

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

***ЛОКОМОТИВОСОЮЗ***

**ИЗБРАННОЕ**

**2008 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: 109387, Москва, а/я 25. РПЛБЖ <http://www.rplbg.ucoz.ru> E-mail: [rplbgi@mail.ru](mailto:rplbgi@mail.ru) Тел./факс: (495) 972-43-60, (495) 958-26-83, +7906 701-90-86

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (495)972-43-60, ж.д. 4-59-51, С.Петербург: (812) 275-99-15, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50, Котлас (81-837) 50-556, Иркутск 8(902) 177-50-99, Чита 8(3022) 35-87-62

была подтверждена решениями Нагатинского районного суда города Москвы и Московским городским судом.

Несмотря на данные решения судов ОАО «РЖД» отказывается производить начисление и выплату вознаграждения за выслугу лет, что привело к подаче исковых заявлений работниками компании о взыскании не выплаченного вознаграждения.

Решением Мещанского районного суда, вступившим в законную силу, признано законное право работников на получение данного вознаграждения, и в пользу работников с ОАО «РЖД» взысканы суммы, не выплаченные с апреля 2007 года.

Так же мировым судьёй Железнодорожного района города Екатеринбурга признана законность требований работников. Данное решение было вынесено заочно, в связи с тем, что представители ОАО «РЖД», извещённые о дате и времени судебного разбирательства систематически не являлись на данные заседания.

Александр Волегов

им. Всё это время профсоюзному лидеру помогал известный уже в городе сутяжник Сергей Плехов. Юрист-самоучка, он на своей шкуре изучал право в судах. Тоже, как работяга, был дважды уволен, судился и с мэром города и выставлял свою кандидатуру на должность главы города. Сейчас он кроме коммерции, как предприниматель оказывает юридическую помощь несправедливо обиженным.

На многочисленные судебные процессы, поездки в областной суд, по отчетам, ушло ни много ни мало - 72 тысячи рублей. Эту сумму в возмещение судебных расходов после окончания уголовного дела и предъявил Александр Кондрашов своему частному обвинителю. Мировой судья взыскал с Шемякина всю сумму судебных расходов!

Не зря говорят - не рой другому яму, а то сам в неё попадешь! Пути несправедливые не ведут к праведной цели. И ещё, однажды мой кум, когда "лопнул" фонд "Гермес" возглавляемый неким Неверовым, в сердцах верно подметил: - "На Руси фамилии зря не давали!"

"Шемякин суд" (устар. разг.) несправедливый и пристрастный суд, разбирательство (словарь Ожегова).

О.Ю.Косарев  
Председатель ППО РПЛБЖ  
локомотивного депо Сольвычегодск

### ИЗ ЗАЛА СУДА

В Москве и Екатеринбурге прошли судебные заседания по искам работников к ОАО «РЖД» о взыскании вознаграждения за выслугу лет, отменённую в апреле 2007 года, в связи с переходом на новую систему оплаты труда.

Основанием для предъявления исков явилось предписание признавшее незаконность отмены данного вознаграждения, выданное Государственной инспекцией труда в городе Москве. Законность выданного предписания

### СПРОСИТЕ, ДОРПРОФСОЖ, С СЕБЯ!

В декабре прошлого года на дорожной профконференции Московской железной дороги председатель Дорпрофсожа А. Русак открыто заявил, что «по темпам роста заработной платы железнодорожники оказались практически на последнем месте среди работников основных отраслей экономики страны». А РПЛБЖ что твердил?! Вот то-то и оно, что требование РПЛБЖ повышения заработной платы с учетом реального прожиточного минимума вполне обоснованно.

Ведь когда это было, чтобы с железной дороги уходили по собственному желанию?! Сейчас уходят! И не абы кто, а квалифицированные кадры. Так, в 2007 году на Московской железной дороге, особенно в Москве, наблюдался большой отток квалифицированных специалистов. Причина, как правило, в несоответствии заработной платы объему выполняемых работ и предъявляемым требованиям.

«Положением о корпоративной системе оплаты труда, - сообщил А. Русак, - начальникам дорог дано право устанавливать высококвалифицированным работникам (машинистам) выплаты стимулирующего характера. Соответствующее распоряжение дано и у нас (на Московской железной дороге – прим. ред.) на дороге. Однако из-за равнодушия руководителей локомотивного хозяйства и кадровых служб ни один машинист не представлен на установление персонального оклада». Даже то, на что, как говорится, работники право имеют, и того их лишают!

Довел до слушателей А. Русак и информацию о том, сколько за последние два года на Московской железной дороге затрачено на охрану труда. А это сумма приличная. Более одного миллиарда 400 миллионов рублей! Вот только отдача... А отдача оставляет желать лучшего. «За отчетный период, - сказал председатель Дорпрофсожа, - травмированы 140 работников, в том числе 18 со смертельным исходом. В предотвращении подобных случаев свою роль должны

сыграть уполномоченные по охране труда, которых у нас более трех тысяч. Но пока они проявляют себя слабо». Более трех тысяч уполномоченных по охране труда, мягко говоря, «проявляют себя слабо», однако, как только первичные профсоюзные организации РПЛБЖ берутся за наведение порядка в сфере охраны труда, так со стороны руководства сразу же следует: «Оно вам надо? Это не ваше дело!». А почему не наше? Если Роспрофжел может и считает, что на охране труда особо заикливаться не стоит, то РПЛБЖ в стороне не стоял и стоять не собирается! Поэтому, прежде чем скромненько пенять на слабую деятельность уполномоченных по охране труда, равнодушные руководители локомотивного хозяйства и кадровых служб, надо, прежде всего, и с себя лидерам Дорпрофсожа спрашивать. Не думаю, что я не прав. А.Ильин

### В ЛАДАХ НАДО БЫТЬ С МАТЕМИТИКОЙ

По осени прошлого года в депо Пушкино на роскошных и многоцветных, как рождественские ёлки, стендах появилось некое объявление, из содержания которого явствовало, что правовым инспектором теркома Роспрофжел совместно с профкомом при проведении проверки ведения документации в отделе кадров депо Пушкино выявлены нарушения трудового законодательства. А именно, ст.182 ТК РФ «Гарантии при переводе работника на другую нижеоплачиваемую работу». И, дескать, по результатам проверки произведены доплаты шести работникам предприятия, в числе которых и два члена профсоюза РПЛБЖ: С. Н. Кормилицын и В. В. Мисаров. Правда, Кормилицын в объявлении почему-то был назван Кормильциным, но это не суть важно. Важно другое... При чём тут, собственно, профсоюзный комитет Роспрофжел? И где, если уж речь о теркомовской проверке зашла, он был раньше? Впрочем, это не наше дело. Далее в объявлении

приказом об очередном взыскании. В "кадрах" находились ещё пару человек конторских. Пока Александр расписывался в приказе и одновременно препирался с кадровым начальником, ему позвонили на сотовый телефон. Александр по гарнитуре ответил абоненту, что-то не очень приличное. Что конкретно, он и сам не помнит, но столоначальник, принял эти слова в свой адрес. Почему то другие к себе их не приняли? Вот,- видимо подумал он,- удача подвалила! Взяв присутствующих в свидетели, Шемякин обратился с заявлением об оскорблении и привлечении профсоюзника к уголовной ответственности. За Шемякиным, видимо, стояла "честь всей Российской железной дороги", вернее её руководства. А может он решил выслужиться и сам себя посчитал Александром Матросовым, спасающим честь РЖД?!

Не будем гадать. Пути господни не всегда исповедимы. Факт налицо - лед тронулся! Первое апреля оказалось отнюдь не шуточным.

Судебный водоворот стремительно вывел это заявление из милиции в мировой суд и вот адвокат, свидетели и судья сделали своё дело - Кондрашова приговорили к уголовной ответственности - штрафу в 5 тысяч рублей и ещё взыскали 10 тысяч рублей в возмещение услуг адвоката и 3 тысячи в счет компенсации морального вреда.

Вроде бы ещё легко отделался, скажут некоторые. Но Александр и здесь не опустил рук, обжаловал в апелляцию. Котласский федеральный суд постановление оставил в силе. Надзорная жалоба ушла в область. Архангельский областной суд согласился с доводами осужденного и отправил дело на новое рассмотрение.

При новом рассмотрении Котласский городской суд оправдал Кондрашова.

Тут уж и Шемякин стал беспокоиться - он обжаловал судебное постановление в кассации - всё безуспешно. Ещё есть справедливые и порядочные судьи. Но хвала не только

руководили и широким жестом казенные деньги не разбрасывали. Да железнодорожники, в большинстве своем, и Кубок-то этот футбольный не то что «вживую», по телевизору не видели. В наши карманы от этого «разврата» ничего не перепало, а уж если в ближайшем времени и упадет, то только в виде уведомления о сокращении.

Кому война, а кому мать родна. Кому кризис, а кому – всёравно что пожар, который способен списать любые огрехи неумелого руководства. А заодно и помочь начальникам избавиться от неугодных работников.

Не надо думать, что в числе первых на увольнение окажутся только члены РПЛБЖ. Но если кто из членов нашего профсоюза и попадет под сокращение, то **Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников будет бороться за каждого своего человека.**

Пресс-служба РПЛБЖ

### ШЕМЯКИН СУД

Герой этого судебного марафона - Начальник отдела кадров Соль-Вычегодского отделения Северной железной дороги ОАО "РЖД" гр. Шемякин затеял судебную тяжбу с лидером профсоюза, но сам оказался жертвой. Суд постановил взыскать с него 72 тысячи рублей судебных расходов!

Александр Кондрашов, машинист, лидер профсоюза, давно не дает покоя своим начальникам. Он требовал от своего руководства соблюдения трудового законодательства и за это его много раз лишали премии, выносили выговора, пытались уволить. Но, неутомимый борец за справедливость обращался в суды и выходил победителем. Администрация депо тоже не сдавалась и продолжала строить свои козни.

