



**В первичках РПЛБЖ****ФЕМИДА РАССУДИЛА**

В декабре прошлого года машинисты локомотивного депо Лиски Юго-Восточной железной дороги А. Дубровский и Ю. Лютиков, сдав больничные листы для оплаты, полагали, что их обязательно оплатят.

Однако среди руководителей предприятия нашлись деятели, которые, видимо, подумали и решили: «Конечно, надо оплачивать «больничные», но зачем оплачивать их тем, кто нам не угоден, кто состоит в нехорошем профсоюзе?» А чтобы работники не возмутились и претензии не предъявили, для подстраховки была собрана комиссия (о законности ее создания вопрос отдельный) во главе с заместителем главного врача С. В. Куприяновой, которой надлежало приехать к работникам домой, и проверить соблюдение ими больничного режима. И вот готово «нарушение больничного режима». Осталось сделать ещё небольшую подлость, дать команду: «Не оплачивать!», что председатель комиссии по социальному страхованию локомотивного депо Лиски В. И. Алешников и выполнил.

Униженные и оскорбленные пожаловались Фемиде.

А всё-таки он существует - Закон! 20 февраля т. г. в Воронеже состоялся суд, вынесший решение:

1. машинисту Дубровскому А. А. – оплатить больничный лист полностью и выплатить компенсацию морального вреда в размере 1000 руб.

2. машинисту Лютикову Ю. И. – оплатить больничный лист полностью и выплатить компенсацию морального вреда в размере 1000 руб.

**Ю. Лютиков, машинист электровоза, председатель ПК РПЛБЖ локомотивного депо Лиски.**

**НАРУШЕНИЯ УСТРАНЕНЫ**

Согласно колдоговора при уходе в ежегодный оплачиваемый отпуск работнику оказывается материальная помощь. Однако и. о. начальника депо Москва-3 В. В. Ломака, видимо, посчитал, что данную норму можно и подкорректировать, иначе чем еще объяснить, что денежной помощи были лишены работники, состоящие в РПЛБЖ? В связи с этим профсоюзный комитет обратился в госинспекцию труда по г. Москве с просьбой об устранении данного нарушения.

Проверка, проведенная сотрудницей госинспекции труда Т. И. Неверзалиевой, выявила факты нарушения коллективного договора. В адрес администрации предприятия было направлено предписание об устранении нарушений. В итоге, материальную помощь работникам, не получившим ее ранее, выплатили, а и. о. начальника депо был привлечен к административной ответственности с наложением денежного штрафа.

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

**Анализ****ВЗАИМОСВЯЗЬ СВЕРХУРОЧНЫХ И ЗДОРОВЬЯ**

Приведенные по годам выдержки из материалов официальных отраслевых источников информации в некоторой степени иллюстрируют не только настоящее положение вещей в железнодорожной отрасли, но и отмечающуюся тенденцию к ухудшению здоровья и обстановки в локомотивном хозяйстве и ОАО «РЖД» в целом.

**2001 год.** За семь месяцев с начала этого года было отмечено ухудшение положения с обеспечением безопасности движения в локомотивном хозяйстве. Допущены четыре проезда запрещающих сигналов – по одному на Куйбышевской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Южно-Уральской дорогах; произошёл сход вагонов грузового поезда на Забайкальской; в три раза возросли сходы подвижного состава на маневровой работе. Так, 8 июля на станции Заборье Октябрьской ж. д. локомотивная бригада депо Волховстрой, отключив исправно действующие приборы безопасности, уснула и допустила крушение трёх грузовых поездов с большими материальными потерями. Чему же удивляться, если в данном депо в 2001 году в три раза возросли часы сверхурочной работы. По итогам шести месяцев 305 человек из числа локомотивных бригад (это 41% от общего контингента) имели переработку свыше 120 часов, а у некоторых – даже более 400. Общее число сверхурочных часов работы у локомотивных бригад по сети возросло почти на 17%. случаев превышения продолжительности работы свыше 12 часов зафиксировано 5,6 тыс.

В 2001 году на сети дорог складывалась крайне сложная обстановка с использованием рабочего времени локомотивных бригад. Потребовалось вмешательство первого заместителя Министра путей сообщения А. Целько, чтобы в МПС начала поступать информация с дорог о нарушениях режима работы.

