический и ответа на него мы не ждем. Понимаем, что простые работяги – это не представители органов местного самоуправления...

Но вернемся к колдоговору, который нужные люди в нужное время пролонгировали еще на год. И теперь призывают железнодорожников его не стыдиться. Знаете, а нам, членам РПЛБЖ, да и, поверьте, большинству работников Компании, стыдно. Стыдно за колдоговор, который и на 2005 год был принят с нарушением российского законодательства, в частности ТК РФ, закона РФ «О профсоюзах», а теперь нам его вообще втихомолку навязали. И что же, господа руководители думают, что мы будем молчать? Не дождетесь!

Недавно Президент Российской Федерации В. Путин в одном из своих выступлений призывал работодателей к тесному сотрудничеству с профсоюзами, а профсоюзы – к активной деятельности. У нас в Компании не только Роспрофжел имеется, но и другие профсоюзные организации действуют. А мы от своих прав отказываться не намерены.

Е. Куликов, председатель РПЛБЖ.

БЛЕСТЯЩАЯ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

В начале ноября т. г. общероссийская газета «Жизнь» поделилась с читателями информацией о финансовых нарушениях в Компании, почерпнутой из 90-страничного

ВОКРУГ ДА ОКОЛО

«ГУДОК» БЕСПЛАТНО ПРОРЕКЛАМИРОВАЛ РПЛБЖ

Мы ведь как думали? Вот есть газета «Гудок». Среди ее учредителей – ОАО «РЖД», Роспрофжел. Газету они, как и положено, не обижают, подкидывают от щедрот своих. Следовательно, чему же удивляться, если в данном издании появляются явно заказные материалы против РПЛБЖ?!

Но вот что приключилось. В «Гудке» от 26 января т. г. опубликован материал Татьяны Колыска «Профсоюз «особого» назначения», уже первые строчки которого наталкивают на мысль: «мочить» будут.

Нет и нет! Колыско, конечно, пробежалась там по «Солидарности», вспомнила зачем-то известного американского журналиста Карла Бернштейна, первые забастовки шахтеров Воркуты, вкратце упомянула о собственной встрече с каким-то молодым «аспирантом одного из западных вузов». И все это, как нам кажется, только ради того, чтобы среди всей этой чепухи (иначе, видимо, не пропустили бы) поместить несколько строчек в защиту Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников! «Люди ведь сегодня идут в первую очередь туда, – пишет Колыско, – где их защищают (или обещают защитить) от произвола начальства и от несправедливости. Потому «альтернативные» и появляются там, где бездействуют наши профсоюзы и по-настоящему не заботится о рабочих руководство. (Совершенно верно. А судя по росту в последнее время числа первичек РПЛБЖ, можно судить, как по-настоящему заботятся представители Роспрофжела и руководство ОАО «РЖД» о рабочих – прим. наше). Вот вам простой пример. В прошлом году случайно оказалась на собрании в локомотивном депо Курск. Разбирался вопиющий случай – начальник депо ударил машиниста. И что вы думаете? Председатель профкома локомотивных бригад даже не присутствовал на этом собрании, а руководитель «желтых» был. **И не просто был, а защищал машиниста!** (выделено нами – прим.)».

Не ожидали, что в «Гудке» кто-то нас похвалит. Мелочь, но приятно! А если серьезно, то, думается, автор и не собиралась наш

независимый профсоюз хвалить. Но то ли задание не поняла, то ли фактами её не снабдили, а может, и совесть взыграла, поэтому и написала так, как написала. Спасибо вам, автор газеты «Гудок» Т.Колыско, за бесплатную рекламу нашего профсоюза.

О.Ревзина

Страна ЭМПЭССИЯ

ТРИ НЕДЕЛИ НА КОЛЕСАХ

***ЕСЛИ ПРОВОДНИК ВЕЖЛИВ – ЭТО УЖЕ
ПОДОЗРИТЕЛЬНО***

Работаю проводником вагонов в ВЧД-10 уже тринадцать лет, в течение которых мне и моим коллегам много чего довелось повидать, услышать в свой адрес не мало слов благодарности, выслушать и претензии. Все бывало... Но чего не было раньше, так это равнодушия начальства и отношения к работникам как к бессловесной скотине.

Для примера расскажу об одной из поездок, выпавшей на мою долю в прошедшие новогодние праздники. На работу мы вышли 21 декабря, а сменились... 11 января. Здорово, правда?! В поездку мы уехали по одному проводнику на вагон. Представляете, как скрипели зубами наши руководители, когда начальник поезда стал требовать еще людей. Добавили по человеку на «хвосты». На 18 вагонов всего 20 проводников. Кто-то скажет: «Ерунда, из-за чего шум поднимать? В праздничные дни пассажиров, как правило, мало, двадцать проводников вполне способны обслужить всех». Конечно, ерунда, если не принимать, к примеру, во внимание, что нам, как и сто лет назад, печку надо топить углём.

...Я переключаю телевизор на другой канал, когда показывают очередного начальника, бодро рапортующего о достигнутых успехах в отрасли, о том, как всё здорово на железной дороге. Я спешу нажать на первую попавшуюся кнопку телевизионного пульта, когда по «ящику» начинается демонстрация поездов типа "Невский экспресс", "Николаевский экспресс", "Красная стрела". Это исключения! Это не те поезда, в которых ездят обыкновенные, простые люди. Эти поезда для других людей – «хозяев нынешней жизни», и отношение к ним особое.

господин Никифоров. – Например, 27 октября Новосибирская дорожная профорганизация создала первичку в аутсорсинговой компании «Промстройсервис». Никифоров сообщил, что примерно для тысячи человек, ушедших из «РЖД» в эту структуру, сохранятся соцгарантии на прежнем уровне. Будут сохранены «социальные наработки» и в других аналогичных случаях выделения из «РЖД» новых компаний». Члены РПЛБЖ глотки рвали, призывая железнодорожников и общественность выступить против акционирования железных дорог. Роспрофжел тогда молчал, а нас чуть ли не к саботажникам и пособникам террористов причисляли. И что в результате? В результате уже имеем коммерческие структуры, возникшие в процессе реформирования железнодорожного транспорта. А век коммерческих структур, как показывает практика, в России не всегда долгов. Подвластны они и реорганизации, и ликвидации. Поэтому, это сейчас, если верить Никифорову, «примерно, для тысячи человек, ушедших из «РЖД» в коммерческую структуру, сохранятся соцгарантии на прежнем уровне, а в будущем этого никто не гарантирует. Вполне возможно, что новые руководители (читай – хозяева) новых коммерческих структур откажутся от сохранения работникам, бывшим железнодорожникам, льгот и всяческих социальных гарантий.

Коснулся Никифоров в своем выступлении и заработной платы: «...зарплата реально растет: за 5 лет она увеличилась в 2,9 раза при увеличении цен в 1,75 раза». А почему не сравнить ее рост с показателями советских лет? И кто же это подсказал уважаемому председателю Роспрофжела, что у нас за 5 (!) лет увеличение цен произошло лишь в 1,75?! – прим. наше).

Если верить Никифорову (а ему просто нельзя не верить!), реальный рост заработной платы в текущем году составил 3,2%. «Хотя еще 7 тысяч работников получают меньше прожиточного минимума», - посетовал он. Чтобы довести минимальную зарплату в отрасли до прожиточного уровня, потребуется, по словам того же Никифорова, 3 млн. рублей.

Семь тысяч работников получают заработную плату меньше прожиточного минимума!... И где это отмечается? В железнодорожной отрасли, где за пять лет заработная плата, как сообщил председатель Роспрофжела, выросла в 2,9 раза! Стыдно, господа руководители! Стыд-но! Ведь всего-то и требуется 3 (три!)

А НАМ СТЫДНО!

«Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» и Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей пришли к соглашению о нижеследующем:

Внести в Генеральный коллективный договор открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на 2005 год следующие изменения и дополнения:

из названия и текста Генерального коллективного договора открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на 2005 год исключить слова «Генеральный» и «на 2005 год». Так записано в дополнительном соглашении к Генеральному коллективному договору открытого акционерного общества «РЖД» на 2005 год.