Однажды весной, 1 апреля этого года, в день, который, как всем известно, ещё называют "днем дураков", "днем смеха", его вызвали в отдел кадров ознакомить с очередным

меленькими буковками было прописано, что деньги возвращены без затрат на суды и с работников не взяты никакие проценты, «как это делает профсоюз РПЛБЖ». Ребята, дорогие наши роспрофжеловские лидеры, да разве же невключение на протяжении (более 3-х лет!) «региональной доплаты» в суммы среднего заработка при расчёте отпускных не является нарушением трудового законодательства? Что же вы тут-то молчите? Почему не инициируете проверку исполнения требований ТК РФ в компании ОАО «РЖД»? Это ж сколько можно было бы честно заработанных денег людям вернуть! Да я бы сам первый написал заявление о вступлении в Роспрофжел! Слабо с ОАО «РЖД» пободаться? Или даже «собака не кусает руку дающего?» А может, пока еще распоряжение сверху на проверку не получено, вот и закрываете глаза на явное нарушение ТК РФ?!

А теперь предлагаю заняться обычной арифметикой на уровне примерно пятого класса, хотя сей предмет к числу мною любимых никогда не относился.

В июне 2007г. месячная норма в депо Пушкино составила 159 часов. Тарифная ставка машиниста электропоезда - 80,36 руб. Размер основной премии - 22%. Рассчитаем заработок машиниста за июнь 2007г. А для простоты - без всяких там накруток. Итак:  $159 \times 80,36 = 12777,24$  руб. Теперь посчитаем премию из расчёта 22% -  $12777,24 \times 22:100 = 2810,99$  руб. Сложим эти величины и получим заработок машиниста за июнь 2007г. -  $12777,24 + 2810,99 = 15588,23$  руб.

Однако, благодаря тщательно спланированной и успешно проведённой профсоюзным комитетом РПЛБЖ депо Пушкино и коллективом цеха эксплуатации в мае – июне 2007г. акции в поддержку наших коллег Шильненкова и Степанова, а также обеспечения безопасного проезда пассажиров электропоездов, размер премии машинистам был поднят до 27%, т.е. на 5%. Тогда:  $159 \times 80,36 = 12777,24$  руб. Снова считаем премию, теперь из расчёта 27%: -  $12777,24 \times 27:100 = 3449,85$  руб. Сложим эти величины и получим

заработок машиниста за июнь 2007 г. при 27% основной премии. Это  $12777,24 + 3449,85 = 16227,09$  руб.

Сравним эти величины:  $16227,09 - 15588,23 = 638,86$  руб. Таким образом, каждый машинист депо Пушкино дополнительно получил прибавку к зарплате за июнь, июль, август 2007г. примерно: -  $638,86 \times 3 = 1916,58$  руб.

В июне 2007г. в штате депо числилось 104 машиниста. Значит, общая (приблизительная) прибавка зарплаты по машинистам составила  $638,86 \times 104 = 66441,44$  руб. И это только по одному месяцу! Причём мы не знаем, да и не желаем знать, кто из машинистов в каком профсоюзе состоит. Акцию активно поддерживали и члены Роспрофжел. Мало? Добейтесь, господа роспрофжеловцы, большего!

И самое главное. За повышение заработной платы с работников не взяты никакие проценты, как не взяты они, например, за возврат по инициативе профсоюзного комитета РПЛБЖ незаконно удержанных за непосещение технических занятий сумм. Я ясно излагаю? Причём открыто и не мелкими буквами. Н. Павлов.

*Р. С.: По сведениям, полученным из достоверных источников, руководство компании ОАО «РЖД» рассматривает возможность введения материального поощрения работников «За верность компании» (аналог «выслуги лет»), идею которого мы, РПЛБЖ, подбросили ему совершенно безвозмездно.*

---

### НЕВИДЯЩИЕ ВЫ НАШИ

В локомотивном депо Узловая Тульского отделения Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» с 2002 года токарей, фрезеровщиков, слесарей обучают профессии стропальщика с выдачей соответствующего свидетельства. И каждый год отдел кадров предприятия выдает им профессиональный маршрут для прохождения медицинского осмотра как по основной, так и по дополнительной профессиям. Однако работникам по профессии стропальщик

Несмотря ни на что, Люблинский суд Москвы, однако, занял сторону прокуратуры, а та, судя по всему, руководства РЖД. С таким решением РПЛБЖ, разумеется, не согласился и уже подан иск в суд.

Более подробно о вышеуказанном судебном заседании в следующем выпуске «Локомотивосоюза».

---

### РАЗДАВАЛИ – ВЕСЕЛИЛИСЬ, ПОДСЧИТАЛИ – ПРОСЛЕЗИЛИСЬ

**В конце ноября руководство РЖД сообщило, что будет сокращено 3% работников.**

Дожили! Призрак сокращений добрался и до предприятий ОАО «Российские железные дороги». Нам обещают с 1 января 2009 года не только увольнения, но и сокращение зарплат. Всеми виной, говорят, мировой финансовый кризис, из-за которого РЖД в этом году не получит ожидаемую прибыль. Но людям, которым урезают зарплату, отправляют в неоплачиваемые отпуска, а то и просто выставляют на улицу от этих объяснений не легче.

Ведь еще совсем недавно ОАО «РЖД» позиционировалось как финансово стабильная компания. Высокие железнодорожные руководители уверенно говорили, что ведут РЖД в светлое будущее, трещали о расширении компании и обновлении железнодорожного парка, о сохранении социальных льгот.... Да много чего, подобно Остапу Бендеру, обещали. А как щедро разбрасывались деньги (чего беречь, ведь не свои, казенные!) на футбольный Кубок РЖД (обошедшийся, по слухам, более чем 6 млн. долларов), покупку иностранных игроков, в строительство будущих олимпийских объектов, приобретение акций пострадавшего от кризиса банка «КИТ-Финанс» (и зачем этот банк РЖД? Чьи, интересно, там деньги хранятся? Уж точно, не простых железнодорожников!)... Какой шикарный был «бордельеро»! Только простые работники тут при чем? Мы с вами в долги не влезали, неумело крупной компаний не

**исполнительного комитета РПЛБЖ, стали последние месяцы осени 2008 года.**

Еще в декабре 2007 года ОАО «РЖД» обратилось в Генпрокуратуру с официальной просьбой ликвидации и запрещения нашего профсоюза. Не получилось у железнодорожных руководителей распрощаться с РПЛБЖ. И вот снова представителей РПЛБЖ в ноябре вызвали в суд. На этот раз задумано заставить нас внести изменения в Устав, исключив из него Положение о статусе общероссийского профсоюза, а из названия убрать «Российский». Дескать, так как наш профсоюз не зарегистрирован во всех субъектах Федерации, то и не является общероссийским профсоюзом. Почему мы должны убирать из названия «Российский»? Во-первых, лидеры РПЛБЖ никогда и не заявляли, что первичные профорганизации, а также профгруппы нашего профсоюза действуют во всех филиалах компании. Во-вторых, профсоюз зарегистрирован в России, действует на территории Российской Федерации, а российским, получается, не должен быть. Ситуация на грани цинизма и анекдота. Кстати, судья уже в ходе судебного заседания пыталась выяснить у представителя прокуратуры, чего же он просит: «Вы пять раз уже меняли требования и не можете четко сказать, что вы хотите от профсоюза?» Поинтересовалась она и где в Уставе профсоюза четко прописано Положение об общероссийском статусе РПЛБЖ, на исключении которого представитель прокуратуры настаивает. Долго добивалась ответа, но... Прокуратура подала иск к РПЛБЖ, а четко высказать свои требования даже в судебном заседании не смогла. Дескать, исключите и все, а то двоякое толкование получается. Какое двоякое, у кого оно возникает? Если только у руководства ОАО «РЖД», тогда становятся понятны подсказки и замечания прокурору, которые в судебном заседании позволял себе представитель РЖД. Судья и то не выдержала: «Что за подсказки? Не надо прокурору подсказывать. Он что у нас недееспособный?»

указывают стаж работы с того года, когда они проходят медкомиссию, несмотря на то, что работают с 2002 года. А на неоднократные устные требования произвести им в трудовые книжки запись в соответствии со ст. 66 ТК РФ и заключить дополнительное соглашение к трудовому договору (ст. 60 п. 2 ТК РФ) люди получали отказ. Все это выливалось в то, что люди были лишены оплаты за совмещение профессий, хотя работу по основной и дополнительной профессиям выполняли ежедневно в течение всего рабочего времени.

В связи с этим профком РПЛБЖ локомотивного депо Узловая обратился в Государственную инспекцию труда в городе Москве с просьбой принять меры к устранению нарушений трудового законодательства и привлечь виновных должностных лиц к административной ответственности.

Госинспекция труда в г. Москве совместно с Тульской транспортной прокуратурой провела соответствующую проверку с выездом на место. Изложенные в нашем обращении факты нарушений трудового законодательства в локомотивном депо Узловая (отсутствие дополнительных соглашений к трудовым договорам ряда работников предприятия, дополнительных соглашений о расширении их зон обслуживания в связи с выполнением работниками обязанностей стропальщика) полностью нашли свое подтверждение, как противоречащие ст.ст. 15, 60<sup>2</sup> Трудового кодекса РФ. Также подтвердились и факты отсутствия доплат за выполнение работниками обязанностей стропальщика.

«С целью устранения отмеченных нарушений трудового законодательства Государственной инспекцией труда в г. Москве в адрес руководства локомотивного депо Узловая внесено предписание, обязательное к исполнению работодателем, - сообщил в своем ответе госинспектор труда А. В. Мальков. – Исполнение данного предписания находится на контроле в Госинспекции труда в городе Москве». А вот вопрос о привлечении виновных должностных лиц к административной ответственности за допущенные

нарушения действующего законодательства не рассматривался по причине расторжения к тому времени трудовых договоров с начальником депо и главным бухгалтером.

Все хорошо, что хорошо кончается. Вот только интересно получается. С 2002 года в локомотивном депо Узловая нарушалось трудовое законодательство, а никто из руководства, в том числе и начальник отдела кадров, что же ничего не видели? Странно это как-то, не находите?

председатель ППО РПЛБЖ  
локомотивного депо Узловая  
Тульского отделения Московской ж.д.