**Н. ПАВЛОВ:** *Из-за высокого психоэмоционального напряжения, вызванного хронической усталостью, воздействия вредных факторов, влияния негативных социальных и других причин, приводящих к снижению уровня здоровья, в последнее время особое значение приобретает проблема внезапной смерти членов локомотивных бригад. Добавим сюда ухудшение слуха, заболевания органов дыхания и желудочно-кишечного тракта.*

Страна Эмпэссия

## ЭКЗАМЕН КАК СРЕДСТВО РАСПРАВЫ

В бытность существования МПС, данным ведомством было издано множество всевозможных инструкций и приказов. В большинстве своем хороших и умных указаний, призванных правильно организовать работу всех структур железнодорожного транспорта. И, как правило, все они предусматривают определенные действия со стороны руководства для создания условий для их выполнения работниками.

Так происходило и с приказом МПС №28-Ц, который установил порядок периодической проверки знаний работников железнодорожного транспорта. Никто не станет спорить, что для выполнения работ на железнодорожном транспорте нужны грамотные и квалифицированные работники, хорошо знающие свое дело. Но перед проверкой знаний также установлен и порядок поддержания знаний работников в процессе их трудовой деятельности на должном уровне. Для этого существует установленный порядок проведения технических занятий, где все расписано «от и до»: кто, как и где должен их проводить; как должны содержаться технические кабинеты. И если бы процесс проведения технических занятий соблюдался администрацией, то, думаю, вряд ли нашлись бы работники, у которых имелись бы проблемы со сдачей периодических экзаменов.

Однако что же происходит на самом деле? На деле происходит то, что железнодорожникам предлагают посещать технические занятия в свободное от работы время, которое, в соответствии с Трудовым кодексом, работник вправе использовать по своему усмотрению. А есть ли смысл в свое свободное время посещать технические занятия, на которых в лучшем случае, если соблаговолит машинист-инструктор почтить их вниманием, будет междусобойчик на производственные темы и расписывание в журнале инструктаже. Где нет и намек на обязательные темы, которые аккуратно составляются администрацией депо и служат, наверное, только для отчета перед вышестоящим руководством о проделанной работе в этом вопросе. Получается, что и смысл в посещении техзанятий отсутствует, т. к. если работник и захочет поддержать свои знания на должном уровне, то ему, кроме как самоподготовки, рассчитывать не на что. А посещает ли технические занятия вообще кто-либо? Да, такие занятия иногда посещаются. Кем? А теми, кто пытается таким образом заработать себе дешевые дивиденды перед администрацией, или теми, кто имеет грешок за душой и таким образом желает «замолить» его перед руководством.

Знает ли администрация о том, как проводятся технические занятия? Конечно! Не может этого не знать, ведь хотя бы кто-то из администрации да должен контролировать процесс их проведения, а также состояние технических кабинетов. Но раз администрация знает не понаслышке о плачевном состоянии дел в этом вопросе, то тогда почему ситуация с проведением обучения не меняется? Ответ на этот вопрос всплывает, когда наступает пора

сдачи периодических экзаменов. (Это пора в условиях, когда верхи не хотят, а низы не могут). И вот администрация может сменить пластинку... И вместо пресловутых лишений талонов-предупреждений, лишений премий может вволю насладиться еще одним циничным способом унижения работников локомотивных бригад. Тот, кто благоволит администрации, может не беспокоиться. Сдаст он экзамены «скопом», как правило, после планерки и при временном присутствии только машиниста-инструктора и с инструкциями на собственных коленках. Того, у кого имеется провинность, журят и тыкают носом в его неграмотность, заставляют еще разок прийти на пересдачу. Ну а того, кто совсем от рук отбил (или того хуже, требует от администрации создания необходимых условий для выполнения работниками своих служебных обязанностей), можно и уволить под предлогом... не сдачи экзаменов.

Так произошло с заместителем председателя РПЛБЖ ТЧ-12 А. Антоновым. Он, оказывается, слишком много требовал от администрации предприятия, досаждал ей своей жизненной активностью. Вот администрация и решила, судя по всему, расправиться с Антоновым посредством не сдачи им экзаменов. Коль скоро в состав комиссии начальник депо отказался включить представителя РПЛБЖ, то и разобратся с железнодорожником не составило труда. Он раз не сдал экзамен, потом и во второй раз пролетел, и в третий... Хотя в последний раз администрация соблаговолила пригласить представителей РПЛБЖ, но только в качестве наблюдателей, не имеющих возможности оценить знания Антонова в сравнении со знаниями других экзаменуемых, являющихся благополучными с точки зрения администрации.