«Продление коллективного договора между ОАО «РЖД» и профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей прошло как бы незамеченным. Тем не менее пролонгированного 20 октября на год колдоговора не стоит стыдиться. По крайней мере, таков был пафос состоявшейся 17 ноября пресс-конференции Николая Никифорова, председателя профсоюза, - читаем в сетевой версии Центральной профсоюзной газете «Солидарность» от 23.11.05 года. - По его словам, и профсоюз, и компания в текущем году в полном объеме выполняют свои обязательства». Разумеется, продление еще на год колдоговора ОАО «РЖД» на 2005 год прошло «как бы незамеченным». А как же работники Компании его заметили бы, если данный вопрос и на обсуждение не выносился? Если решение о пролонгировании колдоговора принималось втихаря, за закрытыми дверями! Хорошо, побоялись, видимо, господа руководители допустить к его обсуждению представителей профсоюзных организаций, действующих в отрасли, но мнением работников ведь можно бы поинтересоваться?! Или железнодорожники для господ руководителей лишь рабсила, чье место только в локомотиве, на рельсах и т. д.?.

«С этого года идет активное создание первичных профсоюзных организаций в коммерческих структурах, возникающих в процессе реформирования железнодорожного транспорта, - сказал на упомянутой выше пресс-конференции

Простите, отвлекся. Так вот, поехал наш поезд в Москву, потом в Мурманск, оттуда в Санкт-Петербург. Может, отдохнём? Нет, опять Москва и затем Куопио (Финляндия). Дальше продолжать не стану – скучно. Проводник должен обслуживать пассажиров (выдавать бельё, поить чаем, собирать и выдавать билеты, производить их посадку и высадку), быть вежливым и предупредительным, чисто и опрятно одетым. Добавьте к этому еще работу уборщика и истопника. Теперь скажу, сколько за это платят. Ставка у проводника 4-го разряда – 20 рублей 95 копеек в час! Если думаете, что нам оплачивают все часы в поездке, то глубоко заблуждаетесь. Поскольку большую часть времени, как считает руководство, проводник отдыхает (видимо, в вагоне в это время работает господин Фадеев и многочисленный управленческий аппарат), то... На наши упрёки и возражения относительно оплаты со стороны руководства следуют заявления с использованием выражений: "на ваше место в шляпах", "наберём украинцев, белорусов, узбеков, они и за эти деньги работать станут", "жалуйтесь в прокуратуру, мы к этому готовы"... И наберут, так как за такие «огромные» деньги мы, граждане Российской Федерации, работать не будем. Кстати, у составителей, осмотрщиков, слесарей ситуация примерно такая же.

А.Жуковский

Р.С. И в завершение своего повествования хочу привести строки благодарности одного из пассажиров нашего поезда:

«Всю жизнь, всю свою долгую жизнь я смеялся и избегал писать в книги жалоб или благодарностей, считая это пошлостью. Но "на старуху - проруха", и, будучи потрясён обстоятельствами своего роскошного путешествия в предновогодние 36 часов, расценив эту поездку, как новогодний подарок судьбы, с удовольствием сижу теперь в вагоне перед мелькающими в окне ёлками. И кажется, что каждая из них приветливо мне кивает ветвями.

Потрясение началось уже на перроне в Москве при посадке в вагон - шок отрицательного свойства. Бритоголовый, как мелькнуло в голове, бандит с фальшивой излишней любезностью предложил мне донести мой тяжеленный и роскошный чемодан в купе и даже уложил его! В чемодане находилась дорогая камера, и хотя в купе оказалось невыносимо жарко, мне долго пришлось уговаривать попутчиков, чтобы они согласились спать с закрытой дверью. Я

боялся кражи, заподозрив нашего проводника, приняв его за предводителя банды, в нехорошем. Спал беспокойно. Часто выходил курить и врал проводнику, что без сигарет сел в поезд, всякий раз сталкиваясь с его детской, застенчивой улыбкой. Дальше в лес — большие дров. Утром была новая лавина улыбочности и интеллигентности нашего проводника, приносившие в купе праздник и бодрость. Я уже не говорю, что камера оказалась на месте. Более того, в пятиминутном разговоре этот загадочный и практически не спавший всю ночь человек выдал мне море информации. Например, оказалось, что он знает таких писателей, о которых я только слышал, но читать их не пришлось! О внимании к пассажирам и порядке в вагоне — разговор отдельный и долгий. (Невольнo даже zakралось подозрение, что уважаемый министр железных дорог проводит какой-то эксперимент и пригласил актёров, которые морочат головы пассажирам (и слава Богу!) этого благословенного поезда). Спасибо за приятную поездку!»

Личное мнение

ПРИСОСАЛИСЬ

«А ЧТО ЕСТЬ РОСПРОФЖЕЛ?» – ЗАДАЛСЯ ВОПРОСОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

Знакомясь с Генеральным коллективным договором ОАО «Российские железные дороги» на 2005 год, сначала не придавал значения п.6.2, в котором о задачах Роспрофжела сказано: «Совместно с Работодателем осуществлять меры по повышению эффективности работы Компании, внедрению новой техники, укреплению трудовой и технологической дисциплины, воспитанию у Работников профессиональной чести и престижности выполняемой работы». Не понятно только, каким образом деятели Роспрофжела станут внедрять этот пункт в жизнь? Будут выделять средства на приобретение новой техники или для найма воспитателей «чести и престижности»? Но, прочитав заметку «Приоритеты лидера» в газете «Вперед» Юго-Восточной железной дороги от 18.02.2005, все стало ясно, как белый день, кроме одного, а что это такое – «Роспрофжел»? Однако, как говорится, ближе к

С НОГ НА ГОЛОВУ

В истории нашей страны уже были «стахановское движение», «пятилетка за три года» и т. д. На Московской железной дороге нашлись товарищи, которые, руководствуясь принципом «Все новое – это хорошо забытое старое», решили возродить подзабытые традиции. «Чтобы переломить ситуацию с безопасностью движения, коллектив локомотивного депо Москва-Сортировочная на рабочем собрании 4 октября 2005 года принял единодушное решение каждому взять на себя обязательство работать под девизом «Безопасность движения – гарантирую» с соответствующим индивидуальным письменным заявлением следующего содержания: «Понимая мою персональную ответственность за обеспечение безопасности движения, принимаю на себя обязательство работать под девизом «Безопасность движения – гарантирую!» Прошу данное заявление считать неотъемлемой частью моих трудовых обязательств перед депо, Московской дорогой и государством». И призвали всех работников Московской железной дороги, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением безопасности движения, поддержать это начинание.

Предложение, откровенно говоря, не плохое. Однако у нас и его кое-кто сумел испохабить, перевернуть все с ног на голову. Так, в локомотивном депо Узловая работников просто заставляли добровольно-принудительно брать на себя обязательство трудиться под девизом «Безопасность движения – гарантирую!» В случае отказа, например, членам локомотивных бригад грозили переводом на работу при депо и т. д. Но ведь это же, господа руководители, добровольное решение каждого работника! К тому же не все могли гарантировать безопасность, трудясь на неисправленных дизель-поездах.

Многие железнодорожники задавались вопросом: «Писать заявление или не писать? Гарантировать безопасность или нет?» Ребята! Никакого юридического веса бумажка с вышеприведенным текстом не имеет. Брать на себя подобное обязательство или нет – это ваше личное желание, для собственного спокойствия могли и написать. Однако и отказ никаких последствий не имеет.

С. Бурцев

Чего конкретно хотели бы добиться машинисты из Перми? Того, что им положено: возмещения расходов за каждую поездку в размере 100 рублей, расчета уральского районного коэффициента из полной зарплаты (юристы ответчика почему – то не включают в нее некоторые надбавки), выплаты 20-процентной надбавки за особую сложность труда. Судья Чубарова, проведя предварительное слушание дела в сентябре, сама затребовала явки всех машинистов. Начальник депо не мог препятствовать судебной власти, отпустил машинистов на денек, проезд у них бесплатный (кто на отдых с семьей по бесплатному билету, кто - в Москву на суд). Судья стал в том числе свидетелем спора между истцами и ответчиком, который в лице юрисконсультов Свердловской железной дороги считает, что особая сложность труда каким – то образом еще и связана с особыми климатическими условиями...

Впервые в Москву приехали сорок представителей профсоюза не на Горбатый мост стучать касками, а в зал суда. На Урале две с половиной сотни членов РПЛБЖ. Кому – то покажется мало, а кому – то мало не кажется, когда они выступают организованно. В составе пермяков, присутствовавших на судебном заседании, председатель территориальной организации РПЛБЖ Александр Голиков и член ревизионной комиссии профсоюза Вячеслав Бобков. Они подали индивидуальные иски в Мещанский суд по поводу неправомочных действий администрации депо в Перми, которая уже десять месяцев не допускает их к работе. По какой причине? Не аттестуют их по электробезопасности, что входит в охрану труда. А ведь Голиков работает на железной дороге 26 лет, Бобков – 15. Аттестация проводится для машинистов ежегодно, и раньше на пять вопросов в билете машинисты отвечали, и неплохо, а сейчас почему – то нет. «Потому что мы в РПЛБЖ,- сказал Голиков корреспонденту в ожидании суда. - Но мы еще ни одного суда в Перми – а с девяностых годов их было по защите трудовых прав не менее десятка – не проигрывали. Надеемся подтвердить свою правоту и в Московском суде».

