



# Локомотивсоюз

**Выпуск № 12 (92)**

**Декабрь, 2006 г.**

**В январе т. г. Российскому профессиональному союзу локомотивных бригад железнодорожников исполняется 15 лет!**

**Уважаемые друзья, коллеги по профсоюзу! Спасибо за стойкость, принципиальность и верность нашему профсоюзному движению. Здоровья, материального благополучия и всего самого доброго вам и вашим близким.**

**С уважением,  
председатель РПЛБЖ Е. А. Куликов.**

## **Вышла в свет книга «Железные люди железной дороги».**

Это первая в отечественной науке работа, в которой в систематизированном виде представлена через документы и материалы, практически, вся история свободного профсоюзного движения железнодорожников России с момента его возникновения до наших дней. В соответствии с концепцией работы эта история выступает в двух блоках, охватывая два периода 1). С 1905 по 1922 года, когда свободные профсоюзы на железнодорожном транспорте были уничтожены большевиками, а их члены в принудительном порядке включены в соответствующие отраслевые оргструктуры ВЦСПС, и 2). С 1991 по 2005 гг., где свободному профсоюзному движению железнодорожников России приходится вести тяжелую борьбу за интересы трудящихся не только против «железнодорожных генералов», неизменно поддерживаемых профбюрократией РОСПРОФЖЕЛа. Признанным лидером этой борьбы является Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников, который сегодня выступает наследником традиций свободных железнодорожных профсоюзов периода 1905-1922гг.

Отличительной особенностью этой работы является не только введение в научный оборот широкого круга документов, большая часть из которых неизвестна широкому читателю. Но и использование целых блоков различных материалов – выдержек из научных и популярных работ, материалов конференций, съездов, выступлений и т.д., - разной идейно-политической направленности. Это дает читателю уникальную возможность получить достаточно адекватное представление о реальном историческом пути, пройденном свободными профсоюзами железнодорожников России.

**Пресс-служба РПЛБЖ**

**15 лет назад, 26 декабря 1991г. локомотивные бригады депо Москва-2 провели одну из первых забастовок с экономическими требованиями.**

**15 лет назад, 27 января 1992г. был создан Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников /РПЛБЖ/**

### **Забвению не подлежит....**

Первая забастовка локомотивных бригад на Ярославском направлении Московской железной дороги произошла стихийно. Это была вообще первая забастовка на Московском узле. Она началась неожиданно, была непродолжительной, но очень эффективной и серьезно осложнила жизнь железнодорожных чиновников, которые и в кошмарном сне даже представить себе не могли, что здесь, в столице, на Ярославском вокзале разыграется настоящее, незапланированное и неожиданное никем, предновогоднее столпотворение.

Внезапно, как снег на голову, на диспетчерский аппарат Московско-Ярославского отделения обрушилось сообщение: - «26 декабря 1991г. перронные пути Ярославского вокзала перекрыли работники локомотивных бригад депо Москва-2. Движение пригородных поездов остановлено и не может быть возобновлено в ближайшее время...»

А начиналось всё так...

Заработная плата машинистов пригородного движения на Московской железной дороге составляла к декабрю 1991г. примерно 750-800 рублей, помощник машиниста электропоезда зарабатывал около 500 рублей. На первый взгляд вроде бы ничего, но на фоне всеобщего дефицита, бешеной инфляции, роста цен, эти рубли таяли на глазах, превращались в копейки. Нынешней нашей молодёжи трудно поверить, но в магазинах того времени отсутствовали такие простые продукты как сахар, чай, масло, наблюдались перебои с хлебом, табаком, алкогольными напитками. «Новорусские бизнесмены» накапливали начальные капиталы, спекулируя продуктами и шмотками из под полы, а то и открыто, до

потолка взвинчивая на них цены. Начальство ничуть не заботилось о том, что локомотивные бригады берут с собой на работу, водят ли поезда впроголодь, или голодными... Командировочные (кормовые) нам тогда и не думали платить...