Вот тут администрация «оказалась на коне». Заявив, что вместо того, чтобы воду зря не баламутить, лучше бы учили инструкции. И перевели Антонова даже не в помощники машиниста, а в слесаря. Затем, видимо, одумались. И так как, не имея возможности его уволить, полагая (и правильно полагая!), что РПЛБЖ такого согласия не даст, направили А. Антонова в простой на неопределенный срок. Расчет администрации был прост. Не мытьем, так катаньем вынудить работника самому уволиться. Руководители предприятия знали, что у Антонова двое малолетних детей и жена учительница, так что на «простойные деньги» он долго не протянет.

Однако администрация предприятия не предполагала, что на протяжении всего времени нахождения Антонова в простое, ему постоянно будут оказывать материальную помощь. Не знала она также и о том, что первичка РПЛБЖ ТЧ-12 имеет тесную связь с Российской Коммунистической Рабочей Партией (РКРП), которая оказала нашему товарищу большую моральную и материальную помощь во время его нахождения в простое (РПЛБЖ ТЧ-12 и А Антонов выражают большую признательность руководству и членам РКРП).

(Продолжение на стр. 4).

## ЭКЗАМЕН КАК СРЕДСТВО РАСПРАВЫ

(Окончание. Начало на стр. 3)

После того как Антонова посадили в простой, члены первички РПЛБЖ тут же предприняли ряд мер в защиту своего товарища. Направили заявления с жалобами и к руководству Октябрьской железной дороги, и в адрес Президента ОАО «РЖД» В.И.Якунина. Ответов от них не получили. Это, можно сказать, наглядно свидетельствует о том, как они, руководители столь высокого ранга, молчаливо заявляют: мол, вы, чудачки, нам зря пишете. Мы и так в курсе того, как происходит техническое обучение и последующая сдача экзаменов, и такое положение нас устраивает. Ведь должна же администрация иметь рычаги влияния для обуздания строптивых.

Подобная позиция вышестоящего руководства выражается во многом. Взять хотя бы одно из последних распоряжений ОАО «РЖД» за подписью ЦТЗ Петрунина, обязывающего в целях профилактики наездов подвижного состава на работающих на путях, установить движение всех поездов с включенным круглосуточно прожектором. Будто невдомек этим господам из ОАО «РЖД», что включенный прожектор раз в десять снижает возможность определить расстояние до приближающегося подвижного состава. Значит, как и в большинстве случаев, после того как образовалось ОАО «РЖД» и к рычагам ру-

ководства пришли люди, не терпящие более умных по отношению к ним нижестоящих, получим обратный результат, а именно - увеличение случаев наезда. Конечно, потом большие господа одумаются, но кто воскресит погибших?

Ну, а что же Антонов? Он сидел в простое с сентября 2005 года по март 2006 года. В течение данного времени вынужден был находиться в депо (чтобы, не дай Бог, не смог бы где-нибудь подработать), а администрация предприятия даже и не думала предпринимать каких-либо попыток, чтобы организовать его обучение. В результате Антонов самостоятельно готовился к предвзятым экзаменам, словно к постановке на должность начальником депо. И вот в марте текущего года провели незаконные (но все же провели!) экзамены по указанию Т. Хадакевича. Антонов пришел на них подготовленный от и до. На 90 предложенных ему вопросов не ответил только на один. В результате, администрация, в очередной раз попав в просяк, вынуждена была восстановить на работе А. Антонова, а профком РПЛБЖ укрепился более грамотным своим членом. Расправа не удалась, а приобрела обратный результат.

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

## ВЗАИМОСВЯЗЬ СВЕРХУРОЧНЫХ И ЗДОРОВЬЯ

(Начало на стр. 2)

*Заведующий кафедрой железнодорожной медицины РАПС профессор А. Цфасман утверждает: «За последние семь лет профзаболеваемость членов локомотивных бригад возросла в три раза. Главные причины: физическое утомление, психоперегрузки, загазованность и многое другое. В итоге неврозы, гипертония, ишемия сердца...». Суммируя вышесказанное, невольно приходишь к убеждению: такой напряжённой работы локомотивные бригады могут не выдержать физически. О моральной стороне проблемы даже говорить не приходится.*