Р. Горн.

делу... Начнем с заметки, в которой говорится о деятельности председателя профкома первичной профсоюзной организации Роспрофжела ДОП «Воронежпригород» – Николая Михайловича Самойлова, а именно: «Н.Самойлов ежемесячно отчитывается перед профкомом о выполнении личных нормативов по безопасности движения и даже получил замечание: «Не слишком увлекайтесь этой темой, так как есть и другие вопросы, на которые следует обращать внимание профсоюзному лидеру». Пока не понятно, что это за личные нормативы, и каким образом председатель профкома принимает участие в обеспечении безопасности движения и даже перевыполняет поставленные перед ним задачи. Читаем дальше: «Приглашаем на разбор причастных лиц и руководителей колонн и цехов.....Проведена 181 внезапная проверка на линии...». Что это: шутка, бред или сон? Да нет – все это правда! Вот почему у меня и возник вопрос: что такое Роспрофжел? «Так это же профсоюз», – скажете вы. Однако позвольте вам возразить. Давайте посмотрим, что говорит на этот счет законодательство, а именно п.1 ст.2 ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности»: «Профсоюз – добровольное объединение граждан, связанных общими производственными, профессиональными интересами по роду их деятельности, создаваемое в целях представительства и защиты их социально-трудовых прав и интересов». Говоря проще, профсоюз – защита от нападков со стороны представителей работодателя. Если же провести аналогию с животным миром, то это панцирь черепахи, иглы ежа или жало пчелы. Позвольте спросить: «Какие и чьи трудовые права и интересы защищают председатели профкомов Роспрофжела, принимая участие в проведении внезапных проверок, как «шакалы» выслеживая по ночам в засаде добычу?» Уж не работников – это точно! В таком случае, под определение профсоюза Роспрофжел никак не подходит.

Тем ли делом занимается Роспрофжел? Ведь на железной дороге уже имеется достаточное количество хорошо натасканных машинистов-инструкторов, всевозможных начальников и ревизоров на уровне депо, отделений, управлений и даже ОАО «РЖД», у каждого из которых существуют свои жесткие нормативы по безопасности.

Проверки и ревизии осуществляются регулярно, но беда в том, что, как правило, они завершаются раздачей «всем сестрам по серьгам». Чем серьезней проверяющие, тем больше замечаний и выговоров получают рядовые работники, хотя кардинальных изменений после этого не происходит. И кого из наказанных работников смог отстоять «КАРМАННЫЙ» профсоюз?

Так кого же приобрели работники, что за защиту, за свои трудовые взносы? А не кажется ли вам, что приобрели они только лишнюю головную боль, лишних надсмотрщиков над собой?

В апреле 2005 года Роспрофжел собирается отметить «свое» столетие. Но имеет ли Роспрофжел какое-то отношение к тем профорганизациям, существовавшим в стране в начале прошлого века? Железнодорожники, создававшие профсоюзы в 1905 году, и не думали, что на их популярности через сто лет станут спекулировать другие.

Коллеги по профессии и труду! Неужели вы и дальше намерены кормить этого «паразита»? Для себя ответ на данный вопрос я нашел еще три года назад и сейчас чувствую себя свободным человеком. Чего и вам желаю!

Машинист электропоезда Игорь Куликов

P.S.: В продолжение темы предлагаем заглянуть в историю профессионального движения на железных дорогах России, чтобы узнать, как оно все начиналось.

Локомотивосоюз № 3-70

такими потерями из-за нерадивых руководителей? Думается, вряд ли. Значит, и Рябовичу недолго осталось быть возмутителем спокойствия?

Поздравляю всех с очередным восстановлением законности и справедливости! Кстати, подготовку и ведение дела А. Роганкова в суде осуществлял профсоюзный комитет РПЛБЖ ТЧ-12 самостоятельно, без посторонней юридической помощи. Желаю всем научиться самим защищать себя.

...Ну, а что же грабли? Получается, что для одних они являются сельскохозяйственным орудием, для других же - орудием для занятия садомазохизмом.

**А. Комиссаров,
председатель ПО РПЛБЖ ТЧ-12.**

СТАНЦИЯ НАЗНАЧЕНИЯ - МЕЩАНСКИЙ СУД

Сколько споров среди современных ученых породила тема «Есть ли еще в России рабочий класс или нет?»... Вот и проф. Бугзалин со своими «Альтернативами» на вечер 31 октября 2005 г. назначил очередную дискуссию в уютном зале столичного музея Маяковского, на сей раз в честь столетия стачки 1905 г. Но что примечательно, почти никто из широкого круга пишущих и размышляющих о рабочем классе и профсоюзах не удосужились 31 октября заглянуть в Мещанский суд, что на Каланчевке, 43.

Зато в этот день в небольшой зал Мещанского суда сумели «втиснуться» не три, не четыре, а целых тридцать девять машинистов депо Пермь – пассажирская. Вот они - не выморочные, а подлинные представители рабочего класса, прибывшие в Москву по вызову судьи Чубаровой, которая ведет дело по индивидуальным искам сорока трех машинистов Перми к ОАО «Российские железные дороги» о неправильном начислении заработной платы. Итак, если не получается договориться с администрацией Свердловской железной дороги «мирным» путем (увы, не получается), никто не мешает идти в суд (по месту нахождения главного ответчика), только дело это долгое и требует вдумчивого подхода и хорошего профсоюзного юриста. И то, и другое у РПЛБЖ сейчас есть.

озвучил во всех инстанциях. В результате имеем: Комиссаров восстановлен на работе, Голикову начальником дороги за нарушения трудового законодательства и нанесенный дороге многотысячный ущерб (Комиссарову оплатили время вынужденного прогула) объявили выговор, а после беседы ЦТЗ М. Крохина с представителями РПЛБЖ и вовсе освободили от должности.

Новый начальник депо М. Рябович, призванный наладить работу предприятия, видимо, посчитал, что его лоб медный и ему не страшны прежние грабли. Следовательно, необходимо подхватить уроненное Голиковым знамя и вновь взять курс на борьбу с непокорным профсоюзом. Однако господин Рябович не учел, что за это время и грабли стали прочнее.

Остерегаясь авторитета Комиссарова, новый руководитель принялся расправляться с членами профкома. На роль первой жертвы был выбран первый заместитель председателя ПО РПЛБЖ ТЧ-12 А. Роганков. Сфабриковали дело о хищении Роганковым двух канистр дизельного топлива. И плевал Рябович с высокой колокольни на то, что удельный вес деповского дизельного топлива не совпал с тем, что находился в канистрах у Роганкова. Главное - враг определен и его надо уничтожить.

14 марта 2005 года Роганкова уволили по ст.81 ТК РФ п.6з за совершение по месту работы хищения. В связи с чем, ПК РПЛБЖ ТЧ-12 обратился в Куйбышевский районный суд с иском о восстановлении своего товарища на работе. Судья Белесова в удовлетворении исковых требований отказала. Можно много говорить о причинах данного отказа (впрочем, это тема для другого разговора), хотя ответ лежит на поверхности и многие его знают. Как бы то ни было, ПК РПЛБЖ ТЧ-12 сдаваться не пожелал и обжаловал решение судьи Белесовой в Президиуме городского суда.

3 августа 2005 года Президиум городского суда Санкт-Петербурга вынес решение: **«Восстановить А. Б. Роганкова на прежнем месте работы и оплатить ему все время вынужденного прогула по среднему заработку»**. Дороге, таким образом, вновь придется раскошелиться на несколько десятков тысяч рублей на непроизводительные расходы, связанные с выплатой Роганкову вынужденного прогула. Вопрос: захочет ли руководство ОАО «РЖД» и впредь считаться с

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 художбно замаяли, 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 причислить 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.

Сергей Бурцев, председатель первичной организации лок. депо Узловая

ПРИЧИНА ЧП – СОН НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ

28 марта в 5 часов 59 минут на станции Молосковичи 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

обошлось без серьезных последствий. Я ничего не путаю? А то извините.