### К НАМ ПРИЕЗЖАЛ РЕВИЗОР

**Санкт-Петербургское отделение Октябрьской железной дороги посетил с проверкой сам ЦТ Ю. А. Машталер.**

Вопрос, который приезжал проверять господин Машталер в локомотивное депо Санкт-Петербург-Финляндский, - порядок проведения предрейсовых инструктажей локомотивным бригадам. Вопрос, конечно, нужный и важный. Вот только, как бы прекрасно не был организован порядок проведения предрейсовых инструктажей для локомотивных бригад, один этот вопрос не сможет решить проблем с безопасностью движения поездов.

До решения ситуации по кардинальному увеличению заработной платы и условиям труда для локомотивных бригад, ни о какой безопасности движения поездов и речи быть не может. И если вопрос увеличения заработной платы не находится в сфере компетенции ЦТ, то содержание кабин управления, которые являются для локомотивных бригад рабочим местом, это уж, как говорится, хлеб господина Машталера. А пока рабочие места не будут приведены в соответствие с инструктивными указаниями, то при очередном ЧП мы по-прежнему станем читать телеграммы,

поданном мировому судье, отсутствовала прямо выраженная просьба о привлечении А. Кондрашова к уголовной ответственности за совершение преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 130 УК РФ и др. Кроме того, потерпевший не описал в своем заявлении событие преступления, а лишь указал на то, что Кондрашов в присутствии Черновой, Пантелеева и Шемякина выражался нецензурной бранью. А это фактически административное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 20.1 КоАП РФ, но **В. Зинаков**, уголовное. Да, интересен и тот факт, что в исковом заявлении истец не указал, какая именно отрицательная оценка его личности, выраженная в неприличной форме, унижающая честь и достоинство, была высказана Александром Кондрашовым. Доводов для апелляции оказалось достаточно для того, чтобы, рассмотрев их, заслушав подсудимого, защитника, частного обвинителя и его представителя, суд апелляционной инстанции принял решение:

- приговор мирового судьи судебного участка №4 г. Котласа Архангельской области от 16 мая 2008 г. отменить;
- Александра Геннадьевича Кондрашова по ч. 1 ст. 130 УК РФ оправдать в связи с отсутствием в его действиях состава преступления.

О. Ревзина.

### ВСТРЕТИЛИСЬ В СУДЕ И РАЗОШЛИСЬ... ВО МНЕНИИ

Хоть одно радует. Кризис кризисом, а Новый год наступит точно по расписанию. И 2008 високосный год уйдет в историю. Непростым он выдался для Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников. (Хотя какой год для нашего профсоюза был простым и спокойным?!) Особенно морально тяжелыми, прежде всего для членов

**ИЗ-ЗА БРАННОГО СЛОВЦА...**

**История, произошедшая с работником ТЧ-19 Александром Кондрашовым, 1970 года рождения, женатым, имеющим средне-специальное образование, захватывает, как неразгаданная тайна Лоры Палмер.**

А началось все 1 апреля сего года. Именно в этот день приблизительно в 11 часов Александр Кондрашов в кабинете отдела кадров локомотивного депо Сольвычегодск нарушил общественный порядок путем явного неуважения к работникам отдела кадров предприятия С. Шемякину и Ж. Черновой, а также машинисту тепловоза А. Панелееву, то есть в их присутствии выразился нецензурной бранью. Поступил человек, конечно, не хорошо. Но кто из нас в порыве гнева, не сдержавшись, не употребит неприличное слово? О, таких найдется слишком мало, даже среди начальников! Но для нашего героя обернулась его вольность судебным разбирательством. Посчитав, что Кондрашов в присутственном месте, выражаясь нецензурной бранью, принадлежащей к разряду ненормативной лексики, тем самым проявил неуважение и грубо унизил его честь и достоинство, С. Шемякин отправился в суд.

Мировой судья 16 мая 2008 г. судебного участка №4 города Котласа Архангельской области, рассмотрев уголовное дело в отношении А. Кондрашова по обвинению его в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 130 УК РФ, приговором от 16 мая 2008 года признал его виновным, назначив наказание в виде штрафа в размере 5 тыс. рублей. Также с «приговоренного» в пользу С. Шемякина надлежало взыскать денежную компенсацию морального вреда в 3 тыс. рублей, а также 10 тыс. рублей за расходы по оплате услуг шемякинского представителя. Наш герой с таким решением не согласился и обратился в Котласский горсуд Архангельской области с апелляционной жалобой. Да не просто просил об отмене приговора, но и доводы для этого привел. Например, указал, что в заявлении С. Шемякина,

поступающие из ОАО «РЖД», начинающиеся словами: «Руководство компании обеспокоено...»

...Кстати, в преддверии визита руководителя столь высокого ранга начальник локомотивного депо Санкт-Петербург-Финляндский, почувствовав недомогание, ушел на больничный.

А. Октябрьский.

**ЧУЖИЕ – СРЕДИ СВОИХ, или ХРОНИКА  
БЕСПРЕДЕЛА!**

Нет, не врут календари, утверждая, что високосный год – тяжелый год. Впрочем, для РПЛБЖ за все время его деятельности на железных дорогах страны, легких периодов, честно говоря, месяца три-четыре наберется.

В декабре 2007 года в офис РПЛБЖ неожиданно заявили представители правоохранительных органов с собачкой. Сообщили, был звонок от неизвестного, обязаны проверить. Поразительно: когда кто-то, пусть и кое-где порой, подвергается простому ограблению, милицию призывать на помощь – себе дороже. Нервы поматают, время отнимут, в лучшем случае, кого-нибудь накажут, но, как правило, заявят, что много вас таких, потерпевших (проверено на собственном опыте!). А тут такая активность была проявлена по звонку неизвестного гражданина. Ладно, что-то поискали, собачка походила, понюхала и ушли все ни с чем, то есть не с тем, на что намекал «добропорядочный» аноним. Ну, а дальше понеслось. Исполнительный комитет РПЛБЖ попросили покинуть занимаемые помещения.

В начале марта 2008 года уже в исполком РПЛБЖ позвонил неизвестный гражданин, представившийся сторонником РПЛБЖ, но по причине занимаемого им руководящей должности в компании фамилию утаил. А позвонил нам, чтобы сообщить пренеприятную новость. Якобы один немалый чин в компании с фамилией на М. дал распоряжение убрать первички РПЛБЖ из депо.

Позвонившему, конечно, не поверили. Пусть человек хоть какой руководящий пост занимает, но информация непроверенная. Да и за что убирать наши первички? Действуем в рамках российского законодательства, профсоюз официально зарегистрирован. Но, к сожалению, зря не поверили. Оказывается, на основании факсограммы ОАО «РЖД» от 29.02.2008 г. за №1030/ЦРИ, подписанной НОДРИ Н. Н. Царевой, в срок до 5 марта 2008 г. всем НОД, НДОППР необходимо было до 5 марта подготовить и предоставить в НОДРИ информацию о помещениях ОАО «РЖД» с указанием адреса и технических характеристик, в которых размещаются первичные и территориальные организации Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, с приложением копий договоров, заключенных с данными организациями, иных документов, подтверждающих их размещение в помещениях компании.

...Утром 11 марта в помещение, занимаемое первичкой РПЛБЖ локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской ж. д., явился начальник депо в сопровождении представителей администрации, линейной милиции и охраны и попросил председателя первички на выход. Дескать, депо – режимное предприятие, до получения разрешения на занятие данного помещения оно будет опечатано.

На следующий день в исполком РПЛБЖ стала поступать информация о том, что помещения вынуждены были покинуть первички РПЛБЖ депо Москва-3 (здесь руководство не поленилось, даже замки новые врезало), Пушкино, Железнодорожная, Курск.

Соб. инф.

### **ОТПИСАНО, И С ПЛЕЧ ДОЛОЙ!**

Это даже не статья. Так, реплика. Но горькая, однако.

На днях, проходя в депо Москва-3 мимо стендов, информация на которых посвящена колдоговору, обратил внимание на новое объявление. Из него следовало, что в

Вторым вопросом в повестке дня стоял отчет исполнительного комитета РПЛБЖ. Пленум не предполагает отчета ИК, но руководство приняло решение проинформировать ЦК и профсоюз в целом о деятельности исполкома. А на сегодня он погряз в судебных разбирательствах. К примеру, нами подано только 160 исков по выговорам. Это внутренняя работа, которая на первый взгляд и не видна, поэтому у некоторых складывается впечатление, что исполком наш активностью не страдает. Но на деле все прямо противоположно. Суды у нас могут длиться месяцами, заседания откладываться, в результате, члены ИК, которые в основном и представляют интересы наших членов, мягко говоря, просто не вылезают из Мещанского суда.

Пленум также, рассмотрев заявления первичных профсоюзных организации Северной железной дороги (о структуре дорожных первичных организации РПЛБЖ) и депо Москва-3 Московской железной дороги (о создании комиссии при ЦК РПЛБЖ по рассмотрению поручений ППО РПЛБЖ), вынес по ним положительные решения.

Еще один вопрос, который наиболее оживленно обсуждался участниками Пленума, - это дальнейшие взаимоотношения Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников с Конфедерацией труда России. К сожалению, на сегодня сложилась ситуация, когда де-юре – РПЛБЖ входит в состав КТР, а де-факто – проблемы и заботы нашего профсоюза руководству КТР, грубо говоря, но мягко выражаясь, по барабану. В итоге, Пленум принял решение о выходе РПЛБЖ из состава Конфедерации труда России.

Соб. инф.