*Применение интенсивных технологий (работа в одно лицо, удлинение плеч обслуживания - авт.), не сопровождается введением адекватных мер, улучшений условий труда локомотивных бригад. Электровозы, тепловозы, электропоезда изношены. В кабинах летом невыносимая жара, зимой сквозняки и холод. Перевод локомотивных бригад на обслуживание удлинённых плеч в большинстве случаев осуществляется без предварительных расчётов, модернизации кабин машиниста и без серьёзных исследований влияния новых условий на состояние здоровья людей. Настораживают факты внезапной смерти членов локомотивных бригад. В прошлом году Департаментом здравоохранения МПС разбирались 13 случаев **внезапной смерти машинистов на локомотиве**. Медикам следует поставить заслон непродуманной работе по интенсивным технологиям. Езда на длинных плечах и в «одно лицо» укорачивает жизнь машинисту. Стоят ли те экономические выгоды, которые получает отрасль, здоровья человека?*

**2002 год.** Допущен рост проездов запрещающих сигналов на 28%, один из них привёл к крушению пассажирского поезда. Количество уходов подвижного состава возросло в четыре раза, отцепок вагонов в пути следования – на 42%, порчи локомотивов в пассажирских поездах на 10%. В 2002 году 11 ноября в результате ухода неуправляемого электропоезда и его столкновения с тупиковой призмой Балтийского вокзала Санкт-Петербурга 4 пассажира погибли, 11 человек получили ранения.

За год повреждены до степени исключения из инвентаря 123 единицы подвижного состава. Полный перерыв в движении поездов - 150 часов. Материальный ущерб от допущенных случаев нарушения безопасности движения превысил 41 млн. рублей. Допущено 3070 нарушений режима их работы, в том числе свыше 12 часов – 2281 случай; три крушения (например, на Московской ж. д. из-за проезда запрещающего сигнала столкнулись маневровый тепловоз с пассажирским поездом). Крайне неудовлетворительно обеспечивалась безопасность движения в хозяйстве пригородных перевозок, где по вине их работников было допущено 2 самопроизвольных ухода подвижного состава (электропоездов) на Московской и Октябрьской дорогах, на последней с гибелью 4 человек.

Количество сверхурочных часов работы возросло на 29 %. Наибольшее их увеличение допущено на Октябрьской, Северной и Свердловской дорогах. Из-за нерационального использования рабочего времени, увеличения объёмов перевозок только на 1% произошел рост сверхурочной работы приблизительно на 10%. Прослеживался целый комплекс взаимосвязанных причин различного характера, негативно сказывающихся на здоровье локомотивных бригад и состоянии безопасности движения поездов. Кроме того, каждое ЧП требует огромных затрат, а некачественный ремонт подвижного состава грозит очередной бедой.

**2003 год.** Отмечалось невыполнение законодательства в области обеспечения режима труда и отдыха локомотивных бригад. Число сверхурочных часов оставалось высоким, а между тем, превышение непрерывной продолжительности работы более 12 часов напрямую влияет на состояние здоровья локомотивных бригад, ведёт к снижению их дееспособности и создаёт угрозу безопасности движения поездов. Ещё в 2000 году, когда началось увеличение грузопотока, локомотивные бригады забили тревогу по поводу резкого роста сверхурочных, однако позитивных изменений так и не дождалась.

## ВЗАИМОСВЯЗЬ СВЕРХУРОЧНЫХ И ЗДОРОВЬЯ

(Окончание. Начало на стр. 2)

Не произошло, к сожалению, положительных изменений и в сфере охраны здоровья локомотивных бригад. За минувшие три года - 2001-2003 - разбиралось **35 случаев внезапной смерти локомотивных бригад**. А сколько других, хотя и менее трагичных? Помощник машиниста из депо Иркутск - Сортировочный на удлинённом плече Иркутск-Улан-Уде (550 км), проработав 11 часов получил инсульт, другого машиниста, работавшего на этом плече, в 43 года списали с поездной работы по болезни сердца (ИБС).

При увеличении объёмов перевозок в целом по сети на 10,2% часы сверхурочной работы локомотивных бригад оставались на прежнем уровне. Отмечено увеличение случаев нарушения режима работы локомотивных бригад на 22,5%. На местах отсутствовала направленная работа служб локомотивного хозяйства, заместителей начальников дорог в организации труда и отдыха локомотивных бригад.