Кстати, еще один случай припомнился. То ли в 1998, то ли в 1999 году один из руководителей депо Домодедово в нетрезвом состоянии умудрился на своем личном автомобиле въехать под вагон проходящей электрички. Иван Михайлович, не подскажите, о ком речь?

Н. Павлов.

НА ОДНИ И ТЕ ЖЕ ГРАБЛИ – ЛЮБИМАЯ ЗАБАВА НЕКОТОРЫХ НАЧАЛЬНИКОВ

Толковый словарь дает следующее определение слову «грабли» - *«сельскохозяйственное орудие — насаженная на длинную рукоять колодка с зубьями для сгребания сена, для рыхления земли»*. Однако у большинства людей при слове грабли возникает образ человека, который на них наступает. В народе человека, наступающего на одни и те же грабли дважды, кличут дураком. Ведь нормальный человек, наступив на них однажды и получив при этом шишак, извлечет из этого определенный урок и в дальнейшем, если нет возможности убрать грабли, станет их обходить.

Но как бы то ни было, люди, наступающие на одни и те же грабли дважды (и трижды!), встречаются. Кто-то их жалеет, кто-то над ними посмеивается. Только наступающим на грабли, видно, все равно. И они, подобно барану перед новыми воротами, раз за разом пробуют свой лоб на прочность. И пока не разобьют его вдребезги, не успокоятся.

В мае 2004 года начальник локомотивного депо Санкт-Петербург Финляндский М. Голиков с многочисленными нарушениями уволил председателя первичной организации РПЛБЖ ТЧ-12 Аркадия Комиссарова, отказавшегося от перевода в уборщики производственных помещений. Естественно, РПЛБЖ не сидел сложа руки. Все многочисленные нарушения, допущенные руководителем предприятия при увольнении работника, раскрыл и

бахвальству мы давно привыкли и иного от Заковыркина и других руководителей дирекции не ждали и не ждем. На что потратили время? И о какой экономике можно мечтать с такими начальниками? Но все же поблагодарить за визит Ивана Михайловича хотелось бы. Правда, за что конкретно, вовек ему не догадаться. Так что благодарствуем, Иван Михайлович!» Вот что хотел сказать. Никаких лозунгов и призывов. Не позволили, ну и ладно.

...После совещания все железнодорожную прессу, писавшую о теракте, перевернул. Вот в «Гудке» за 15 июня: «Непосредственно на место происшествия сразу после случившегося оперативно прибыли президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев, первый вице-президент Хасян Зябиров, начальник Московской железной дороги Владимир Старостенко, глава МЧС Сергей Шойгу, представители генеральной прокуратуры и ФСБ. А также медики, спасатели и милиция». А где же Заковыркин? Не входите вы, оказывается, Иван Михайлович, даже в список тех, кого именуют «и сопровождающие их лица». А может, отраслевая газета Вами пренебрегла? Не прощайте такого! И родному «МоЖу» (особенно тем, кто готовил номер от 24 июня т. г.) не прощайте, потому как и они Вами пренебрегли, как и той выдающейся ролью, которую Вы сыграли в деле восстановления движения и оказания помощи пострадавшим пассажирам поезда №382. А машиниста из депо Ожерелье, между прочим, зовут Михаилом, Мишей. Ну, в стрессовом состоянии недолго и перепутать, бывает!

Грех великий ерничать по поводу большой беды. Но еще больший грех присваивать себе заслуги других людей, проявивших подлинный героизм, самоотверженность и скромность, присущую настоящим мужчинам, господин барон Мюнхгаузен, извините, господин Заковыркин.

Между прочим, Иван Михайлович, не припомните, кто руководил депо Апрелевка в конце 80-х – начале 90-х годов, когда при выезде на перрон ночного отстоя один из электропоездов, съезжая с башмака, сцепился с другим, стоявшим за ним, и в таком виде, сдвоенным составом, на платформе объявился? А как же сокращенное опробование тормозов?! Хорошо еще, что тогда все

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.

отключить. Ни одной затяжки при мне не было. Подкрутят, километров на семьсот хватает. А сейчас снова. Я у начальника спрашиваю: «Что?» Он мне говорит, говорит, говорит! У меня только двое таких: Карасев и Чубарев. Наговорят, нагородят, наворотят! (Реплика из зала: «Карасева не трожьте!»)

Далее речь Ивана Михайловича оказалась прерванной. Зачитывалась жалоба пассажирки, у которой локомотивная бригада депо Москва-2 «приватизировала» деньги и телефон. Женщина обратилась к дежурной по станции Фрязино-товарная. Однако та ждала приезда какой-то комиссии и помочь не смогла.

Заковыркин: «Это я приехал с этой комиссией! Там еще Кужель был. Я связался с бригадой, попросили сумку отдать. Они ее в кустах в Болшево выбросили, испугались! Милиция поехала, нашла. Телефона и денег нет. Женщина рада, что документы на месте. Я звонил Сергею Николаевичу (начальник депо Москва-2 Асюнькин – прим.), чтобы он разобрался и доложил. Он три дня не звонил. Помощник заявление на увольнение написал. Пишет «недостойн работать в коллективе». Машинист был на выходном. Выйдет, разберемся. Кто из локомотивных бригад выступить хочет?»

Я, разумеется, захотел и поднял руку: «Дайте слова!» Заковыркин поинтересовался: «Вы машинист?» Говорю: «Бывший». Так и не дали высказаться. Струсил что ли? Мне то, допустим, не так обидно, что слова лишили. Но почему начальнику Сергиево-Посадского ЛОВД в выступлении отказали? Зачем тогда приглашали, от охраны правопорядка отвлекли? Ведь не для массовости же?

А сказать я хотел следующее: «Уважаемые руководители! Для оптимизации процесса проведения планерных совещаний, экономии времени локомотивных бригад и вашего драгоценного, предлагаю установить регламент выступлений, в совокупности ограничив время совещаний 2 часами. Предусмотреть возможность обратной связи с залом в виде реплик с мест, отведя на них, например, по 2 минуты. По решению участников совещания время выступления может быть продлено. Докладчика не перебивать, чтобы не смущать и не сбивать с мысли». А также не терпелось поинтересоваться: «Что мы приобрели от сегодняшнего мероприятия? Что узнали нового, полезного? К хамству и

Я туда первым приехал. Там мальчик пострадал, парень и женщина. Тут что делать, не знаю. «Скорую» вызвали. Узуново забито все поездами, Ожерелье тоже. Я распорядился электричку подогнать, чтобы людей вывезти. Вдоль состава пошел, метров двести от хвоста пульт управления взрывным устройством нашел и место, где они лежали. Платформа пассажирами была забита. Я организовал посадку, людей вывезли... Все меня благодарили. Бдительность необходима... Серьезное все!

...Непроизводственный травматизм растет. Мы людей убиваем. Прожектора включены должны быть и фары. Однажды чуть начальника дороги не задавили. Он наклонился путь осматривать, в габарит попал. А тут с Лосиноостровской электричка отправляется, молча. Еле успел начальника дороги оттащить! Я там был! Поэтому распоряжение Ермакова вышло, чтобы прожектора включать.

Отказы технических средств происходят. В Лобне электропоезд остановился из-за короткого замыкания, тормоза сработали, эпТ. Бригада сделать ничего не смогла. Простояли 50 минут, «лохматого» вызвали. Я приехал в депо, залез на электричку, «семерку» выключил, она пошла. Я говорю машинисту: «Что ж ты до Лобни не мог доехать?» Молчит. Я бригаду не стал наказывать. Я «семерку» выключил, она пошла. Там шпильку завернули, она провода замкнула. А на электропоезде еще с завода, с октября, земля была. С октября! Ну и все!

...Вот вы говорите, у машиниста в учетной карточке ни одного замечания по тормозам нет. Этого не может быть. Все Звенигород помнят? Я туда первый приехал. Вторым – машинист-инструктор по тормозам. Он мне тоже говорит, что у машиниста ни одного замечания в учетной карточке нет. Подняли ленты, а там на каждой ленте нарушения в управлении тормозами. Расшифровщик и машиниста инструктора я уволил. Жалко было, но уволил!

...Машинист у вас состав не закрепил? Где он? Почему не в канаве?

Вот в Лобне недавно задержка была пятьдесят минут по неисправности электрической схемы. эпТ сработали, не отпускают. Там шпилька... («И земля с октября», - реплика из зала).

В Апрелевке, я там начальником был, затягивало пневморегуляторы. Я все знаю. Я приказал все пневморегуляторы

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 Ладожского 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).

