



Локомотивсоюз

Выпуск № 2 (46)

Март 2002 г.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

В УСЛОВИЯХ ДЕЙСТВИЯ ТРУДОВОГО КОДЕКСА РФ

Делегаты внеочередного съезда РПЛБЖ, обсудив положение, в котором находятся работники железнодорожного транспорта, пришли к выводу, что в настоящее время заработная плата на предприятиях железных дорог России не обеспечивает достойного уровня жизни. Условия труда машинистов, их помощников и других работников железнодорожного транспорта создают прямую угрозу жизни и здоровью работников и не обеспечивают безопасность движения поездов. В условиях проводимой МПС и Правительством РФ реструктуризации железнодорожного транспорта работникам не гарантируется сохранение рабочих мест, переобучение, последующее трудоустройство. Совершенно очевидно, что престиж железнодорожных профессий резко упал.

Профсоюз считает своим долгом приложить максимум усилий к борьбе за установление достойной заработной платы, приемлемых условий труда, защищать работников от необоснованных увольнений. Вступивший в действие Трудовой кодекс Российской Федерации изменил правовые условия деятельности профсоюзов. При этом РПЛБЖ считает, что выполнить эти задачи можно только путем создания сильных первичных организаций, увеличения их численности, правового обучения членов профсоюза, налаживания обмена информацией и опытом между профсоюзными организациями, развития правовых служб и инспекций профсоюза, укрепления финансовой самостоятельности профсоюза, участия в ведении коллективных переговоров с работодателями, укрепления профсоюзной солидарности. Необходимо также участие РПЛБЖ в обсуждении и принятии решений по всем аспектам реформирования отрасли.

УТИХОМИРИТЬ ТИХОМИРОВА

За годы работы председателем профкома, приходилось сталкиваться со многими ситуациями, удивить чем-то уже трудно. Многие пережили, многих «борцов с профсоюзом» укоротили. И, когда уверен, что некоторые вещи просто невозможны в принципе, то рецидивы прошлого способны вызвать удивление даже у меня. **На Тульском отделении Московской ж.д. вновь появился борец с РПЛБЖ – Тихомиров В.Б. – УРБТ.** (Безумству храбрых поем мы славу!) Борец, как я понимаю, идейный, потому, что никто ему этого не поручал. Правда, в своей борьбе использует преимущества служебного положения.

(Что так же не является ноу-хау). Ну, мы-то люди бывалые, и знаем, как носы расширяют себе подобные борцы. Этот случай-тоже не исключение. И хотя я предупреждал ревизора о бесполезности необоснованных «наездов» на членов РПЛБЖ, он не «внял», и в результате- в локомотивном депо Узловая потерял авторитет не только среди рядовых работников, но и ИТР. Первая его несостоявшаяся жертва- член профкома Лякишев А.М. - машинист тепловоза. Не получилось - надо делать выводы. Следующая несостоявшаяся жертва – опять член профкома - машинист Карabanов С.В.- опять срыв. Разозлили ребята ревизора до

предела. Он – то бедный думал, что раз он ревизор, то, естественно, всегда прав. Понятно, жалко его – у человека мировоззрение рушится. Да и нервы сдают. Начинает совершать совсем неадекватные поступки: увидел этого самого Карabanова среди бела дня выгоняющего автомобиль из гаража за пять часов до поездки, и отстранил его от работы. (Закон ревизорам не указ, у них эта самая безопасность, во имя которой они вытворяют все, что в голову взбредет.) А Карabanову палец в рот не клади – тот заявление прокурору о незаконном отстранении от работы. Прокуратура разобралась и вынесла представление о наложении адми-

нистративного взыскания, которое Рострудинспекция и наложила. С чем мы Вячеслава Борисовича и поздравляем! Самое смешное, он считает, что наказали его незаконно. Прокуратура, оказывается не понимает, что в борьбе с работником - начальник всегда должен быть прав. Ну ладно, угомонитесь, так опять нет, подать сюда этого Карабанова!