**Н. ПАВЛОВ:** *Всё большую тревогу вызывают сегодня заболевания, не считающиеся профессиональными для локомотивщиков, но развитие которых предопределено самим характером работы - это язва желудка и двенадцати перстной кишки, гипертония и ишемическая болезнь сердца. Доктор медицинских наук, заведующий кафедрой железнодорожной медицины РАПС МПС А. Цфасман считает, что ведущие факторы, влияющие на возникновение этих болезней – значительное продолжительное психоэмоциональное напряжение в сочетании с частыми острыми стрессовыми ситуациями.*

**2004 год.** При увеличении объёмов перевозок к уровню 2003 года на 8,4% не допущен рост часов сверхурочной работы. Более того, достигнуто их снижение на 20%. Вместе с тем, на ряде дорог положение с использованием рабочего времени локомотивных бригад по-прежнему оставалось крайне неудовлетворительным. С начала года по итогам пяти месяцев число нарушений режима труда работы локомотивных бригад в целом по сети составляло 17,2 тыс. случаев. На некоторых дорогах продолжался рост количества нарушений.

**Н. ПАВЛОВ:** *Даже председатель ЦК Роспрофжел Н. Никифоров признавал, что «во многих хозяйствах отрасли грубо нарушают режим труда и отдыха работников. К сожалению, в «лидерах» остаётся локомотивное хозяйство, на долю которого приходится 70% от общего числа сверхурочных. Непроизводительные часы работы локомотивных бригад за семь месяцев текущего года составили более 12,7 млн. часов, что в 2,7 раза превышает количество сверхурочных аналогичного периода прошлого года. Высоким остаётся количество локомотивных бригад отработавших в нарушение Трудового кодекса более 120 часов». Машинист I класса В. Крюков из депо Минеральные Воды сообщил: «Могу с полной ответственностью заявить, что в течение всего прошлого года, да и нынешнего, на сети дорог трудовое законодательство в части обеспечения режима труда и отдыха локомотивных бригад не выполнялось. Число сверхурочных, хотя и снизилось, остаётся огромным - около десяти миллионов часов ежегодно! На Северо-Кавказской дороге в ходе диспансеризации выявлено (вдумайтесь только!) 36% локомотивных бригад, которые имеют хронические заболевания и нуждаются в регулярном лечении. Департамент здравоохранения МПС и ОАО «РЖД» разбирал 35 случаев внезапной смерти на локомотиве. Только у нас в депо похоронили двух машинистов, не доживших до пенсии. Они получили вторую и третью группу инвалидности. После чего один проработал слесарем только два года. А второй, в пятьдесят лет оставшись один на один со свалившимися на него проблемами, неустроенностью детей, со своей пенсией в тысячу рублей прожил... один месяц - организм не выдержал».*

**2005 год.** Мало чего, к сожалению, изменилось к лучшему. В прошедшем году допущено 15 проездов запрещающих сигналов, в ряде случаев приведших к сходам подвижного состава и его повреждению. Так, 28 марта произошло крушение грузового поезда под управлением локомотивной бригады депо Санкт-Петербург-сортировочный-Витебский на станции Молосковицы Октябрьской ж. д. Причина – сон на локомотиве, вызванный нарушением режима труда локомотивной бригады. А 12 сентября допущен проезд сигнала с запрещающим показанием на станции Азанка Свердловской ж. д. грузовым поездом под управлением локомотивной бригады депо Егоршино той же дороги и выезд навстречу пассажирскому поезду №670. Лобового столкновения удалось избежать лишь благодаря оперативным действиям машиниста пассажирского поезда № 670 А Шалыгина и помощника машиниста В. Корелина. Официальная причина ЧП - сон на рабочем месте бригады грузового поезда. Руководство Свердловской дороги факт нарушения пыталось скрыть от руководства ОАО «РЖД».

**Н. ПАВЛОВ:** *Как видим, с годами в отрасли особо отмечается тенденция к ухудшению обстановки в локомотивном хозяйстве и ОАО «РЖД» в целом. Но пока это, к счастью, не привело к более тяжёлым последствиям в виде крушений и техногенных катастроф, угрожающих безопасности государства.*

**Н. Павлов.**

### ИХ НЕ УСТРОИЛИ ПЕРЕРАБОТКИ

В мае прошлого года работу остановили рабочие петербургского завода Coca-Cola, которые первыми в «новой истории нашей страны» решили таким образом потребовать у руководства оплачивать сверхурочное время. Вторыми были сотрудники петербургского завода Ford, которые по этим же причинам до сих пор продолжают так называемую итальянскую забастовку. В отличие от своих собратьев по несчастью, они не полностью прекратили работать – цеха выполняют план, но игнорируют переработки. **Третий ставший достоянием общественности пример – техническая забастовка работников локомотивных бригад РЖД, которые устали от огромного количества сверхурочных работ (выделено нами – прим.).** Последней каплей стал случай на Свердловской железной дороге, когда вся локомотивная бригада загнула во время движения состава. Только чудом удалось избежать столкновения с пассажирским поездом. Во всех трех случаях руководство, пусть и не сразу, но пошло навстречу бастующим.