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 Ладожский – 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

Локомотивосоюз № 4-71

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

«ВЕДЬ Я – НЕПОСЛЕДНИЙ ГЕРОЙ...»

Событие это уже стало историей, но работники локомотивного депо Пушкино вспоминают о нем по сей день. А как вспомнят, так посмеются.

22 июня т. г. работа администрации депо Пушкино оказалась безнадежно парализованной на 2 часа 50 минут. Большую часть этого времени (для многих - рабочего, а для 36 работников локомотивных бригад – личного времени) заняло

сольное выступление на еженедельном планерном совещании по безопасности движения первого заместителя начальника Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении И. М. Заковыркина. Начал свое выступление Иван Михайлович с освещения террористического акта – подрыва пассажирского поезда №382 «Москва-Грозный» у станции Узуново Московской железной дороги 12 июня 2005 года, - ну а дальше товарища понесло. Это надо было слышать! Впрочем, для тех, кто не слышал, приведем его дословно, дабы продемонстрировать непризнанный талант Заковыркина как организатора и незаурядного оратора. К сожалению, не можем передать интонацию и ударения Ивана Михайловича, но стилистика сохранена.

«Что вы улыбаетесь, будто мы раздаем конфеты? Будет торжественное собрание, будем раздавать конфеты, будете улыбаться...»
Из замечаний И. Заковыркина на планерном совещании по безопасности движения 22 июня т. г. в депо Пушкино.

выступление на еженедельном планерном совещании по безопасности движения первого заместителя начальника Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении И. М. Заковыркина. Начал свое выступление Иван Михайлович с освещения террористического акта – подрыва пассажирского поезда №382 «Москва-Грозный» у станции Узуново Московской железной дороги 12 июня 2005 года, - ну а дальше товарища понесло. Это надо было слышать! Впрочем, для тех, кто не слышал, приведем его дословно, дабы продемонстрировать непризнанный талант Заковыркина как организатора и незаурядного оратора. К сожалению, не можем передать интонацию и ударения Ивана Михайловича, но стилистика сохранена.

Заковыркин: «Как только я узнал о случившемся, я тут же связался с машинистом. Машинист Киреев. Я ему говорю: «Витя (обратите внимание на это имя - прим. наше), что случилось?» Машинист действовал правильно, молодец! Он мне отвечает: «Иван Михайлович, произошел взрыв, электровоз сошел с рельсов, головная часть разбита, лобовые стекла выбиты... Мы не пострадали. Вагоны сошли, но не перевернулись». Я ему говорю: «Габарит есть?» - «Есть габарит, Иван Михайлович, по первому пути».

пошло на этот шаг, объявив о сокращении штата, который в Узловском локомотивном депо действительно, мягко говоря, великоват, а, грубо выражаясь, раздут до неприличия за счет лишних людей да «родных человечков». Лишними работники стали не сегодня, не вчера, а месяцев «-ять» назад. Правда, при этом на протяжении последних месяцев в депо все равно осуществлялся прием работников. Проблема невыхода за рамки лимита фонда оплаты труда решалась путем добровольно-принудительного написания работниками заявлений о предоставлении им дней отдыха за свой счет. (Профком РПЛБЖ, кстати, всегда предупреждал как работников, так и администрацию, что этот путь тупиковый). Если бы кадровая работа велась на предприятии нормально, то не возникли бы лишние люди. Идет естественный отток, были нарушители дисциплины и тому подобное...

В локомотивном депо Узловая уже и сейчас ситуация парадоксальная. Имеется 6 лишних экипировщиков (некоторые, кстати, бывшие помощники машиниста, пришедшие в депо после армии), в то же время есть вакансии и прием в цех эксплуатации людей со стороны. (Для примера: водителя автомобиля переводим в помощники, а на его место принимаем определенного человека со стороны). То же самое происходит со слесарями, сроду не работавшими помощниками, и другими категориями работников, попадающими под определение «особы приближенные». Есть и другой аспект – так называемые «подснежники». К примеру, в ЦПО числится два сварщика, которых никто и не видел(?) Ну хорошо, напринимали блатных, а когда сокращение подоспело, кого увольнять будут? Вы как думаете? Правильно думаете!..

...У нас стало чуть ли не традицией, что как только дело доходит до применения непопулярных мер, руководство локомотивного депо Узловая, дабы обелить себя, быстренько находит стрелочника в лице РПЛБЖ. И в этот раз О. Морозов свободный профсоюз собирался сделать крайним. Не получилось, не прокатило!

С. Бурцев, председатель первички РПЛБЖ депо Узловая.

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

несогласии с данными приказом, противоречащим трудовому законодательству, а именно ч. 2 ст. 73 ТК РФ. После чего господин Морозов приказ отменил, однако, при этом, выставил руководство депо не как сознательных нарушителей законодательства, а чуть ли не радателями за благосостояние собственных работников. Дескать, имея превышение лимита численности работников, администрация на нарушения вынуждена была пойти лишь для сохранения имеющегося штата. Но поскольку профком РПЛБЖ своего согласия не дал на изменение продолжительности рабочего времени, то теперь ничего не остается, как провести сокращение. Умники вы наши, «Сурковы и Павловские» вместе взятые, кто же вам такой пиарход-то подсказал?! Народ бы подсунутое вами и «схавал», поверил, что сокращение штата РПЛБЖ во главе с председателем первички С. Бурцевым организовали, если бы не ряд «но». Во-первых, у РПЛБЖ всего лишь испросили «мотивированное мнение» относительно приказа. У нас, если помнится, представительным профсоюзом является Роспрофжел, который и подписывает все, что угодно руководству (например, Положение о премировании, ущемляющее права работников). А тут вдруг об РПЛБЖ вспомнили. Для чего и почему? Да для того, чтобы было на кого стрелки перевести, всех «дохлых кошек и собак» повешать. Дескать, вот он, ваш РПЛБЖ, как себя нехорошо проявил!..

Не учили наши руководящие и направляющие, что работники у нас хоть и молчат, и прогибаются под них временами, однако, хорошо понимают, кто в доме, то бишь в Компании, хозяин. А хозяином, в лице руководства ОАО «РЖД», на днях было заявлено по сути следующее: хватит пудрить мозги сокращенными режимами и заявлениями – давайте реальный рост производительности труда. А это – либо увеличение выпуска продукции, чего не так просто добиться, либо более простой вариант – сокращение работающих. Кстати, в локомотивном депо Узловая был вывешен для ознакомления протокол от 23 июля т. г. за подписью начальника Тульского отделения С. Вязанкина, в котором черным по белому приказано выдавать работникам предупреждения о сокращении, а «применение режима неполного рабочего времени считать недопустимым». Так что не по указанию или велению РПЛБЖ, а по указке сверху, руководство депо и

инстанцию, хотя еще 17.01.2005 г. Мещанский районный суд отказал в принятии искового заявления о недействительности отраслевого коллективного договора на 2005 год на том основании, что РПЛБЖ не является участником этого договора и в состав Роспрофжела не входит. Хотя на это отстранение от участия в разработке договора в нарушение Конвенции №98 как раз истец и обращал внимание.

Следует также выработать свою позицию к предстоящему обострению ситуации в отрасли и стране в целом в условиях нарастания призывов к общероссийской забастовке железнодорожников при том, что на основной деятельности они законодательно запрещены. Полагаю, что:

- забастовки в образовательном учреждении бессмысленны, барышей отраслевым воротилам они не сократят, но оставят без присмотра сотни подростков;
- надо призывать работающих в отрасли применять принцип «*работа по правилам*», чтобы не дать повод их репрессировать;
- принять участие в массовых митингах и манифестациях.

М. Кардасевич, инженер-экономист путей сообщения.

НЕ ПРОКАТИЛО!

27 июля т. г. на доске объявлений Узловского локомотивного депо за подписью начальника депо О. Морозова появилось объявление о грядущем на предприятии сокращении штата. Причина сего действия, как указал Морозов, – в связи с «несогласием профкома РПЛБЖ с действиями администрации» по изменению условий труда работников. Какой крутой профсоюз! Не дал согласия на изменение условий труда, и начальник предприятия подчинился. Вынужден теперь вот бедолага на такую непопулярную меру идти, народ, что называется, за ворота выставлять.

Да, было такое. Председатель РПЛБЖ в ответ на предложение начальника депо представить мотивированное мнение относительно приказа «Об изменении продолжительности рабочего времени в связи с организационными изменениями условий труда работников локомотивного депо Узловая», письменно сообщил о

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

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

*Н.Маньбранк,
французский философ*

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.