профсоюзу? Сергей Линева, председатель первички локомотивного депо Железнодорожная Московской железной дороги, признался, что члены его организации, а также непосредственные участники забастовки считают: «Выиграли от нее исключительно только работники, так как вскоре после акции увеличили заработную плату железнодорожникам. А профорганизация депо Железнодорожная, как и сам профсоюз проиграли». Его поддержал Николай Павлов, председатель первичной профорганизации РПЛБЖ депо Пушкино, члены которой принимало активное участие в апрельской забастовке: «Никаких политических целей мы не преследовали. Никому инаугурацию или выборы срывать не собирались. Мы бастовали только по одной причине – тугоухости руководства ОАО «РЖД» по отношению к работникам. Это причина. А следствием стало критическое состояние на сегодняшний день двух некогда сильных и массовых первичных организаций РПЛБЖ. Так что судите сами, выиграл ли от забастовки профсоюз». Действительно, из первичек депо Железнодорожная и Пушкино, к сожалению, вскоре после апрельской акции железнодорожников начался «исход» членов. На кого-то надавили, припугнули; кого-то руководство рублем «одарило»... Ситуация хорошо известная. «А я очень горд, что участвовал в этой забастовке, несмотря на то, что сейчас временно остался без работы и приходится восстанавливаться через суд, - заявил Дмитрий Краюшкин, единственный участник апрельской акции в депо Домодедово. – Рад, что не без нашей помощи железнодорожникам вскоре увеличили зарплату. Напрасных ситуации не бывает».

Мнение по данному вопросу разделились. Да, забастовка была нужна, и с этим никто не спорил, но результата, на который мы рассчитывали, к сожалению, данная она не принесла. И все же, есть и положительный момент. После данной акции РПЛБЖ заметили в Министерстве транспорта РФ, с нашим профсоюзом стали считаться.

новом колдоговоре сохранены все гарантии и льготы, предусмотренные прежними договорами и соглашениями. Проведя сравнительный анализ данных документов, хочу представить читателям «Локомотивосоюза» свою точку зрения.

Как мне кажется, сохранение гарантий и льгот должно нести в себе понятие не только текстового соответствия прежним документам, но и финансовое.

К моему глубокому разочарованию в новом договоре оказалось все наоборот. Внеся небольшие изменения в текст договора, по сравнению с прежним, сильно меняется финансовая сторона некоторых пунктов. Чтобы особенно не утомлять читателей, перейду к примерам.

Было	Стало
<p>Неработающие пенсионеры – лица, вышедшие на пенсию (в том числе по инвалидности в связи с трудовым увечьем, профессиональным заболеванием или иным возникшим не по вине работника повреждением здоровья) из Компании или до 1 октября 2003 г. из организаций федерального железнодорожного транспорта и состоящие на учете в Советах ветеранов Компании</p>	<p>Неработающие пенсионеры – лица, уволенные по собственному желанию в связи с выходом на пенсию (в том числе по инвалидности в связи с трудовым увечьем, профессиональным заболеванием или иным возникшим не по вине работника повреждением здоровья) из Компании или до 1 октября 2003 г. из организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД», а также действующих в них организаций Роспрофжела.</p> <p>Гарантии, льготы и компенсации, предусмотренные Договором, предоставляются</p>

	неработающим пенсионерам, не состоящим на дату получения указанных гарантий, льгот и компенсаций, в трудовых отношениях с каким-либо работодателем.
--	---

Добавили всего одно предложение, но как изменился состав работников, имеющих право на льготы. То есть если при выходе на пенсию у тебя еще остались силы работать («железка» все не отобрала), следовательно, все твои заслуги «мы» забудем.

Было	Стало
Работникам, уволенным не более чем за два года до наступления общеустановленного возраста для назначения пенсии по старости (возрасту), включая пенсию на льготных условиях, которым в соответствии с Законом Российской Федерации «О занятости населения в Российской Федерации» по предложению государственных учреждений службы занятости (далее – органы службы занятости) досрочно оформлена пенсия, назначается негосударственная пенсия в соответствии с Положением	Работникам, уволенным не более чем за 2 года до наступления возраста для назначения пенсии по старости, включая пенсию на льготных условиях, при ее назначении, в том числе досрочно в соответствии с Законом Российской Федерации «О занятости населения в Российской Федерации», по предложению государственных учреждений службы занятости назначать корпоративную пенсию согласно Положению о негосударственном пенсионном обеспечении работников ОАО «РЖД», утвержденному распоряжением ОАО «РЖД» от 28 декабря 2006 г. № 2580р, и производить выплату

уволился по собственному желанию. И увольняются! А что делать? Не в морду же бить? А есть у нас и такие руководители, которые работников вообще за людей не считают, открыто заявляя, что все они быдло. Ну, раз мы для вас быдло – до свидания! В другом месте наших специалистов принимают с распростертыми руками. Вот так и теряем кадры. А после еще говорим о какой-то безопасности движения железнодорожного транспорта.

...Пока железнодорожные генералы с руководителями рангом ниже все реформируют да реорганизуют, борются с РПЛБЖ, железная дорога теряет тех, кто обеспечивает ее жизнедеятельность. Конечно, еще не вечер, можно что-то изменить. Но хотят ли наши начальники этих самых перемен, как думаете? Правильно думаете.

В. Зименков,  
председатель ПК РПЛБЖ локомотивного депо Узловая  
Тульского отделения Московской ж.д.

### ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ

**15-16 октября в Москве прошел пленум Центрального комитета Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, гостями которого были сотрудник администрации президента РФ А. В. Норин, председатель и сопредседатель объединения профсоюзов России СОЦПРОФ С. А. Вострецов и К. Е. Дранцов, куратор СОЦПРОФ от партии «Единая Россия» Курчак.**

Полгода прошло со дня апрельской забастовки железнодорожников. Срок достаточный для оценки действий и подведения итогов, тем более что большое, как известно, видится на расстоянии. Поэтому неслучайно первым вопросом повестки дня стало обсуждение ситуации с разрешением коллективного трудового спора (подведение итогов, о ситуации в ППО после забастовки и др.

Нужна ли вообще была эта забастовка? Что она дала

увольняться хоть все, за воротами сотни желающих на их места стоят. А вон оно как получилось.... И за воротами никого не видно, и на приглашения с заманчивыми посулами что-то желающих не много. Так, в августе в локомотивное депо Узловая Тульского отделения Московской ж. д. было принято 3 слесаря, а уволилось... 8 (восемь!). На планерном совещании по безопасности движения 3 сентября заместитель начальник локомотивного депо Узловая по ремонту Губанов открыто признал, что на сегодняшний день предприятие **остро нуждается** в слесарях, электроаппаратчиках.

Обидно, что уходят действительно специалисты, знающие свое дело, с большим стажем работы на железной дороге. Кстати, среди покинувших депо были члены РПЛБЖ, грамотные работники, не один год отдавшие железной дороге. А ведь ни для кого не секрет - чтобы, допустим, вырастить из вчерашнего выпускника железнодорожного училища грамотного слесаря по ремонту подвижного состава, не месяц-другой нужен. Да и кому учить, передавать опыт, если наставники уходят?! К сожалению, молодежь и сама не спешит обучаться всем тонкостям профессии. На днях поговорил с одним рабочим, устроившимся слесарем в локомотивное депо весной этого года. Он прямо заявил, что до армии поработает, а там куда угодно, но в депо не вернется. И таких, как мой собеседник, не мало.

В августе в нашем депо увольняющимся предлагали заполнить анкету, указав причину увольнения. Чаще всего, конечно, отмечали низкую заработную плату. Конечно, на сегодня она у тех же слесарей не соответствуют объему выполняемых ими работ. Однако не для всех зарплата стала поводом для увольнения. Отсутствие запчастей, инструментов, нормальных условий труда и, как бы помягче сказать, неуважение работников со стороны руководителей. Как можно нормально работать, если, к примеру, изо дня в день подходит мастер (не бог весть какой начальник!) и, заявляя, что работник его не устраивает, требует, чтобы он

о негосударственном пенсионном обеспечении работников ОАО «РЖД» и производится выплата единовременного поощрения за добросовестный труд в соответствии с подпунктом 4.6.2. Договора;	единовременного поощрения за добросовестный труд в соответствии с пунктом 4.4.1 Договора;
--	---

Очень долго не мог понять, в чем здесь подвох, но после многократного прочтения, с соблюдением правил пунктуации, выяснил (обращайте внимание на расстановку запятых), что ранее негосударственную пенсию назначали при установлении работнику пенсии, а стало - назначение пенсии происходит по предложению службы занятости (больше им делать нечего).

Было	Стало
При увольнении Работников, проработавших в Компании и в организациях железнодорожного транспорта 15 и более лет (за исключением Работников, достигших на момент увольнения пенсионного возраста для назначения пенсии по старости (возрасту), включая пенсию на льготных условиях, или уволенных не более чем за два года до наступления	При увольнении Работников, проработавших в Компании и в организациях железнодорожного транспорта 15 и более лет, за исключением Работников, указанных в подпунктах «а» и «б» настоящего пункта, достигших на момент увольнения возраста для назначения пенсии по старости, и Работников, отказавшихся при создании дочернего (зависимого) общества Компании от трудоустройства в нем на

<p>пенсионного возраста и в соответствии с законодательством Российской Федерации по предложению органов службы занятости, оформивших пенсию досрочно), выплачивать выходное пособие сверх предусмотренного законодательством Российской Федерации за каждый отработанный год в Компании и в организациях железнодорожного транспорта в размере минимальной оплаты труда в Компании на момент увольнения;</p>	<p>равноценном рабочем месте, выплачивать выходное пособие сверх предусмотренного законодательством Российской Федерации за каждый отработанный в Компании и в организациях железнодорожного транспорта год в размере одного минимального размера оплаты труда в Российской Федерации на момент увольнения.</p>
---	---

Чтобы не переписывать каждый пункт, обращаю внимание читателей вот на что. Ранее работникам гарантировались выплаты в размере минимальной оплаты труда в компании, что составляет около 3800 рублей, теперь в размере минимума в РФ – 2100 руб. Изменив только слово, значительно изменилась финансовая составляющая. Таких изменений в новом колдоговоре много.

Было	Стало
<p>Возмещать расходы машинистам и помощникам машинистов</p>	<p>Осуществлять выплаты машинистам и помощникам машинистов локомотивов при работе с пассажирскими, пригородными, грузовыми поездами за поездку туда и обратно</p>

чердаки, лезть на верхотуру, чтобы добыть кабель, или выдирать крюками приглянувшиеся чугунные крышки люков. Тут все, как говорится, под рукой.