Случилось у него нарушение режима работы. Не менее пяти оперативок провели по этому поводу. Опять этот негодяй вывернулся! Вот как дальше ревизорам работать в такой обстановке? А между тем нервы совсем сдали. На совещании по безопасности движения в Узловой этот, как он себя величает, ответственный работник, должностное лицо Тульского отделения, попытался облить грязью машиниста Карабанова С.В. и председателя профкома РПЛБЖ Бурцева С.А., на что получил такой отпор, что наверное до сих пор жалеет о том, что распустил язык. Достоянием гласности для всех бригад

стала вся его эпопея борьбы с профсоюзом. Опять же публично уличили во лжи. Смеется все депо. В качестве кого он теперь воспринимается, говорить не буду. Кто-то может, думает, что ревизор в вопросах безопасности движения принципиальный донельзя и поэтому попадает от него не только членам РПЛБЖ и ошибется!

Принципиальность у него - «по-понятиям», избирательная какая-то. К примеру, нарушение режима у Карабанова произошло потому, что он стоял на перегоне за остановившимся по срабатыванию УКСПС пассажирским поездом. Действия машиниста пассажирского поезда по выявлению причины срабатывания УКСПС, а также команды, отдаваемые в этой ситуации из отделения машинисту скорее попадают под определение «преступно - халатных». Нет речи о том, что они неоперативны. Поезд на перегоне продержали около двух часов. Причина серьезная, угрожающая безопасности движения без всяких оговорок. Несколь-

ко километров тащился карданный вал пассажирского вагона, отвалился, машинист его увидел, но не сообразил, что он от вагона. И вот здесь проводится операция прикрытия-разбираются с режимом Карабанова, а случай с падением крупной детали на путь замывается. Вопрос к Геннадию Матвеевичу Фадееву: Вам - то хоть об этом сообщили? Или как? Случай произошел 12 января 2002 на перегоне Караси-Турдей с поездом № 35. Мы не имеем сведений о результатах разбора данного происшествия. Не лучше ли направить энергию ревизора Тульского отделения в нужное русло. Зарплату ему платят не за борьбу с профсоюзом.

С такими ревизорами, на мой взгляд, мы и имеем нынешнее положение с безопасностью движения.

А что же Вячеслав Борисович? А он сейчас с членов профкома перешел на преследование рядовых членов профсоюза. Успехов Вам ! Результат будет тот же.

Иван Контроллеров

Честно говоря

назрела одна проблема, которую нужно обсудить. Проблема щекотливая, финансовая. Вроде бы, среди «джентльменов» и неприлично об этом говорить. Но говорить надо. Ограниченность средств у профсоюза неизбежно сказывается на качестве его деятельности. Вопрос о размере отчислений первичек Исполкому сейчас обсуждать не будем. На мой взгляд, он неприлично мал, и некоторые организации добровольно его увеличили, понимая положение. Поэтому с первых дней своей деятельности Исполком поставил вопрос о наведении порядка в отчислениях взносов. Многие удалось сделать в этом вопросе. Сейчас не составляет никакого труда перечислить те организации, которые не платят взносы. По отношению к неплательщикам пришло понимание, что дальнейшее решение проблемы методами переговоров и убеждения себя исчерпало. И поэтому Исполком принял более жесткие решения в отношении этих организаций. Не хотелось, а приходится выносить на всеобщее обсуждение эту проблему.

Пора сказать о ком идет речь - это организации депо Волховстрой и Калининград. Для примера подробно выскажусь по Волховстрою. Просто лучше владею ситуацией по сравнению с Калининградом. Председатель организации в Волховстрое, кстати, член Исполкома, Б.Харитонов объясняет невозможность отчисления взносов тем, что сбор идет наличкой, т.е. не налажено безналичное удержание взносов. А кто же мешает наладить? Подобные объяснения несерьезны. Во многих организациях не один год взносы собирались и сейчас собираются вручную, что не мешает им выполнять свои обязательства. Но, правда, это в ОРГАНИЗАЦИЯХ. Т.е. там, где они есть и работают. При общении с рядовыми членами РПЛБЖ депо Волховстрой выяснились удивительные вещи, свидетельствующие о полном застое в профсоюзных делах. В депо грубейшим образом нарушается приказ 8 ЦЗ, что и привело к крушению по ст. Заборье. Имеются и другие вопросы, решить которые профсоюз был просто обязан. Казалось бы, с высоким профессионализмом председателя все должно быть по-другому. Но, если он не может ОРГАНИЗОВАТЬ сбор взносов, я уже не говорю о безналичном перечислении, то где же этот профессионализм? Но возникает и другой вопрос: а где же эта организация? Заявляемая Харитоновым численность в 300 человек вызывает большие сомнения. Скорее верится, что там осталось, может быть, какое-то ядро преданных профсоюзу людей, которые не покинут организацию ни при каких об-