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

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.

Поскольку питерская группировка, правящая страной, проводит экономическую политику СПС (что признал Б. Немцов), можно не сомневаться, что обещания государственной дотации пассажирских перевозок являются лишь пропагандистским отвлекающим маневром.

Можно не сомневаться, что наступление на права железнодорожников будет усилено. Новый глава ОАО «РЖД» и не политэконом, и не железнодорожник, по сути стал гауляйтером в непокорной отрасли, сразу начав освобождаться от команды Фадеева, в их числе крупный организатор отраслевого образования Н. М. Бурносов, который был категорически против его развала и пытался вернуть преподавателям разовые билеты. Так что надеяться на лучшее (возврат разовых билетов) не приходится. Надо готовиться к худшему – возврату в Министерство разрушения образования со всеми вытекающими последствиями. Оно в целом проводит общий курс проамериканского руководства России на удушение образования через так называемое его *реформирование*, что видно из материалов Комитета Госдумы по образованию и науке. В частности, такой факт – даже обещанное правительством повышение номинальной зарплаты работникам образования не вернет уровень реальной их зарплаты конца 2001 года.

Обращает на себя внимание такая позиция буржуазного государства и в аспекте защиты не прав работников, а прав разрушителей. Здесь требуется пояснение. Дело в том, что:

- в соответствии с Конвенцией №87 Международной организации труда «О свободе ассоциации и защите права на право организацию» право выбирать профсоюзное объединение принадлежит самим работникам;

- в соответствии с Конвенцией №98 той же МОТ «О применении принципов права на организацию и на ведение коллективных переговоров» право участвовать в разработке, обсуждении и принятии коллективных договоров принадлежит всем отраслевым профсоюзам, а не только карманному Роспрофжелу.

Однако прокуратура г. Москвы, пообещав 22.11.2004 г. Российскому профессиональному союзу локомотивных бригад железнодорожников направить в ОАО «РЖД» представление об устранении выявленных нарушений трудового законодательства, вскоре (16.06.2005 г.) «отфутболила» РПЛБЖ в судебную

работать в службе пути почетнее, чем в тресте «Мосэлектротягстрой». (Окончание в следующем номере).

В отличие от ведомственной прессы, уже сейчас встречаются прогнозы, что лишение даже всех железнодорожников бесплатного проезда не выведет весь пассажирский комплекс на прибыльность (которую в большинстве стране не могут обеспечить), а потому придется раскошелиться населению. А с достижением прибыльности можно будет снять в федеральном законодательстве ограничения на приватизацию – ведь для растаскивания имущества и предусмотрено акционирование. Кстати, о его планах предупреждал год назад столичных железнодорожников на их профконференции Г. Селезнев. Да и третий этап «реформирования» по сути представляет собой завуалированную растащилку под вывеской третьего этапа реформирования, где предусмотрено создание дочерних компаний. Ну а как ведут себя в российских условиях «дочки», все мы видим в ОАО «ЕЭС», где взыскать убытки ни с кого невозможно. Растаскивание начнется, видимо, с рефрижераторного подвижного состава – наиболее дорогостоящего грузового вагонного парка. Как говорят работники подотрасли, схема ее реформирования больше напоминает устранение конкурента, чем оздоровление. Кстати, проблема перевозки *скоропорта* имеет не узковедомственное, а общегосударственное значение, не только экономическое, но и экологическое. Да и пассажирский комплекс потеряет социальное значение. Так, внедрение скоростных электричек Москва-Люберцы будет финансироваться, похоже, в основном частным капиталом, который убыточности (правда, социальной) не допустит.

По воле руководства Роспрофжела железнодорожники России еще в марте 2004 года проспали Всемирный день единых действий железнодорожников. Уже сейчас, в принципе, возможна ситуация, подобная случившимся в периферийных школах, где учителя отказываются выдавать аттестаты до тех пор, пока не будут восстановлены их права (например, на зарплату). В этой ситуации на помощь учителям приходят родители учеников. А что будет, если «забузит» железнодорожная братия, представить нетрудно. Поэтому и убаюкивают нас таким мифом вульгарной буржуазной политэкономии как *социальное партнерство*, хотя все больше железнодорожников прозревают.

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

Локомотивосоюз № 5-72

ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЙ ЛАГЕРЬ ИЛИ САНАТОРИЙ-ЛЮКС?

«Уважаемые работники локомотивного депо Узловая. Администрация доводит до вашего сведения стоимость детских путевок на период оздоровительной кампании 2005 года. В «Приокские зори»: полная стоимость – 8075 руб., родительские взносы – 770, возмещение соцстрахом – 2700, подоходный налог – 599 руб. Итоговая стоимость путевки – 1369 руб. В «Восток»: полная стоимость – 16021 руб., родительские взносы – 790, возмещение соцстрахом – 2700, подоходный налог – 1629 руб. Итоговая стоимость путевки – 2414 рублей. Просим подтвердить поданные заявления». Вот таким объявлением администрация локомотивного депо Узловая порадовала своих работников. Машинисты, допустим, зарабатывают неплохо, но и они, что

называется, выпали в осадок, увидев суммы, которые запросили за путевки. «Это детский лагерь или санаторий «три звезды»? – слышались возмущенные голоса. – А если детей двое?.. К тому же, если к стоимости путевки прибавить сумму, в которую обойдутся поездки к деткам в выходные дни, то дешевле всей семьей на юг съездить». В результате, число готовых выложить за детский отдых столь значительную сумму оказалось незначительным.

В верхах, поняв, судя по всему, что просчитались, пошли на уступки. Путевка на одну смену в

«Приокские зори» теперь стоит 6381 руб. (с родителей – 1148 руб.), а в оздоровительный лагерь «Восток» – 9771 руб. (для родителей – 1607 руб.). Почувствуйте разницу! В связи с этим возникает ряд вопросов. Во-первых, как так получилось, что первоначальная сумма путевок чуть ли не в два раза оказалась выше? Что убрали из программы по оздоровлению детей? Или ничего и не планировалось? А может, просто кто-то хотел кое-что поиметь для себя? Если это так, то хотелось бы узнать, будут ли эти кто-то хоть как-то наказаны? Во-вторых, как планировалось объяснить отсутствие желающих отправить детей в оздоровительный лагерь и нераспроданные путевки? Опять, видимо, на погоду сослались бы.

Ну, разве, это преступление – содрать с родителей большую сумму за путевку? Кругом, блин, такое творится! «Оборотни в погонах», реформа ЖКХ, маньяки, Ходорковского еле осудили... А тут мы лезем со своими вопросами «почему» и «как». Но уж очень не хочется верить слуху, гуляющему среди железнодорожников. А слух таков. Дескать, стоимость путевок завышена была специально, чтобы их не разобрали. Затем, под предлогом, что желающих отправить детей на отдых в оздоровительные лагеря маловато, а содержание их обходится в копейку, взять да и сдать эти лагеря в аренду или, что еще проще, продать. Иначе зачем надо было, как поговаривают, палаты в корпусах оздоровительного лагеря «Восток» (где отдохнуло не одно поколение детей железнодорожников, и детей детей железнодорожников и т. д.) переоборудовать в 6-8 местные палаты с размещением в них же туалета и комнаты для умывания?

О.Ревзина

регионы (где их почти все «прикрыли») компенсировали подготовкой рабочих кадров в техникумах и колледжах, но теперь собираются добить и их. Во всяком случае, в составе РЖД их не будет, а передача в регионы или Министерство образования, где правят бал разрушители страны из СПС, докончит отраслевое образование.

Железнодорожников уверяют, что в отрасли не хватает денег. Но при этом, как справедливо замечено в газете «Правда» за 28-31 января 2005 года, тратятся десятки тысяч долларов на зарплату нескольких «звезд» отраслевой футбольной команды при 7-8 тыс. рублей заработка отраслевого же преподавателя при работе на две ставки.

Руководство отрасли в целом тормозило развалный курс на лжереформирование, понимая, что лобовое столкновение с питерской группировкой, как и в 1996 году, окончится неудачей. Эта позиция проявилась в частности в том, что отраслевая газета «Гудок» решила на публикацию статьи «Техникумы на обочине», благодаря которой удалось эти учебные заведения выволочь из лап разрушителей, передав в Минтранс.