О данной проблеме я писал начальнику Московской ж. д., главному инженеру дороги Архипову, начальнику локомотивной службы Московской ж.д. Халяпину. От последнего, правда, пришел ответ. Дескать, благодарим за проявленное внимание, будем стараться. Да, пытаются что-то делать, восстанавливают. Глядишь, а тут опять систему умыкнули. Понятно, что на круглосуточный контроль такого количества электровозов по дороге способна разве что китайская армия. Но нельзя же просто сидеть и ждать, когда гром грянет, очередное столкновение произойдет!

Меня конечно можно упрекнуть, дескать, чего это я «бочку качу» на своих коллег, простых работяг. Начальству значит можно свои карманы набивать, пуская, к примеру, дизеля «под нож» и сдавая затем их в металлолом, а нам нельзя? Нельзя, ребята! Ведь мы с вами железнодорожники и понимаем: рекуперации нет, следовательно, существует угроза безопасности движения. Мы сознательно тем самым подвергаем опасности наши с вами жизни, а не жизнь тех же начальников! Нет, может, кто-то и любит экстрим, тогда, пожалуйста, можно и без рекуперации ездить. Но мне лично пока и на этом свете интересно жить.

В. Алексеев, машинист электровоза.

### ЕЩЕ НЕ ВЕЧЕР?

В последнее время все чаще встречаю объявления, что локомотивное депо Узловая Тульского отделения Московской ж. д. приглашает на работу машинистов, помощников машинистов, слесарей; в Узловское вагоноремонтное депо требуются: и далее приводится список специальностей, в которых сегодня остро нуждается предприятие.

Еще два года назад железнодорожные начальники (кстати, не только наших депо) заявляли работникам, что могут

подумалось, тоже съели. Вот и нет производительности труда, можно сказать о нас.

Кто ответит за весь этот развал на железной дороге, и можно ли с этим безобразием бороться? Он вспомнил, что с этим безобразием ведет постоянную борьбу один малочисленный, но бойкий профсоюз - РПЛБЖ. На членов этого профсоюза устраивают гонения, их прессуют, а они всё гнут свою линию - линию правды и справедливости. «Вот где настоящие мужики», - подумал он. Если бы не РПЛБЖ, то здесь уже давно сделали бы такую же резервацию, которую, по словам командировочных машинистов, устроили для них начальники в депо Мурманска и Кандалакши. Они там давно не люди, которые без прав, но с одними обязанностями.

Он не состоял ни в каком профсоюзе, полагая, что невозможно свернуть шею этому монстру под названием беспредел. Боже, да он словно спал, полагая, что если он один вступит в РПЛБЖ, то от этого вряд ли что изменится. Ведь если каждый так будет думать, то это уж точно ничего не изменится. Он не должен смотреть на других и ждать от них первого шага.

Всё, решено. С утра он пойдет подавать заявление о вступлении в профсоюз РПЛБЖ. Он же человек и хочет быть человеком с большой буквы.

А.Комиссаров.

### ОТЛОЖЕННЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

Чтобы там ни говорили наши начальники, сколько бы ни увеличивали охрану, обещая навести порядок, однако железнодорожный транспорт по-прежнему привлекает внимание охотников за металлом. Некоторые даже умудрились поставить это дело на поток. Так, на Московской железной дороге в последнее время стала «популярной» кража из электровазозов систем рекуперации на медь. Как правило, «любители металсырья» - это сами локомотивные бригады, слесаря. А что? Не надо взламывать подвалы и

<p>локомотивов в поездном движении – за поездку (туда-обратно)</p> <p>продолжительностью не менее 7 часов, в размере установленных в Российской Федерации норм суточных при служебных командировках.</p>	<p>продолжительностью не менее 7 часов в размере, не превышающем суточных по нормам, установленным ОАО «РЖД» для служебных командировок</p> <p>длительностью до 10 дней.</p>
--	--

Внесение изменений в данный пункт было произведено еще в ранее действующем колдоговоре. **РПЛБЖ в судебном порядке было доказано, что работники осуществляющие движение поездов, имеют право на получение данной выплаты не зависимо от вида поезда.** После чего в срочном порядке ОАО «РЖД» совместно с Роспрофжелом внесли изменения в данный пункт, тем самым лишив определенную категорию работников данной доплаты.

Без комментариев!

Было	Стало
Оказывать единовременную денежную помощь в размере не менее	Оказывать единовременную денежную помощь при возвращении

двух месячных тарифных ставок (окладов) по должности, на которую приняты в Компанию, при возвращении уволенных в запас военнослужащих по призыву.	уволенных в запас военнослужащих по призыву на работу в Компанию в размере не менее двух месячных тарифных ставок (окладов).
---	--

Данный пункт меня заинтересовал в плане недосказанности: по какому окладу будем считать причитающиеся суммы (уборщицы или президента) и кто будет это определять?

Данных «улучшений» мною было выявлено множество, все расписывать - не хватит страниц в газете. Но как бывшего машиниста, меня больше всего тревожит один пункт, который на протяжении многих лет внесен в колдоговор, однако при этом ему никто особо внимание не уделял.

*4.1.9. Работникам, связанным с движением поездов и маневровой работой, не прошедшим медицинскую комиссию в порядке, предусмотренном Положением о порядке проведения обязательных предварительных, при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденным приказом МПС России от 29 марта 1999 г. № 6Ц, и приказом Минтранса России от 28 марта 2007 г. № 36 «Об утверждении перечня профессий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте, подлежащих обязательным предрейсовым или предсменным медицинским осмотрам», производить на период переподготовки на производстве или в отраслевых учебных центрах и заведениях подготовки кадров оплату по тарифу (окладу), но не более 6 месяцев.*

Мне могут возразить хороший пункт, чего в нем копать?

миллионов рублей. (Здесь у него не нашлось слов для возмущения!). Интересно только, с какого рожна? Ведь даже оклад первого лица государства, Президента России, всего 232 861 рубль. У премьер-министра доходы еще скромнее - 186 289 рублей. Причем надбавки и поощрения ни Президенту страны, ни премьеру не положены.

Хватило же такому хозяину наглости в прошлом году отнять у ветеранов оплату выслуги лет и при этом заявить, что она растворилась в новых тарифных ставках. Да что же они считают нас тупее паровоза, ведь новые ставки стали одинаковы, что у ветерана, то и у молодого. Интересно, это не за счет ли денег ветеранов нынче пытаются удержать на работе убегающую с железной дороги молодежь? Ну, а как тут не бежать, когда заработки никакие, а условия труда самые что не есть печальные. Да их и вовсе нет! Нет столовых в пунктах оборота локомотивных бригад. Нет туалетов и санузлов на локомотивах, и локомотивные бригады вынуждены справлять нужду на ходу, через открытую дверь кабины. А если захотят перекусить в поездке, то делать это приходится грязными руками. В кабинах грязь и развал, разве что жабы не гавкают. А как может у нормального хозяина не быть элементарных, копеечных лампочек для подсветки скоростимера, чтобы ночью видеть, с какой скоростью ведешь поезд; освещения машинного отделения, чтоб локомотивные бригады не расшибали себе головы и ноги в потемках. Нормальный хозяин не позволил бы устанавливать блоки аппаратуры в шкафах, предназначенных для одежды локомотивных бригад, или пихать ее под спину помощника машиниста. Да и проследил бы он за тем, чтоб в кабинах установили нормальные кресла, а не их жалкое подобие. Ведь от этого зависит работоспособность локомотивных бригад и их здоровье.

«А мою пайку крысы съели, вот кровь и не пошла», - оправдывался ребенок в сцене, которую нельзя смотреть без содрогания, в известном фильме «Щит и меч». Нашу пайку,

попасть на работу. Именно попасть, т. к. транспортные карты с начала года не работают, а по удостоверению на контроле не пропускают. Вот и начинаются унижения машиниста еще до начала его работы. Тот, кто помоложе, перепрыгивает через эти турникеты, как мелкий воришка, другой клянчит на контроле и просит пропустить его, бесполезно объясняя бездушному контролеру, что едет он на работу, а не на дачу. А кто-то выстаивает длинную очередь, чтобы продлить срок действия транспортной карты всего на один месяц, завязывая при этом узелок на память - не забыть вновь пройти ту же процедуру через месяц.

И какой же здесь престиж, когда локомотивные бригады облачили в новую форму. Интересно, кто придумал ее фасон, а главное, кто его утвердил? Ведь такая форма унижает человеческое достоинство. К ней противно даже прикасаться, не говоря о том, чтобы носить. А еще стали следить, чтобы всяк машинист был облачен в нее на работе. В такой-то форме изначально ощущаешь себя человеком второго сорта, а когда стоишь в ней перед начальством, у которых форма весьма приличная, чувствуешь себя уже во всем виноватым. Зачем-то убрали нашу железнодорожную «птичку», заменив ее на непонятный иероглиф, при этом затратив колоссальные деньги. Уж не для того ли, чтоб окончательно стереть с памяти былое величие железнодорожников?

Машинисты-инструктора из наставников превратились в полицаев, которым начальство сверху спускает план на талоны предупреждений, и они этот план строго выполняют. Недавно с ним делал КИП один инструктор. Замечаний он не нашел, но талон забрал. Говорит: «Извини, но ты должен и меня понять». Но если ты человек, то им и оставайся, ниже машиниста не опустят. С заработками стала совсем беда. Раньше то всё думали: вот придет хозяин, тогда и заживем. Хозяин-то пришел, только на поверку оказалось, что он обычный хапуга и рвач, готовый снять с работника последние штаны, чтоб набить свой карман, кладя в него ежегодно 15

В прошлом году пришлось столкнуться в нашем депо с реализацией данного пункта, когда с предприятия уволили помощника по ч. 8 ст 77 ТК РФ «Отказ работника от перевода на другую работу, необходимую ему в соответствии с медицинским заключением, выданным в порядке, установленном федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, либо отсутствие у работодателя соответствующей работы (части третья и четвертая статьи 73 настоящего Кодекса)».