А в отделении дороги еженедельно распределялись по государственным ценам продуктовые наборы с колбасами, икрой, сахаром, чаем, гречкой, промышленными товарами... «Отцам командирам», профсоюзным и партийным функционерам с бесчисленной камарильей прихлебателей и лакеев жилось очень неплохо в это трудное время, а наши проблемы были им, как говорят сейчас, «по фигуре!»

В декабре 1991 года на инструктаже для локомотивных бригад линейного пункта Москвы -2 стали появляться телеграммы о том, что где то далеко, под Воркутой\* из – за саботажа и массовых акций железнодорожников, в том числе машинистов и помощников локомотивов отменяются поезда, не подаются под погрузку вагоны, происходят серьёзные сбои движения. Каждая телеграмма руководства МПС заканчивалась одинаково: - за отказ от работы, саботаж, неисполнение ведомственных инструкций и приказов ... уволить с транспорта... по статье... КЗОТ. Несмотря на санкции, люди говорили: - «Надо вставать!» Карательные меры не давали нужного результата; - вызывали обратный эффект... Кто из машинистов или помощников нашего депо написал на очередной такой телеграмме: - «26 декабря 1991г. состоится забастовка членов локомотивных бригад депо Москва-2, начало в 21 час 30 мин., сбор на линейном пункте»,\*\* теперь не узнать. Телеграмму с объявлением начальство не изъяло; то ли просто не видело её, то ли просто не придавало значения, занятое своими делами, важно одно: - листок этот так и лежал на инструктаже вплоть до часа забастовки.

Я в тот день отработал дневную смену, закончил работу примерно в 20.00, домой не уехал, смотрю, остальные ребята тоже не торопятся, наоборот прибывает народ, приезжают даже с выходных. К 21.30. собралось нас около шестидесяти человек. Стихийное собрание прошло быстро: кричал, я помню, машинист Коля Юрасов\*\*\* речь его перемежалась проклятиями и угрозами в адрес высокого и местного начальства, что касается последнего, то их просто не было никого за исключением дежурного машиниста-инструктора. Сообщал ли он кому - либо из руководства о том, что люди возбуждены и идут перекрывать пути, останавливать движение, так же неизвестно. Форма забастовки в виде перекрытия путей и остановки движения, (чтобы не подставлять бригады отправляющихся электричек) была предложена кем – то, тут же на собрании. Одним словом и собрание и последующие затем полчаса прошли без сучка и задоринки, без какого либо влияния руководства. Мы спокойно вышли на пути, последнюю электричку проводили в 21 час. 56 мин. с 7 пути, а в 22ч.04 мин. электричку с 10 пути (сейчас это 13 путь) заблокировали. Машинист этого электропоезда Мушкетов В.И. доложил дежурной по станции Москва – Ярославская, что на путях перед электропоездом стоят люди и ехать на них он отказывается. Почти сразу же подоспели милиция и КГБ. Милиция вначале ни во что не вмешивалась; лишь, когда назревали стычки с пассажирами, они разводили в разные стороны тех и других. Ребята из КГБ вежливо осведомились о предъявляемых нами требованиях и выяснив полное отсутствие, какой либо политики: - «Имеете ли вы что -нибудь против Ельцина?» - сразу же уехали. Пассажиры остановленных нами поездов выходили из вагонов; на Ярославском вокзале сразу всё перемешалось, началась такая неразбериха, что уже непонятно было где бастующие, где пассажиры, где милиция и вообще кто где! Возникали локальные потасовки, преобладали эмоции, людям было всё равно, что у нас: забастовка или ещё что; пассажиры хотели уехать; мало кого из них, устраивала перспектива ночёвки на Ярославском вокзале... Были и такие: - особо ретивые, лезли в драку... Но большинство просило, умоляло отложить забастовку, перенести её на другое время, говорили, что наши действия противозаконны. «Да, противозаконны» - соглашались мы, но как иначе нам обратить внимание на свои проблемы? Но были и такие, кто полностью нас поддерживал, был на нашей стороне. Я наблюдал такую сцену: - какой то помощник, собрав вокруг себя человек двадцать пассажиров, горячо, на высоких тонах, почти кричал следующее: - « Я сегодня вышел на работу, на десять часов водить поезда, взял с собой чай несладкий и два куса хлеба белого!»