С началом официального «реформирования» началось наступление на права самих железнодорожников – значительная часть их лишилась десятилетиями существовавшего бесплатного железнодорожного проезда. Причем удар сделан стратегический – не только по прошлому (хотя и заслуженному), а по будущему. Бесплатного проезда лишились преподаватели и студенты учебных заведений – и разового, и дачного, и для трудовых поездок. В таких условиях резко сократится прием, а через 4-5 лет и выпуск. Следовательно, отрасль недосчитается многих тысяч инженеров и техников. В таких условиях разговоры про ускорение НТП и удвоение ВВП являются не более чем демагогической болтовней. Уход «общеобразовательных» учителей из техникумов и ВУЗов подорвет весь учебный процесс. Даже обладателей высшей отраслевой награды – знака «Почетному железнодорожнику» - разделили на два сорта. Все, кто не относится к РЖД (например, транспортные строители), стали низшей кастой, их лишили бесплатного проезда. Получается, что работать в Мосжелдорпроекте почетнее, чем в Мосгипротрансе, также как

ныне при сильном дожде или морозе простуда ожидающим поезда обеспечена (и это при том, что на данной курортной по пассажиропотоку ветке стали конъюнктурно увеличивать тарифы в пик спроса, который приходится как раз не на бархатный сезон (сентябрь-октябрь), а на каникулы, из-за чего страдают школьники, студенты и преподаватели).

Лет пять назад, когда начались разговоры о реформировании стальных магистралей, всех их, работников отрасли, успокаивали уверениями незыблемости гарантий всех существовавших многие десятилетия благ, включая:

- отраслевое здравоохранение (одно из лучших в стране);
- профессиональное образование, которое невозможно в общегражданских структурах;
- бесплатный проезд по железной дороге (включая дачный и на работу) в условиях проживания многих вдалеке от города.

Ныне нам говорят, что не надо вспоминать эти обещания, т. к. Всероссийский съезд железнодорожников проходил в 2001 году еще при МПС, а теперь у нас – ОАО «Российские железные дороги». А ведь на том Съезде речь как раз и шла о преобразовании в железнодорожной отрасли, и под давлением трудящихся были даны упомянутые обещания. Теперь видно, что эти обещания были обманом, чтобы, по крайней мере, начальству удержаться в своих руководящих креслах. Ну, а чтобы никто не мешал обдуривать работников, боевой альтернативный профсоюз машинистов изобразили чуть ли не иностранными агентами по развалу сети. Для видимой заботы о рабочем классе перед Съездом руководство ЦК Роспрофжела рабоче-крестьянский вариант Трудового кодекса поддержало. И что же получили в итоге?

Для начала сразу после съезда профсоюза поддержка варианта Авалиани-Шейна была отменена с заменой на поддержку противоположного антирабочего варианта Путина-Касьянова. После этого довели до банкротства одну из лучших поликлиник Москвы – Центральную МПС №2, - где не редкостью были в штате врачей кандидаты наук. Дальше – больше. Почти все отраслевое здравоохранение отдали в регионы, и все медики лишились отраслевых льгот. Не избежала проблем и поликлиника МИИТа, раздираемая противоречиями на почве приватизационных склок. Затем принялись за учебные заведения. Поначалу передачу ПТУ в

НЕПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ

С целью ознакомления работников ОАО «РЖД» с Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников, результатами его деятельности, для привлечения новых членов в ряды профсоюза и наших сторонников, в конце мая активисты РПЛБЖ посетили Челябинск. Это была обычная рабочая поездка.

ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ МОСКВЫ В ЧЕЛЯБИНСК...

Москва. Казанский вокзал. Поезд, увозивший нас из столицы, был под номером 14. И вагон у нас оказался тринадцатый. Неприятно, конечно, но ехать-то надо. Тут уж не до суеверий.

Еще в Москве проводница объявила, что комплект постельного белья стоит 80 рублей. Почему восемьдесят при его стоимости в 60 рублей? Ну и запросы у людей!.. Но на голом матрасе не поедешь, пришлось произвести обмен: мы – деньги, проводница – белье. И никаких тебе квитанций, ни документов, подтверждающих озвученную завышенную цену. Сервис, однако... Впрочем, никакого особого сервиса мы за всю поездку не наблюдали. Все практически также, как было и до образования ОАО «РЖД» в годы МПС.

В ЧЕЛЯБИНСКЕ

И вот, мы на месте. Неплохой город Челябинск. С общими для всех российских городов проблемами, со своими собственными трудностями. Железнодорожники здесь входят в касту высокооплачиваемых. По уровню заработной платы они на втором месте. Что касается условий труда... Смотрите список нарушений российского законодательства и ТК РФ в ОАО «РЖД». Все то же самое. Однако открыто говорить об этом большинство челябинских железнодорожников боятся. Собственное благополучие для некоторых дороже чувства собственного достоинства.

ПАССАЖИР ПЛАТИТ ЗА ВСЕ

Возвращаемся домой фирменным поездом «Челябинск-Москва». Вагон №10. Здесь состав проводников оказался более разговорчивым, но фамилии просили не указывать. Мы, разумеется, поинтересовались, по какой это такой причине комплект белья и у них стоит выше 60 рублей. Нам пояснили, что перед заступлением

в поездку каждому проводнику выдается определенное количество бутылок воды, пачек печенья и т. д. Если за поездку весь этот продуктовый набор не распродан, то обратно его не примут. И делай с ним, что хочешь. Но оплатить его надлежит полностью. Вот, дескать, и нашли выход. Если воду или печенье не все пассажиры покупают, то уж от постельного белья никто не отказывается. Поэтому и придумали проводники завышать сумму на постельное белье, чтобы покрыть собственные издержки.

Получается, что пассажир платит за все?! При этом заметим, что никаких документов, со слов проводников, ни бригадир, ни проводник с поставщиками продуктов не подписывают. Отсутствуют и документы, подтверждающие качество реализуемой продукции. Интересно, за какое качество платят пассажиры? Но самое обидное, что и инструктор проводников, и начальник дирекции по обслуживанию пассажиров все это знают. Не верится, что не знают!

Е.Куликов



*Благополучно закончилась
многомесячная постыдная
эпопея с машинистом
электропоезда депо Пушкино,
членом РПЛБЖ Денисом
Владимировичем Ивановым.*

Вкратце напомним ее предысторию. 30 октября 2004 года на станции Москва-пассажирская-Ярославская устным распоряжением начальника Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Андреем Викторовичем Казаковым отстраняется от работы локомотивная бригада депо Пушкино в составе машиниста электропоезда Иванова и помощника машиниста Казанцева. Причина – нахождение машиниста в кресле помощника во время стоянки электропоезда с поднятыми на ограждение панели предохранителей ногами. Войдя в кабину электропоезда, незнакомый машинисту и находившийся без форменной одежды господин, употребляя ненормативную лексику и угрозы,

пассажирам? Сдается, что у них, бедолаг, зарплаты на приобретение подобной роскоши не хватает".

Проводники ВЧД-1 ОЖД

ЗАМЕТКИ АКТИВИСТА

Несмотря на текучку и излишнее бумаготворчество, обстоятельства вынудили коллектив провести помимо педсовета еще и профсоюзное собрание, поскольку накопилось немало проблем, вызванных так называемым *реформированием* стальных магистралей. Профсоюзы в России родились почти одновременно в Советами депутатов трудящихся как творчество трудящихся масс. Но извращения Советской власти в сталинский период извратили и профсоюзную работу, когда, как и в правящей партии, руководство оторвалось от основной массы членов профсоюза. В период *катастрофы* вместо борьбы с авторитарно-бюрократической системой начали борьбу с элементом любого государства – командно-административной системой, что после переворота 1991 года развалило мощное государство и еще более усилило власть чиновника. Ну, а для облегчения разворовывания имущества устранили главное препятствие – парткомы на предприятиях, а подрастающему поколению стали навязывать миф о *деполитизации* образования (хотя знают, что *политика – это концентрированное выражение экономики, ее продолжение и завершение*).

В левой прессе не раз обращал внимание на сомнительность принятого варианта реформирования железнодорожного транспорта, называемого:

- поэтами – «*кровеносной системой экономики*»;
- экономистами – «*естественной монополией*», то есть сферой деятельности, где технически невозможно и экономически нецелесообразно создание конкурентной рыночной среды.

Эту суть понимали не только марксисты, но и монархисты в начале прошлого века.