«Российская газета»,  
№77 (4043) от 14 апреля 2006 г.

Р. С. Напомним, что инициатором акции протеста работников локомотивных бригад РЖД, о которой упомянула «Российская газета», был Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников.

#### После события

## КТР КРИТИКУЕТ СВОИ НЕДОСТАТКИ, НО ЛИДЕРА НЕ МЕНЯЕТ

12 АПРЕЛЯ 2006 г. В МОСКВЕ ПРОШЕЛ VI СЪЕЗД КОНФЕДЕРАЦИИ ТРУДА РОССИИ (КТР).

Полномочными были признаны 62 делегата из 13 организаций. В КТР сейчас 14 членских организаций – 4 общероссийских профобъединения, 4 межрегиональных, 4 территориальных и 2 действующих на предприятиях. Самые многочисленные организации, входящие в КТР, – это профсоюз моряков РПСМ и докеров РПД. КТР представлена в РТК, является членом МКСП и МФТ. Источник финансирования, как заявил президент КТР Александр Шепель – это членские взносы.

Среди почетных гостей на съезде присутствовали представитель МКСП в СНГ Вадим Борисов, секретарь ФНПР и член Административного совета МОТ Евгений Сидоров, президент ВКТ Борис Кравченко, председатель НПГ России Александр Сергеев и другие лидеры профдвижения.

На съезде развернулась острая дискуссия по отчету исполкома организации о деятельности Конфедерации труда России, ее месте в профсоюзном движении России и в международных структурах. В адрес исполкома КТР и ее президента А. Шепеля прозвучала критика, как представлялось некоторым делегатам, за отсутствие концептуальной программы и бессистем-

ность в работе, отсутствие сплоченной команды. Исполнительный директор профцентра Юрий Миловидов заявил, что миллионы людей в России не только не удовлетворены работой ни ФНПР, ни КТР, но вообще мало о ней знают, и предложил считать деятельность КТР неудовлетворительной. **В итоге голосования 44 делегата посчитали деятельность КТР удовлетворительной, 16 – неудовлетворительной, 2 – воздержались.**

А.Шепель проинформировал делегатов о работе с целью внести поправки в Трудовой кодекс по проведению забастовки и возможности заключения колдоговоров всеми профорганизациями, о внесении жалоб КТР и РПСМ в Административный совет МОТ, на основании которых были сделаны рекомендации Правительству России (с которыми оно, впрочем, не считается), о деятельности в РТК, МКСП, МФТ, о проблемах с помещением для работы КТР и финансированием работы аппарата.

По вопросу повестки дня об Уставе было решено создать рабочую группу из представителей профсоюзов и продолжить работу после съезда.

В качестве кандидатов в президенты КТР были выдвинуты

А.Шепель (президент КТР, председатель РПД) и Е.Куликов (председатель РПЛБЖ).

Съезд рассмотрел и проголосовал оба варианта проведения голосования по выборам нового руководства КТР: открытое и тайное. За открытое голосование отдали голоса 36 человек, что не составило квалифицированного большинства. За тайное вначале проголосовало также недостаточное число делегатов. В ситуации возможного срыва съезда А. Шепель призвал делегатов проголосовать тайно, и был поддержан. Прозвучали также предложения изменить пункт 5.5. Устава и при подсчете итогов голосования назвать победителем того, кто набрал простое большинство (а не квалифицированное большинство) голосов, но этого не произошло. В результате тайного голосования (участвовал 61 делегат) убедительную победу одержал А. Шепель, получивший 41 голос из 61. Е. Куликов набрал 20 голосов.

Вице-президентами КТР избраны И.Ковальчук, М. Хиславский и одно место зарезервировано для представителя Ассоциации летного состава (будет назначен после проведения конференции АЛС).

Р. Горн.

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](mailto: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