В 23 часа прибыло высокое и деповское железнодорожное начальство. Среди местного были начальник депо Москва-2 Иванов В.П., его заместитель по эксплуатации Старателев В.А., машинисты – инструкторы Подулин, Курдаков, Егоров, начальник Московско-Ярославского отделения О.Г.Журов, ревизор по безопасности движения Московско – Ярославского отделения Б.Н.Еремеев, позднее прибыл заместитель министра путей сообщения В.Д.Никифоров, заместители начальника Московской железной дороги В.В.Титов и В.Н.Донцов. Последний, с нами церемониться особо не стал: - «Так, вы все уволены, освободите пути!» Ему смеялись в лицо, дерзили, а он ещё больше заводился: - «Я вас всех под суд отдам», - обращался к милиции, требовал, чтобы они применили какие-нибудь действия и освободили пути. Милиция держалась спокойно, проявляла выдержку: - «Мы вам не подчиняемся, а наше начальство нам никаких инструкций по этому поводу не давало!» К середине ночи подоспели представители различных политических партий, предлагали выдвинуть политические требования, просили написать на плакатах название их партий. Они не понимали, что забастовка стихийная, ею никто не руководит, нет единого ядра, стачкома, нет лидеров и нет конкретных требований. Профсоюз НПЖ И ТС в котором мы все тогда состояли, «папа» Роспрофжела, остался глубоко в стороне, предав своих членов, как предал КПСС, чьим приводным ремнём себя всегда считал.

*Уже потом, в 4 часа утра машинисты Лушин Н. Маркин В. Гильманов А. и я, набросали на полосе серой бумаги для печати предупреждений, наши требования: - зарплату 5000 рублей, возможность встать в очередь на квартиру, нуждающимся предоставить места в детских садах, путёвки каждому машинисту и помощнику и не зимой в «Берёзовую рощу», а летом и в Хосту; конечно, всё это выглядело немного сумбурно. Просматривалось главное: - чтобы все наши требования реализовать, необходимы колоссальные денежные вложения – прим. автора.*

А пока на линии началась дезорганизация движения. Станция Москва-Ярославская оказалась парализованной. Свободных перронных путей для приёма прибывающих электропоездов не оставалось, и они вытянулись хвост к хвосту до станции Лосиноостровская и далее. В эфире слышалось одно слово «забастовка». Машинисты проклинали своих начальников, наперебой слышалось: - «Правильно, давно пора, ну, наконец – то!» Некоторые машинисты, среди которых

были наши товарищи Субботин Е. Корнейчук В. и другие, не отправлялись по разрешающим сигналам светофоров с конечных пунктов.

*Впоследствии их вызовут на разбор и даже будут предприняты попытки их увольнения, но мы этого не допустим, никто из членов локомотивных бригад не пострадает – прим. автора.*

На путях станции Москва-Ярославская горят костры, между ними мечутся пассажиры от одного поезда к другому, надеясь уехать. Прибегает дежурный по линейному пункту Борис Насоновский: - «Ребята разрешите поезд в депо отправить с 6 пути? У кого спрашивает – непонятно! Ему кричат: - «В депо пусть едет, но на его место никого!» Пассажиры поездов отправлялись без задержки, им никто не мешал. НЗ Донцов каждые десять минут бегал звонить, докладывал обстановку, а то вызывали к телефону его, (мобильников тогда ещё не было).