В основном все машинисты и помощники имеют дополнительную профессию слесарь по ремонту подвижного состава. Так вот, при отсутствии на предприятии вакантной должности слесаря, работник будет уволен, так как для «переподготовки на производстве» у предприятий отсутствует лицензия на подготовку кадров. А «в отраслевых учебных центрах и заведениях подготовки кадров» в ОАО «РЖД» готовят только машинистов и помощников. Поэтому данный пункт колдоговора, по моему мнению, не несет никакой обязательности для работодателя и соответственно не гарантирует работникам место в компании, а тем более оплату.

Из всего вышесказанного считаю, что каждый новый колдоговор уменьшает льготы и гарантии работников. Увеличение страниц договора, к сожалению, не приводит к увеличению социальных гарантий работников, при том, что прибыль компании из года в год растёт.

Дмитрий Русинович-Русак.

### **ТАКАЯ ВОТ, БЛИН ДЕМОКРАТИЯ – ИЛИ КТО РАСШИИ СЕБЕ ЛОБ ОБ ПОЛ**

19 марта 2008г. работники подсобных цехов депо Пушкино, под руководством и.о. начальника депо Пушкино Нюхтилина С.В., председателя профкома Роспрофжел Самсонова В.В.!? , не обращая внимания на протесты присутствовавшего здесь же первого заместителя

председателя профсоюзного комитета РПЛБЖ А.В.Мухина, с применением подручных средств, взломав дверной замок, проникли в помещение профсоюзного комитета РПЛБЖ локомотивного депо Пушкино. Было описано и сдано «на ответственное хранение» скромное имущество, которым владела первичная профсоюзная организация РПЛБЖ.

Необходимость таких, столь демонстративно-вызывающих, сколь и торопливо-трусливых действий была тем более сомнительной, потому что, говоря по телефону с начальником депо за полчаса до описываемых событий, я обещал, отложив судебные слушания, в течение часа прибыть в депо с ключами от замка профсоюзного комитета.

Войдя в самый разгар акции по пресечению законной деятельности, законно действующего профсоюзного комитета, в законно принадлежащее ему помещение, я увидел картину сродни изображениям обысков и арестов революционеров – нелегалов, с той лишь разницей, что услужливые и послушные чиновники не рылись в кучах вонючих носков и трусов, грязных простыней и старых лохмотьев, отыскивая бомбы, оружие и запрещённую литературу. Перевернутая мебель, разбросанные документы, газеты, книги и прочая канцелярская мелочь были в беспорядке свалены по углам, усиливая и дополняя разительное сходство с полицейской операцией. Такого сильнейшего ощущения паскудства, омерзения и брезгливости мне не приходилось испытывать даже при встречах в вагонах электричек с бомжами в последней стадии падения. Для полного совпадения в деталях сцены обыска с реальностью не хватало только жирных, скучающих, городских с бляхами на груди и шашками – селёдками на упитанных ляжках.

Предъявлять какие – либо объяснения по фактам взлома замка двери и несанкционированного проникновения в помещение профсоюзного комитета РПЛБЖ начальник депо, вероятно, не счёл для себя нужным и уверен, просто не мог.

Все, наверное, началось с перестройки, когда рухнул Советский Союз. Некогда большая и великая страна развалилась на кусочки независимых государств, в свою очередь, превратившихся в страны третьего мира, а Россию стали называть не иначе как «сырьевой придаток Запада».

В России стал править бал капитал. Живое, человеческое, общение между людьми сменилось на общение денежное. Люди перестали ходить друг к другу в гости. Все это заменилось корпоративными вечеринками, которые кроме возлияния, не приносят радости.

Вот недавно игроки нашей сборной по хоккею стали чемпионами мира. Приятно, конечно. Интересно, а смогли бы они обыграть канадцев, имея заработок машиниста? Как это в свое время сделали игроки знаменитой сборной СССР по хоккею, образца 72-го года (одолев канадских профессионалов!), которые получали примерно столько же, сколько в то время и машинист. Наверное, нет. Неужели, сегодня все дело в деньгах и престиж Родины отстывает на второй план, уступая место капиталу? Выходит, сегодня шелест купюр способен заглушить шелест Российского флага?

То же самое, подумал он, происходит и у нас на железной дороге. Только с деньгами здесь все наоборот. Работники основных профессий имеют заработки, сравнимые с заработком уборщицы в престижном магазине, тогда как сама верхушка имеет по 15 миллионов в год. На что рассчитывает эта самая верхушка? Неужто, на былой престиж? Престиж профессии машиниста, который создавался не одним поколением железнодорожников, сегодня утрачен. Утрачен полностью и безвозвратно! Быть машинистом сегодня не престижно. Что послужило началом этому, он уже вспомнить не мог, хотя здесь много составляющих.

Говорят, театр начинается с вешалки. Железная дорога, наверное, начинается с турникетов, установленных на вокзалах, через которые локомотивные бригады пытаются

некуда. Присел на скамеечку у старой березы. Закурил. Ночная прохлада усиливала терпкий запах молодой листвы. Где-то рядом пел соловей. Белые ночи - прекрасная пора. В душу постепенно начали возвращаться покой и умиротворение. Невольно нахлынули воспоминания.

Он вспомнил, как еще мальчишкой, грезил стать машинистом. Вид машиниста в красивой форме внушал гордость и уважение к этой профессии. Тогда многие ребята мечтали о том же. Престижность профессии машиниста делала свое дело. Конкурс в училище, куда он решил поступать, был огромным, как в институт - 3.5 человек на место. Чтобы увеличить вероятность своего поступления в железнодорожное училище, он отпросился с уроков, т. к. первый день приема документов оказался будним. Желание и настойчивость принесли свои плоды. Его мечта сбылась, он стал железнодорожником.

После окончания училища пришел работать помощником машиниста в это депо. Работа нравилась ему, хотя оказалась не из легких. Особенно тяжело он переносил бессонные ночи и работу по субботам-воскресениям, когда его друзья и подруги проводили выходные дни в веселой компании без него.

Ему вспомнились слова песни, сочиненной железнодорожниками в те далекие времена на слова знаменитой песни из кинофильма «Белое солнце пустыни»: «Ваше благородие, железная дорога, Не даешь ты ничего, Забираешь много. Две стальные нити тянутся вдаль, Не везет в работе, повезет в любви».

...Он улыбнулся. Снова закурил. Да, было тяжело, но работа приносила радость и удовольствие. После поездки было ощущение выполненного долга, что ты внес свой вклад в общее дело и принес пользу для своей большой Родины. Да и заработную плату платили весьма неплохую. Существовал единый, дружный коллектив. Да и просто была уверенность в завтрашнем дне. Куда сегодня все это делось?

Да и зачем? Зачем думать самому, когда есть вышестоящее руководство?

Если же оно, вышестоящее начальство, отцы командиры, профбоссы Свинорыловы и братия шестёрок, холуёв и провокаторов помельче, пониже и пожиже, считают что решили проблему с неугодным и непродажным профсоюзом, - на деле, а не на словах защищая интересы рабочих депо, их ожидает жестокое разочарование: - огромную проблему и головную боль они нажили себе и ближайшее время, без сомнения, докажет это.

«Спецоперации» устрашения подобные описываемой, были проведены несколько ранее в депо Железнодорожная, Курск, Узловая, Москва-3, Москва-пассажирская-Курская.

Чем же, в конце концов, мы так вывели из себя руководство ОАО «РЖД» и Московской железной дороги, что оно умудрилось, даже имея в наличии приличный штат квалифицированных юристов, «наломать целый вагон дров?»

Что ж, попробуем разобраться.

Профсоюз РПЛБЖ всё время своего существования занимается исполнением своей прямой обязанности: - защищает трудовые и социальные интересы, как всех рабочих, так и каждого отдельного члена Профсоюза. Именно поэтому, слово «профсоюз» в привязке к аббревиатуре РПЛБЖ мы пишем с большой буквы. Приводить примеры не станем, хорошая работа в рекламе не нуждается, её и так видно.

Профсоюз РПЛБЖ уделяет постоянное внимание повышению правовой грамотности, просвещению рабочих-железнодорожников, учит их наиболее эффективно защищать свои интересы, на практике правильно применять нормы трудового законодательства, локальных отраслевых нормативных актов и инструкций в отношениях с работодателем. Особенно же задевает начальство, привыкшее использовать по отношению к рабочим свой

административный ресурс в качестве инструмента силового давления, обязанность исполнять законы Российской Федерации. И заставляет руководство всех рангов исполнять нормы этих законов, следовать безоговорочно положениям Трудового Кодекса никто иной, как Профсоюз РПЛБЖ. И это аксиома.

Профсоюз РПЛБЖ прилагает огромные усилия для того, чтобы объединить как можно больше работников железнодорожного транспорта, ведь успешно противостоять системе, в которой меньшинство управляет большинством для извлечения максимально возможной прибыли и которое для сохранения своей власти и своего влияния использует все, зачастую недозволенные, противозаконные, антиконституционные и просто аморальные методы, может только организация рабочих, одной из форм которой, и являются свободные, рабочие профсоюзы и Профсоюз РПЛБЖ в их числе.

Профсоюз РПЛБЖ наносит компании довольно ощутимый материальный вред. Здесь и выигранные судебные тяжбы по региональной доплате, отмены незаконных приказов с последующим взысканием сумм материального и морального вреда понесенного работниками по вине администрации, не считая менее заметных, рутинных действий наших профкомов по защите прав рабочих на местах, - на уровне своих предприятий.

В настоящее время вступило в силу решение Мосгорсуда о незаконности отмены вознаграждения за выслугу лет, признана обоснованность требований Профсоюза РПЛБЖ о возврате должности проводников хвостовых вагонов дизель-электropоездов, решается вопрос о подаче исков в суды по факту дискриминации в сфере труда, *(установлению персональных окладов некоторым «выдающимся» работникам)*.