Первые ухудшения начались еще до начала развальной реструктуризации. Сначала закрылись пригородные кассы на многих неостровных платформах, так что теперь увеличились забеги через мост или по тоннелю за билетом. Затем, например, на ветке от Кунцево до Усово, закрыли все вокзальные здания, так что

За чайную продукцию, которой снабжают бригаду проводников, в конце поездки начальство обязательно деньги стребует. А где их взять-то, эти деньги, если пассажиры не желают платить за то, что им не по вкусу: за низкосортный чай и дорогое печенье, об которое можно зубы сломать. Но начальству не важно, удалось ли проводнику реализовать продукцию или нет. Деньги - на бочку и весь сказ.

Неоднократно, мы, проводники, обращались к начальству с просьбой изменить ассортиментный перечень. Каждый раз в ответ звучал отказ: "вы просто не умеете работать с пассажирами". Возможно, действительно не умеем. Тогда хорошо бы нашим начальничкам своим собственным примером продемонстрировать, как надо работать с пассажирами, а не приказами отделяться, согласно которым за нереализованную продукцию будут лишаться премии начальники поездов и проводники. Но самое противное, что проводник, приобретая за собственные деньги нереализованную чайную продукцию, не имеет права на скидку ни в одну копейку. Чтобы сдать эту самую продукцию, которая многим из нас уже по ночам снится, нужно пройти не один кабинет, например: господина В. П. Ляхова, начальника депо, господина Е. А. Бойкова, начальника ЛОПа. Да и кто возьмет ее обратно? Ведь в нашем железнодорожном государстве, как некогда в Багдаде, все спокойно и достойно. На просьбу об уменьшении норм реализации чайной продукции - тоже отказ. Если раньше надлежало проводнику продать "непроданного" чая на сумму 532 рубля в месяц, то в связи с повышением цен на данную продукцию и кондитерские изделия теперь должен отдавать с кровно заработанных грошей 880 рублей в месяц. И это при зарплате в 7-7,5 тысяч рублей, из которых 1780 - региональные.

Чтобы не лишаться премии да не вызывать недовольства у руководства, проводники вынуждены сами выкупать чайную и кондитерскую продукцию. Ведь теперь 50 г чая стоят по цене 1 г золота. Не выбрасывать же товар?! Мы теперь, словно англичане, чаем упиваемся, а дети объедаются печеньем. Интересно, а господ - наших непосредственных начальников, в поездах поют таким же "отличным" чайком и потчуют таким же печеньем по столь "мизерным" ценам, по которым мы предлагаем свой товар

спровоцировал конфликт с Ивановым. Появившийся, к сожалению, несколько позже первый зам. начальника НДППр Заковыркин, обладающий богатым жизненным опытом, вместо того, чтобы прекратить никчёмный конфликт, включился в него на стороне матерящегося господина, оказавшегося, как сообщили локомотивной бригаде, начальником НДППр Казаковым. Выведа, что называется, машиниста из себя и опасаясь допускать бригаду в стрессовом состоянии в рейс, руководители, не придумав ничего лучшего, приняли решение отстранить ребят от работы. Лишь 3 ноября машиниста обвинили во сне на локомотиве и незакреплении электропоезда после стоянки свыше 20 минут. Приказом начальника депо Пушкино машинист Д.В.Иванов, согласно поданному заявлению, переводится в маневровые машинисты сроком на два месяца. А вскоре Иванова с нарушением трудового законодательства переводят в слесари подвижного состава в связи с «производственной необходимостью». Выполнять данный приказ, и даже знакомиться с ним, Денис отказался. В результате инженера путей сообщения, члена комиссии по трудовым спорам депо, члена выборного профсоюзного органа РПЛБЖ из-за чрезмерных амбиций начальника Центральной дирекции Казакова подвели под увольнение! Профсоюзный комитет РПЛБЖ депо Пушкино, большая часть его коллектива во взаимодействии с Исполнительным комитетом

«Можно все время дурачить некоторых, можно некоторое время дурачить всех, но нельзя все время дурачить всех».
Авраам Линкольн

профсоюза, приняв все возможные меры (среди которых – трёхдневная голодовка, поддержанная 20-ю бригадами депо, в защиту права на труд машиниста Дениса Иванова), отстаивали и защитили своего товарища и члена РПЛБЖ. Исход этой борьбы для руководства НДППр был ясен с самого начала, но... Господа руководители, судя по всему, делали ставку на то, что 25-летний парень не выдержит и сломается, пойдет на поклон, выйдет из рядов РПЛБЖ, предаст товарищей. Обладающий твёрдым и независимым характером, обострённым чувством справедливости,

наш Денис вынес жесточайший прессинг и победил! Поздравляем с победой, Денис, желаем удачи и только зелёных улиц!

(Денису Иванову оплачено всё время простоя по вине работодателя и в отношении него отменены все приказы администрации депо, касающиеся конфликта).

К сожалению, не выдержав несправедливости, уволился из депо член РПЛБЖ, помощник машиниста В.Казанцев, имеющий права управления машиниста электропоезда и фактически готовый машинист!

В депо Пушкино многие помнят недавний случай, когда господин Казаков, будучи заместителем начальника Московско-Курского отделения Московской железной дороги по безопасности движения, вошёл (кстати, тоже без формы!) вместе с НОДом П.А.Ивановым в служебный тамбур одного из электропоездов депо Пушкино, представившись почему-то «террористом». Бригада шутку не оценила, едва не уложив высоких руководителей, что называется, «мордой в пол»! Начальник отделения Иванов, будучи чистопородным инженером-путейцем, интеллигентным и порядочным человеком, счёл на ближайшем планёрном совещании с локомотивными бригадами депо Пушкино недоразумение уладить – к удовольствию обеих сторон. Отчего его авторитет в глазах машинистов и помощников нашего депо значительно вырос, в отличие от казаковского. Примите искренние соболезнования по этому поводу, Андрей Викторович!

Н.Павлов

Локомотивосоюз № 6-73

ЧАЙ, КОФЕ ПО ЦЕНЕ +...

В сегодняшних условиях, когда понятия о социальных гарантиях размыты, а возможность оказаться в одночасье безработным существенный фактор, зависимость от воли, расположения начальника давно стала типичной, тенденция к купеческому самоуправству растёт. Особенно это характерно для маленьких коллективов, и бригады проводников - не исключение. Число случаев зависимости простых проводников от своих

непосредственных руководителей множится. Страдают же в такой ситуации в первую очередь люди, дело.

" Санкт-Петербург, Невский проспект, д. 85, "Транссервис", начальнику отдела обслуживания пассажиров в поездах от семьи Алексеевых, проживающих по адресу: Мурманская обл., Кольский р-он, п-ов Килп-Явр, ул. Сафонова, д. 16, кв. 6. Мы с женой 20.06.05 г. следовали в поезде 16, вагон 8 до станции Мурманск. Нас очень удивили цены и качество кондитерских изделий, чая и кофе, которые нам предлагались. Мы предпочитаем другие сорта чая, по более доступным ценам и другого качества, печенье возим с собой. Убедительно, просим, Вас не навязывать нам, пассажирам, и проводникам вашу продукцию и обязательно снизить цены. За время пути мы не видели, чтобы кто-то покупал у проводников чай или кофе и печенье. Отношение проводников к пассажирам было очень добрым и чутким, за что мы им очень благодарны, а именно Яковлевой Галине Николаевне и Шенакадзе Ираклию Витальевичу".

Подобные заявления в адрес начальника отдела обслуживания пассажиров в поездах "Транссервиса" не поленились направить еще несколько пассажиров поезда 16 "Москва-Мурманск". Кстати, неоправданно завышенные цены на кондитерку, чай, кофе давно возмущают не только пассажиров, но и самих проводников, о чем, к примеру, написала нам проводник ВЧД-1 Октябрьской ж. д. Г. Яковлева: "Едва поезд от перрона, как проводник сразу же приступает к работе: собирает билеты, выдает постельное белье. Окончив с этими делами, начинает обходить пассажиров, предлагая им чай, кофе, минералку, печенье. "А сколько у вас стоит чай и кофе?"- обязательно интересуются пассажиры. Скрипя сердце, называешь цену. "А какой сорт, название чая?" не унимаются граждане. Оглашаешь весь ассортиментный список. "Нет, спасибо, - морщатся от недовольства люди. - У нас все есть с собой". А самые назойливые обязательно добавляют: "Так дорого-то почему? За эту цену можно выпить чай хорошего качества и очень сладкого". Пожимаешь плечами. Стоит ли объяснять, что предлагаем то, чем нас снабдили, и цена товара не от нас, простых работников по обслуживанию пассажиров, зависит. А откуда они берутся эти самые цены, из чего складываются, нам и самим интересно узнать.