Идёт второй час ночи, все устали, все поняли, что забастовка удалась, что поезда уже не пойдут, угрозами, криком и матом ничего не добьёшься и нужны переговоры.

Воцарилась небольшая передышка. Инициативная группа из четырёх человек собралась на втором этаже линейного пункта. Бастующие локомотивные бригады разошлись по тёплым вагонам электропоездов на перроне. В основу экономических требований, предъявляемых руководству МПС и Московской дороги в лице ЦЗ Никифорова, ЦТ Поддавашкина и НЗ Донцова и Титова, начальника депо Иванова, легло в первую очередь, повышение заработной платы. Её минимальный размер был обозначен машинистом Лушиным Н.В. – 5000 рублей. Переговоры шли тяжело, буксовали. Руководство со своей стороны давило на совесть и цивилизованные методы разрешения трудовых споров, мы отвечали просто: - «Вы нас достали!» Результата не было. Поезда из области в Москву не шли. В 4ч.30 мин. движенцы стали останавливать по станции Пушкино пассажирские поезда и забирали пассажиров с пригородных платформ в Москву. Из Москвы не пошёл первый поезд. Не пошёл и второй. НЗ Донцов уже не угрожал, просил, почти умолял: - «Ребята давайте пустим поезда, решим все вопросы после!» Передайте свои требования. Черновик наших требований был ему передан в руки. В 5ч.10 мин. пошёл первый поезд из Москвы.

Не успел я приехать домой, помыться, перекусить и лечь спать, приезжает нарочный с запиской, в которой говорится о том, что я должен срочно прибыть к начальнику депо Иванову В.П. В кабинете начальника депо, в его кресле восседает НОД Журов О.Г., руководство депо разместилось вдоль стола, там же сидят машинисты Маркин, Лушин, Гильманов...\*\*\*\*. НОД Журов, без единой кровинки на бледном лице, злой как пантера, сообщает всем присутствующим, что за организацию забастовки, остановку движения мы все уволены. «Ну что же» - говорим: - «Увольняйте, - мало вам одной ночи, так поезда прямо сейчас встанут». Поднимаемся и идём к выходу. Нас останавливают. Снова одно и то же: запугивание, давление, словом обработка. Встреча окончилась ничем. Ничем закончилась и встреча локомотивщиков с начальником Московской железной дороги И.Л.Паристым, в красном уголке Ярославского вокзала 29 декабря 1991г. Присутствовали на встрече делегаты от многих депо Московской дороги, люди неробкого десятка. Выступали напористо, эмоционально, в каждом выступлении были злость и отчаяние людей, которым нечего терять. Опоздавший на собрание на целых 40 минут, начальник дороги сразу же заявил, что будет говорить только с активистами, теми, кто подписал требования бастующих. Мы согласились не сразу. Из зала были удалены по инициативе И.Л.Паристого представители средств массовой информации. И на это мы дали своё согласие. Начались утомительные пятичасовые переговоры. По всем нашим требованиям мы получили культурный, со всеми экономическими выкладками, обоснованиями и расчётами, отказ. Я не выдержал в конце, и говорю Паристому: - «Какая у вас зарплата?» Его заместитель по финансовой части сообщает: -1200 рублей. Громче всех засмеялся машинист Лушин. В 17 часов переговоры закончились безрезультатно. Никто не хотел сообщать об этом ожидавшим в зале коллегам. Пришлось мне набраться смелости, выйти на сцену и объявить, что нам отказано во всех наших требованиях. Не успел я закончить, машинист Коля Юрасов спрашивает громко:- «Чем же вы там занимались?» Отвечаю, что слушали сказки «про белого бычка». Рёв негодования и угроз заполнил зал: - «Всё, идём бастовать!»