в 7.30, 16.00; явки - на сутки. Движение по 6-7 часов чистого хода, а тут еще и не отдохнуть нормально. Кстати, вот одна из причин, почему локомотивные бригады и засыпают в поездке. Нет, конечно, наши люди ко всему привыкают. И к тому, что практически постоянно находятся в депо, покидая его только в день зарплаты, чтобы посетить универсам и закупить продукты. И к редким встречам с семьями (ведь домой на неделе не съездить, перетащить в столицу семью, значит, работать только на оплату жилья). Поэтому люди стараются как можно больше работать, набирая часы, чтобы затем перепроситься и домой рвануть хоть на несколько дней. Вот так и живут, не ждут перемен к лучшему.

О. Ревзина

### РАЗМЫШЛЕНИЯ В ЛЕТНЮЮ НОЧЬ

Вот и закончена очередная поездка. На город уже спустились сумерки белой ночи. Он сошел с локомотива. Слегка пошатывало. Не спеша, сдал ключи от локомотива и маршрутный лист дежурному по депо. Теперь он свободен. Только транспорт уже не ходит (развозки в очередной раз не оказалось: то ли сломалась, то ли поехала развозить начальство после очередной гулянки), а идти спать в дом отдыха локомотивных бригад, где кровати имеют характерный железнодорожный запах вперемежку с запахом соляры, не хотелось. За долгие годы работы в депо у него появилось устойчивое отвращение к казенным койкам. Его в очередной раз поразило подобное отношение к локомотивным бригадам, когда им после изнуряющих поездок, выполняемых в нечеловеческих условиях, не могут предоставить элементарного - возможность домашнего отдыха. Но сил возмущаться уже не было.

С помощником вышел из депо. Помощник - парень молодой - взял «шарманку» через плечо и бодрым шагом зашагал домой. Для молодого пацана два часа пешкодралом по ночному городу не в тягость. Ему же деваться было

обсуждать причины, заставляющие слесарей подвижного состава, машинистов и представителей других профессий, занятых на железной дороге, перебираться в Москву. Поговорим о том, в каких условиях приходится жить и трудиться этим "новым москвичам". Локомотивное депо Люблино Московско-Курского отделения. Здесь сегодня можно встретить рабочих из Воронежа, Саратова, Тулы, Свердловска. Для их проживания выделено помещение бывшей раздевалки, которую перегородками поделили на комнаты. И так забавно эти перегородки установлены! До потолка они не доходят, поэтому то, что говорят за "стенкой" хорошо слышно соседям, а уж о том, что готовят в соседней "клетушке", по запахам знает весь этаж. Шкафов нет, личные вещи хранятся в чемоданах под кроватями. Санитарные удобства, как бы помягче сказать, одно место на 36 человек. А здесь же живут и женщины, которым, кстати, выделена "самая лучшая комната" - в центре, без окон, без вентиляции, но с дверью. Да, надо заметить, что в этом же здании на втором и третьем этажах находятся раздевалки для рабочих. Кстати, на втором этаже произошел как-то пожар, шкаф сгорел. Последствия пожара - стены, потолок, проводка - еще и в июле устранены не были, хотя времени было достаточно. Господин Архаров - главный инженер Московской ж. д., как-то приезжал, посмотрел обстановку, оценил ситуацию и сказал, что в течение недели наведут порядок, бригады расселят. Год прошел, но все по-прежнему. Верно говорят: нет ничего более стойкого, чем временное. В комнатах, как правило, ютится по 6-8 человек. И если б это были, к примеру, строители или рабочие коммунального хозяйства, еще как-то можно понять, но локомотивные бригады по 6-8 человек!.. Человек пришел с работы, смотрит телевизор, а его соседу по комнатке надо ехать в поездку, следует отдохнуть, поспать. По секрету мне сообщили, что как-то один из жильцов решил на гитаре поиграть... От гитары остались только щепки. Что делать, нервы... Работа: в 4 часа,

Восстановлены на работе десятки незаконно уволенных работников с оплатой дней вынужденного прогула. И это аксиома.

Но значительно более болезненным, чем материальные издержки, (*подумаешь, миллионом меньше, миллионом больше!*), является для компании урон моральный, подрыв имиджа компании, позволяющий усомниться в том, что в ней свято чтутся Конституция и законы нашего государства. Кроме всего прочего, нельзя исключить распространения инакомыслия на предприятия периферических железных дорог сети, создания в них организаций Профсоюза, что может означать реальную угрозу проведения согласованных протестных действий рабочих - железнодорожников с экономическими требованиями, удовлетворение даже части которых, означает для компании убытки уже совсем другого порядка.

*Славный декабрь 1905года ещё не забыт как рабочими железных дорог, так и новорусской путевойкой аристократией, помнящими как тряслось от страха за свою судьбу российское самодержавие, ещё вчера казавшееся незыблемым и вечным. Память эту не вытравить никакими подачками и мишурой Олимпиад, Кубков ОАО «РЖД» и тому подобными популистскими, и вероятно, не очень дешёвыми мероприятиями....*

Предпринимались ли какие - либо другие методы, кроме силовых, для нейтрализации и ослабления первичной профсоюзной организации РПЛБЖ депо Пушкино? Конечно, и хотя методы эти, особой оригинальностью не отличались, тем не менее, в большинстве случаев действовали, как правило, безотказно. Приведу в качестве примера некоторые известные фамилии бывших членов и активистов РПЛБЖ: - Федосенко, Вепрев В.В., Ботвин, Никулин Н.Е., из последних, - Кретов, Бутырин .... Но.... В отношении председателя профсоюзного комитета и членов профсоюзного комитета РПЛБЖ депо Пушкино система дала явный сбой, как и в

аналогичных попытках, решить, таким образом большой вопрос с председателями других первичных организаций Профсоюза РПЛБЖ. Хотя «цена вопроса», как нетрудно предположить, была на несколько порядков выше по сравнению с той, за которую продались некоторые из наших «бывших борцов и соратников»

Немудрено, что в сложившейся обстановке генералитет «РЖД» и отдел социального обеспечения компании - карманный профсоюз Роспрофжел, чувствуя своё полное бессилие и беспомощность, потеряли терпение, вышли из себя и попытались решить проблему проверенными способами имя которым, административный произвол и репрессии.

Какие же выводы можно сделать по итогам этого, далеко не всеобъемлющего анализа ситуации?

Должностные лица ОАО «РЖД» или Московской железной дороги отдавая приказы, (*заметьте устные!*) своим подчинённым о нарушении Конституции Российской Федерации, продемонстрировали явное пренебрежение установкой действующего Президента РФ В.Путина на создание институтов гражданского общества.

Что такое институт гражданского общества? Это добровольные объединения граждан страны, от домовых и уличных комитетов, до иных общественных объединений, к которым, без всякого сомнения, относятся профсоюзы. Это термометр под мышкой общества. Цель создания и укрепления таких институтов совершенно чёткая: - помочь действующей власти донести суть плана Путина до каждого члена общества. Вторая цель - контролировать исполнение должностными лицами, работодателями, представителями власти, правоохранительных органов (исполнительной властью) требований Конституции и федерального законодательства РФ, т.е. установок и политики власти. Иначе такой власти в ближайшее же время может наступить *кирдык!* Это вкратце.

своей работе, что были основным гарантом безопасности на ЖД в советское время.

Трагизм ситуации по решению суда в том, что уволенные с работы железнодорожники оказались не просто без работы, но и без специальности. Ведь РЖД, как спрут, пронизывает своими щупальцами всю страну, и уволенным забастовщикам теперь негде быть машинистами.

Председатель РПЛБЖ Е. А.Куликов после судебного заседания совершенно определено в интервью отметил, что предстоит апелляция, и борьба будет продолжена. Он также отметил рост забастовочного движения по всей стране и особенно сильное его нарастание в регионах. А главное, сила забастовки очевидна всем. После ее проведения, только за эти два с небольшим месяца, Московская ж.д. четыре раза произвела увеличение зарплаты. Пусть суммарно были выбиты небольшие надбавки, но важен сам факт. Да, цена этого успеха – судьбы уволенных железнодорожников. Поэтому задача борьбы за них стоит очень остро. И очень важно поддержать их сейчас и материально, и морально. На наших глазах разворачивается классовая борьба, появляются первые жертвы. Если у кого еще и был вопрос: есть ли в России пролетариат, - то пусть они посмотрят в глаза и послушают тех людей, собравшихся сегодня в зале суда. Они и есть тот самый пролетариат: все верно понимающий, чутко улавливающий сегодняшней нерв классовой борьбы. Бросить их, не протянуть руку помощи (не только теоретическую и практическую, но и материальную), значит расписаться в собственной несостоятельности.

Нигора Двуреченская

### **ВЫ Ж НЕ РАБЫ!**

В Москву, в Москву, подобно чеховским героиням, устремляются ныне многие россияне. И не столько ради того, чтобы разогнать тоску, походить по музеям да театрам. Среди едущих в столицу и железнодорожники. Не станем пока

За пределами судебного здания, глотнув свежего воздуха, люди воспрянули духом. Лица стали суше и строже, а мысли четко выбивали и отрабатывали планы дальнейших действий. В огне брода нет. Сейчас не наша взяла, но это только запятая. Очевидно, что уволенные железнодорожники стояли за интересы не только своего профессионального коллектива. Они стояли и за нашу с вами безопасность на станциях и на переездах, в электричках и поездах. Сегодня в РЖД условия таковы, что высококвалифицированные рабочие системе не нужны. Зачем платить больше, когда можно за гроши использовать рабский труд гастарбайтеров, поселив их в теплушках, где ночью холод, днем – жара, а из всех удобств – одна выгребная яма. Алчность капитала не имеет границ. «Плюшкин» в кубе, ворочая миллиардами, сокращает ставку помощника машиниста концевого вагона.