стоятельствах, и, взносов которых едва хватает на зарплату председателю. Данная статья - это обращение к ним с предложением разобраться, что же на самом деле у них происходит. Может быть, председатель в силу своей большой занятости в качестве депутата, партстроителя и т.д. уже и не представляет никакой ценности для организации? Может освободить его от профсоюзной должности? Подумать, где больше пользы от него будет, и отпустить с миром? Волховские ветераны и коммунисты, наверное, видят от него пользы больше, чем вы? Пусть тогда они его и содержат! А вы выберите председателя, который все-таки большую часть своей энергии будет тратить на организацию. Подумайте! Пока Исполком РПЛБЖ приостановил свою деятельность по реализации уставных целей в отношении вашей организации. Пора вспомнить про совесть и прекратить паразитировать за счет других организаций.

Заместитель председателя РПЛБЖ С.А.Бурцев

Ложка дёгтя

Неисповедимы пути Господни! Создал он в России две беды – дураков и дороги. Дороги железные, ну а дураки – там же.

Лихорадит Россию. Ком пирамиды верхов докатился и до нас, низов грешных, железнодорожных. Здесь у нас всё давно уже наэлектризовано, комиссия – одна за одной, проверка за проверкой, всяк Балда своё болото мутит! Зачесались чинуши в своих кабинетах, почували видно мозгом спинным, что сократят их чиновничью рать, так неимоверно расплодившуюся. Всех притягивает кормушка, ещё бы! Ведь она столь вождельённую власть даёт, такую жизнь, что прожить её надо так, чтобы не было мучительно больно за упущенные возможности.

Сегодняшние «пань», холопы вчерашние, вышедшие из «грязи в князи», творят «ничтоже сумняшеся» беспредел на железной дороге. Что им мораль человеческая, что законность – всё ни-почём! «Что хочу – то и ворочу» – вот их девиз, принцип работы. Работники, мы, машинисты в частности, для них просто рабсила дешёвая.. Наши проблемы, желания, чаяния – всё для них ноль, мишура. Дорвался до власти и всё, я на коне,-остальные-пешеходы. Попробуй достучаться в кабинет, докричаться до уха, добиться понимания...

*Жизнь тормознулась
На чиновничьем пороге
И дальше некуда
За правдою идти.
Чем больше нам дубов
Назначат на Дороге,
Тем крепче верхнее
Строение пути.*

Эх, такими крепкими задами кабинетными наши дороги замостить бы! Сразу же Россия от обеих бед избавилась – и дураков меньше стало бы, да и дороги укрепились!

Но пока у нас и дороги расхлябаны, да и в кабинетах полным-полно дураков.

*На железной дороге
Всё железно кругом
Издаются приказы,
Словно металлолом.*

*На железных пикетах
Из железа столбы,
Лишь в больших кабинетах
Деревянные лбы.*

О чём это я? Да о работе нашей. Ведь что такое моя работа? День – ночь – полночь, машинист всегда в пути, если ехать невмочь, леденец посо-си.

Моя работа взбирает в себя сразу несколько профессий. Мы и скорая помощь (кирпич в окно, чемодан в голову), мы и юридический орган (я сказала – он мне дал!), и психиатры (я смотрю в окно – там всё плывёт, я и стоп-кран, того!), и пожарные мы (сколько раз бывало!). Здесь уже не Янусом двуликим пахнет, мы гораздо многограннее. Наркологом можно считать меня профессиональным, да и опером по работе с малолетками тоже. И вообще, в рейсе я бог, царь и последний идиот, на которого все службы свои ошибки и недочёты сваливают. Ходят толстые дяди, брюхом размахивая откормленным и спрашивают невпопад про инструкции ЦТ – такую-то, или НЗ – другую. А их столько, что нормальному человеку не упомянуть. И одна другой противоречит. Мне бы за сигналами следить, пассажиров убедить, график выполнить, а тут в кабине, перега-ром дыша сидит дядя и требует от меня дословное изложение инструкции.

Самое интересное бывает, когда что-нибудь случается. Надо выходить из положения, а наставника моего, горе-учителя и след простыл! Зато при разборе в кабинете, он тут как тут! Раздуется от важности, словно павлин, и резюме выносит, где я прав, а где не прав. Учитель ты наш. В разговоре тет а тет он, заглядывая в глаза, пробормочет что-то типа: ну должен же я что-то написать, а то моё начальство по головке не погладит. Вот так и живём на железной дороге по принципу курятника:

- утрись от верхнего,
- клюнь ближнего,
- нагадь на нижнего.