В 20 часов того же дня, для встречи с бастующими прибыл советник президента Б.Н.Ельцина Станкевич, человек в то время известный часто мелькавший на экранах телевизоров. Он попросил отложить забастовку хотя бы на три дня, обещая за это время помочь в решении наших проблем. Договорённость о приостановке забастовки была достигнута.

Через некоторое время состоялась встреча работников локомотивных бригад с членами правительства Москвы, представителями МПС в Моссовете. Многие требования были удовлетворены. Пусть частично, пусть не полностью, но удовлетворены.\*\*\*\*\* Это был невиданный до той поры прорыв, это была наша общая победа.

Мы достигли главного; мы почувствовали свою силу, мы увидели, что не только начальство, но и власть боится нашей силы и считается с нею. Необходимо одно условие: - мы рабочие должны быть едины, мы должны быть вместе.

27 января 1992 года был создан Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников – РПЛБЖ

В марте 1992года локомотивное депо Москва-2 было разделено на два основных: - депо Москва-2 и депо Пушкино. Но это уже совсем другая история.

*машинист депо Пушкино Мухин А.В. участник забастовки 1991г.*

### **Примечания:**

*\*забастовки локомотивных бригад в 1991г. прошли в депо Тайга, Инская, Батайск, Свердловск.*

*\*\*Обращение Московского координационного совета и стачкома МЖД ко всем машинистам и помощникам машинистов и трудящихся России от 17.12.1991г.: - «Товарищи! Друзья! Мы, машинисты и помощники машинистов, объявляем забастовку с 0 часов 27.12.1991г. и проводим её до момента официального начала переговоров... (Членом совета и стачкома был машинист Грушко В.А. По воспоминаниям В.В.Вепрева «снял на больничный» когда запахло жареным, т.е. возникла угроза репрессий. В.В.Вепрев поставил точный диагноз: - «медвежья болезнь»).*

*\*\*\*Н.Юрасов машинист депо Москва – 2, активно и бесстрашно поддерживал забастовку.*

\*\*\*\*По разным сведениям должны были уволить 9 машинистов депо. Активными и дерзкими действиями по продолжению забастовки удалось отстоять своих товарищей и отменить приказы об их увольнении.

\*\*\*\*\*Протокол о результатах работы трёхсторонней комиссии по рассмотрению требований локомотивных бригад Московской ж.д. по улучшению социально-экономических условий (19.01.1992г.)

---

### Ситуация

#### В КРУГЕ ПЕРВОМ И... ДЕВЯТОМ

Отношения между руководством локомотивного депо Пермь-2 Свердловской железной дороги и работниками данного предприятия, членами РПЛБЖ, никогда не были безоблачными, а сейчас и подавно. Руководство депо, нарушая ТК РФ, Закон «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», отказывается не только сотрудничать, вступать в диалог с представителями свободного профсоюза, но и не считает нужным отвечать на их письменные обращения. А недавно та-акое произошло!

Заместитель начальника депо по эксплуатации Н. И. Кетов при проведении оперативного разбора с машинистом нецензурно выразился в адрес председателя территориальной организации РПЛБЖ А. Н. Волегова. Оно, конечно, понять человека можно. Работа нервная, устал, не сдержался, а может просто привык злоупотреблять крепким словом... Вот только на моей памяти есть случай, когда простой грузчик одного провинциального хлебокомбината тоже не сдержался да и выругался ядреным словом в адрес покотившихся на него металлических тележек. Кто-то из начальства услышал и, решив, что не хорошо ругаться на рабочем месте, вызвал наряд милиции. И препроводили грузчика в отделение милиции, потом осудили на несколько суток за то, что нецензурно выражался в общественном месте. Там простой работяга был, ему, вроде как, и положено время от времени «чужую матушку» поминать, и то наказали, а тут человек, руководящий пост занимающий!

Нецензурщина – это не так уж и страшно. Хуже другое, когда руководители руки начинают распускать, кулаками поучать. Машинист электропоезда Ю. И. Шаповалов, в соответствии с ПТЭ, выявив при приемке электропоезда ряд неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов и жизни пассажиров, отказался от его эксплуатации. При проведении оперативного разбора с Шаповаловым заместитель начальника депо по эксплуатации С. П. Лифанов, находясь, как говорится, при исполнении своих служебных обязанностей, нанес телесные повреждения Волегову. Господа, ну не нравится вам свободный профсоюз, его члены и председатель, но зачем же руки распускать?! Это уж, как понимаете, ни в какие ворота! Кстати, вместо устранения выявленных неисправностей, электропоезд отправили в рейс под управлением машинистов-инструкторов А. Ю. Беляева и В. М. Капнинцева. Данный факт руководством депо почему-то был скрыт, а со стороны начальника депо А. М. Пидяшова никаких действий к Лифанову принято не было.

В настоящее время в отношении Н. И. Кетова и С. П. Лифанова возбуждены уголовные дела.

Ай-я-яй, компания!

Ой, е-ей, коллектив!

Поскольку начальник депо молчит, покрывая неблагоприятные поступки своих заместителей, председатель ППО РПЛБЖ локомотивного депо Пермь-2 В. В. Бобков обратился к более высокому руководству, направив в адрес президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина и начальника Свердловской железной дороги Ш. Н. Шайдуллина письма с изложением происходящего в локомотивном депо Пермь-2 и просьбой разобраться и принять соответствующие меры.

О. Ревзина.

---

### Пересуды

#### ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ

В течение 2005 года машинисту электровоза локомотивного депо Пермь-2, члену РПЛБЖ, Виктору Степановичу Абуткину систематически существенно изменялись условия заключенного с ним трудового договора. В частности, без ознакомления с приказом и получения его согласия, Абуткина неоднократно переводили для выполнения работ по обогреву электропоездов, вследствие чего у него уменьшался размер заработной платы, т. к. оплата труда рабочих локомотивных бригад осуществляется по часовым тарифным ставкам, соответствующим выполняемым работам, а часы работы по обогреву Виктору Степановичу оплачивались по более низким тарифным ставкам. Оплата труда по обогреву по более низким ставкам была введена приказом начальника локомотивного депо Пермь-2 №484 от 05.11.2004 г. «Об оплате работы локомотивных бригад пригородного движения в пунктах оборота».

Абуткин посчитал, что действия руководства депо «по переводу его для работы по обогреву электропоездов и по оплате по более низким тарифным ставкам», также как и приказ №484, незаконным и обратился в суд. В исковом заявлении он попросил признать незаконным приказ №484 и взыскать с ОАО «РЖД» в лице филиала Свердловская железная дорога недоплаченную заработную плату.

Мировой судья судебного участка №3 Железнодорожного района г. Екатеринбурга С. С. Ракимова удовлетворила исковое заявление В. С. Абуткина, признав приказ начальника локомотивного депо Пермь-2 Свердловской железной дороги №484 от 05.11.2004 г. «Об оплате работы локомотивных бригад пригородного движения в пунктах оборота» незаконным, а также вынесла решение о взыскании с ОАО «Российские железные дороги» в пользу Виктора Степановича Абуткина недоплаченную заработную плату в размере 3764 руб. 30 коп. и о взыскании с ОАО «РЖД» госпошлины в доход федерального бюджета в размере 300 рублей.

Соб. инф.

**Учредитель и издатель:** ИК РГЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. **“Локомотивосоюз” Адрес для писем в редакцию:** 107140, Москва, а/я 2. Куликову Е.А. <http://www.rplbg.ru> **E-mail:** [rplbg@mail.magelan.ru](mailto:rplbg@mail.magelan.ru) **Тел./факс:** (495) 156-8545

**По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:** Москва: (495)156-8545, 266-59-51, ж.д., 5-89-96, С.Петербург: (812) 768-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50, Котлас (81-837) 50-556, Вологда (8172) 77-10-24