Вот так. А вы говорите равенство, братство, счастье! Измышления всё это идеологические. Никто Вам зарплату нормально не повысит, никто Ваших проблем решать не будет, никому до

Вас, железнодорожники, дела нет. Ваша судьба – в Ваших руках.

А теперь соображайте...

Машинист электропоезда А.Колесов

КОНФЛИКТ

Молот - беременной

В узловском вагонном депо разразился скандал, в который было вынуждено вмешаться высокое железнодорожное начальство. В четверг прошедшей недели сюда тушить страсти приезжал и.о. начальника Московской железной дороги...

КОНФЛИКТ МЕЖДУ коллективом депо и его руководством зрел давно. Не единожды рабочие пытались привлечь на головы своих начальников разнообразные инспекции. Проверки, однако, раз за разом ни к чему не приводили. В конце концов коллектив обратился за помощью к Президенту Путину, копия написанной в прошлом году жалобы ушла начальнику Московской железной дороги. Вот несколько цитат из нее.

«Местные «царьки» (имеется в виду руководство депо. - А.Р.) открывают новые должности, а для кого не удалось пробить должность, оформляют кем угодно, главное, чтобы была приличная зарплата, а «сажают» возле себя. В итоге образовались семейные «кланы» для своих родственников». Одновременно идут «массовые сокращения штатам занятого непосредственно обеспечением безопасности движения поездов».

«Зарплата рабочего вместо роста с каждым месяцем все ниже, а спрос за выполняемую работу все выше. Но «элита», конечно, себя не обижает, к своей зарплате, которая в данный момент в несколько раз превышает зарплату рабочего, ухитряются выписывать басно-

словные помощи и премии...»

По мнению авторов письма, «развал» начался после введения 18-разрядной тарифной сетки на Московской ж.д. - именно тогда, как они считают, начальство взялось на свой лад кроить штатное расписание и зарплату. Кстати, о штатном расписании и «семейных кланах». В депо рассказывают одну презабавную историю о том, как один из местных начальников построил на родном предприятии молодую родственницу. Беременную женщину оформили (внимание!) кузнецом. В руки та молот, конечно, не взяла ни разу, потому что не собиралась - уже через несколько недель благополучно отпустило нового кузнеца в декретный отпуск.

Еще цитата: **«Председатель профсоюза железнодорожных работников несколько раз пытался получить штатное расписание депо, полное Положение о премировании и многое другое, что могло бы прояснить обстановку в депо. Но все попытки получить информацию игнорировались...»**

За раздачей привилегий себе и приближенным начальники депо, как следует из письма, частенько забывали о своих производственных обязанностях, в том числе об обеспечении безопасности движения, что на железной дороге недопустимо.

Письмо начинается просьбой провести компетентную ревизию и навести порядок в депо. На сей раз она была услышана. И в вагонном депо Узловой появились проверяющие.

В результате проверки многие описанные «смутьянами» факты подтвердились - например, «неблагополучное положение с обеспечением безопасности движения» или «превышение контингента работающих».

Вскоре «полетели головы». Должности лишились начальник вагонного депо А. Россихин и главный инженер А. Овчинников. Еще двоим руководителям вlepили по строгому выговору.

Соответствующий приказ датирован 28-м декабря прошедшего года. Тогда бы страстям в депо и затихнуть, однако дело в том, что коллективу о его победе вовремя не сообщили, рабочие продолжали роптать. О сделанных «оргвыводах» рабочим в четверг доложил высокий гость из Москвы - и.о. начальника Московской ж.д. Вадим Морозов и его подчиненный - начальник Тульского отделения дороги Сергей Вязанкин.

Андрей Русанов г.Узловая

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:

Москва (095) 287-92-26
С-Петербург (812) 168-45-24

Учредитель и издатель:

ИК РПЛБЖ

Тираж: 990 экз.

Бесплатно.

«Локомотивосоюз»

Адрес для писем в редакцию:

107140, г.Москва, а/я 2.

Куликову Е.А.

<http://www.rplbg.ru>

E-mail: rplbg@mail.magelan.ru

Тел. факс: (095) 287-9226

Тел. (095) 266-5951