Статистика по несчастным случаям на железной дороге неумолимо свидетельствует о росте трагических случаев. Кто не видел, сидя в электричке, бегущего сквозь все вагоны в конец состава помощника машиниста? Туда и обратно – это добрых минут десять, в течение которых машинист остается один. Тяжелым моральным грузом каждый раз ложится на машиниста ответственность за трагедии. Один из них поделился тем, что за последние годы только на его смену пришлось 12 смертельных случаев. Капля за каплей подтачивается отработанная в советское время система безопасности железнодорожного транспорта в стране. А слагают ее не только зарплата машинистов, но и возможность нормального отдыха при скользящем графике работ, в том числе ночных, и качество, и своевременность путевных работ, и возможность повышать квалификацию. Сейчас уже сокращена ставка библиотекаря в депо. Вот так, перекачивая эти крохи в свои безразмерные карманы, нас с вами лишают уверенности в том, что уже завтра вагоны не будут водить люди без всякой традиции и высокой культуры отношения к

Вы господа, саботируете указание действующего Президента страны? Вы не согласны с ним? Вы не хотите создания таких институтов в компании ОАО «РЖД» и препятствуете их становлению и развитию?

Вы игнорируете мнение вновь избранного Президента РФ Д.Медведева о борьбе с «правовым нигилизмом, необходимостью соблюдать законы государства?» Вы против безусловного исполнения Конституции и федеральных законов в «РЖД»?

Или нет? А как же тогда, господа хорошие, расценить и оценить Ваши действия направленные против общероссийского Профсоюза РПЛБЖ - института гражданского общества? Или вам такое общество в России не нужно? Вы против развития демократии в России? Тогда, даже сказать страшно, но по меркам 37года вы, выходит, враги народа!

И попробуйте теперь доказать обратное или докажите, что враги народа и железных дорог страны мы, – Профсоюз РПЛБЖ.

*p.s. К сожалению, топорные действия администрации депо совершенно парализовали деятельность Комиссии по Трудовым спорам депо, усилиями и энтузиазмом её председателя, машиниста Мухина А.В. приобретающей в последнее время быстро растущий авторитет среди работников депо.*

*Дело в том, что в соответствии с трудовым законодательством, техническое обеспечение КТС возложено на работодателя. КТС до последнего времени располагалась в помещении профсоюзного комитета РПЛБЖ, пользовалась его оргтехникой, канцелярскими принадлежностями, документацией и т.п. Администрация депо не выделила КТС ни листа бумаги, ни одной скрепки, не говоря об оргтехнике, помещении, средствах связи и т.п.*

*Такая вот блин, демократия - такая блин, вечная музыка!* Н.С.Павлов

### **КОНТАКТОР ВОЗБУЖДЕНИЯ, ИЛИ МОЗГОВОЕ ОБОСТРЕНИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ**

Потерпев ряд фиаско в залах судебных заседаний, юрслужба Сосногорского отделения Северной ж. д. решила отстоять доброе имя нападками на первичную профсоюзную организация РПЛБЖ. Творческий потенциал бурлил. Поруганная честь взывала к отмщению. Но как собрать схему? Изрядно покопавшись в уставных документах восьмилетней давности, опытные юристы отыскали ряд «нестыковочек». Ликованию и радости не было предела. Схема возбуждения заработала. Перлы один другого лучше рождались из-под шариковой ручки асов юриспруденции. Первым под прицельный залп попал председатель ПК РПЛБЖ. Ну не должен он им быть и все тут! А тому нет бы согласиться (ну не должен, что ж согласен), а не тут то было, не согласился. Взьерошив шариковой ручкой мысленосные кудри, асы юриспруденции решили: ревизионной комиссии у первичной организации быть не должно! И зарядили следующий залп. Но и тут вышла промашка. Оказывается, ревизионной комиссии быть! Им, юристам, видно, невдомек, что надзор за уставной деятельностью общественных объединений (коим является и наш РПЛБЖ) не входит в обязанность прокуратуры, куда они за защитой подались.

...Так и хочется пожелать уважаемым господам начальникам Сольвычегодского отделения Северной ж. д. как можно скорее поставить свой бронепоезд на запасной путь для профилактического ремонта. Заодно и электросхему надо бы прозвонить, поменять ряд электрических аппаратов, а то ведь так и до брака недалеко.

К. Северный.

**воспоминания о дореволюционной Москве – Мещанский суд.**

...15 августа состоялись очередные слушания по делам трех работников ОАО «РЖД», уволенных за активное участие в забастовке весной этого года. Перед защитой стояла задача – доказать право работников выражать свое несогласие с условиями труда методом забастовок без последующих репрессий со стороны работодателей. Абсурдность ситуации заключается в том, что это право, в принципе, является конституционным. Но, вероятно, сень могучего соседа не даром накрывает здание суда со всеми его потрохами. День выдался солнечный и жаркий, напряжение было высоким, людей собралось еще больше, чем 12 августа, когда, собственно, и должно было состояться разбирательство, и когда был проведен пикет. Ожидали очередного откладывания и перенесения заседания либо на другой день, либо на другое время. Но заседание началось всего лишь с получасовым запозданием. Людей загнали на открытые слушания в душный зал, где с большим трудом смогло вместиться всего 12 человек, не считая самих работников суда. Попытки выпросить разрешение на проведение съемки в зале суда были пресечены на уровне хамоватых помощников судьи, не допустивших нас до нее самой. Все эти, вроде бы мелкие, штришки ярко живописали нам, с кем придется иметь дело. Судья Евгения Михайловна Наумова вопреки мнению прокурора, заявившему, что «для увольнения недостаточно было оснований», все-таки без малейшего напряжения совести (на принятие решения суд удалился всего на 5 минут) смогла их разглядеть и отказала в иске о восстановлении на работе потерпевших железнодорожников. Тяжелым ударом рухнуло на присутствующих осознание рабского положения трудового человека, осознание нашего бессилия перед махиной государственной власти в объятиях крупного капитала.

при прочих равных сначала подают на сокращение работников имеющих меньший разряд.

Итак, как видим, увольнение 33 рабочих Воронежского вагоноремонтного завода им. Тельмана произошло не по причине их недостаточной квалификации или нарушения трудовой дисциплины. Всех уволенных объединяет одно: активная жизненная позиция и членство в РПЛБЖ. Однако за это, трудовое законодательство не предусматривает увольнение. Но, видимо, кто-то в руководстве очень уж спешил отомстить, поэтому не стесняясь, и пошли на нарушение закона. Что ж, до встречи в суде!

Соб. инф.

**Р. S.:** 7 июля у здания управления Юго-Восточной ж. д. (г. Воронеж) прошел пикет в знак солидарности с рабочими вагоноремонтного завода им. Тельмана, уволенными за членство в РПЛБЖ, организованный представителями левых молодежных организаций.

**Р. P. S.:** Председателю РПЛБЖ на Юго-Восточной железной дороге Игорю Куликову было отказано в выплате зарплаты. В бухгалтерии предприятия отказ мотивировали тем, что якобы он не предоставил по возвращении из командировки некие «табеля». По мнению же Куликова, отказ в выдаче зарплаты – это своеобразная ему месть со стороны руководства Юго-Восточной ж.д. за принадлежность к РПЛБЖ, а также за его участие 7 июля в пикете. Ведь никогда с него никаких табелей раньше не требовали, и никаких конфликтов по этому поводу не возникало, а уж в командировках он бывал не раз.

---

### В ОГНЕ БРОДА НЕТ

Неподалеку от площади трех вокзалов, под сенью стеклянного мега-монстра РЖД расположилось двухэтажное здание с тихим названием, навевающим

### КАК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ НАЧАЛЬСТВО КОНСТИТУЦИЮ РФ «ПОЧИТАЕТ»

Я чего-то не пойму... Вот есть у нас Конституция и даже два ее гаранта на сегодня в наличии. Есть прокуратура и межрегиональные транспортные прокуроры, Госдума и т. д. На худой конец имеется статья 3 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ», в которой прописано, что законодательство Российской Федерации о железнодорожном транспорте основывается на Конституции и Гражданском кодексе РФ. И вот я никак не пойму, а для кого все это? Ведь если посмотреть на то, как ведет себя порой наше железнодорожное начальство, создается впечатление, что для них закон не писан и никто им не указ.

Неоднократно РПЛБЖ да и простые работяги писали во все инстанции, приводя конкретные примеры откровенного издевательства в ОАО «РЖД» над российским законодательством, а железнодорожное начальство как плевало, так и плюет и на работников, и на законы, и даже предписания транспортной прокуратуры кое-кто из них исполнять не спешит. Более того, нарушения Конституции РФ, прав и свобод граждан, работников компании, после прокурорских предписаний данными руководителями продолжают на качественно новом уровне.

Несколько примеров. Устным распоряжением начальника Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Тульского отделения Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» А. Е. Хачатряна 9 апреля незаконно отстранен от работы машинист дизель-поезда С. В. Спек. Да еще со стороны руководителя в адрес работника прозвучали неприкрытые угрозы, вплоть до обещания, что машинист из квартиры не сможет выйти.

В локомотивном депо Москва-3 работников депо, состоящих в РПЛБЖ, заставляют выйти из профсоюза под угрозой выселения из предоставленных им жилых помещений. Понятно, что не уборщицы нарушают

Конституцию и законодательство о профсоюзах, под явным давлением заставляя людей писать заявления о выходе из РПЛБЖ.

18 апреля в локомотивном депо Железнодорожная в связи с отказом работников выйти из рядов РПЛБЖ, руководством депо во главе с главным инженером предприятия А. Н. Жуковым, зам. начальника депо по эксплуатации А. Н. Александровым была предпринята попытка силового выселения работников из предоставленных им для проживания помещений в доме отдыха локомотивных бригад. И это при том, что с 4-х членов РПЛБЖ, приехавших на работу в столицу из Курска, с момента устройства с них ежемесячно исправно вычитали из зарплаты установленную сумму за проживание.

В деле попытки выселения участвовали сотрудники транспортной милиции С. А. Петров, А. С. Кацуба, А. М. Казаков. Надо заметить, что двое представителей правоохранительных органов были не в форме, а сотрудник транспортной милиции Кацуба вообще из уголовного розыска. Я вот что-то не пойму, каким боком уголовный розыск относится к выселению? Может, мы наконец-то дожили до эры милосердия и сотрудникам уголовного розыска пора идти в управдомы?

Выселение 18 апреля не состоялось. Работников отстояли товарищи по профсоюзу. При этом один из представителей милиции ехидно заметил: «И это из-за двух человек весь сыр-бор?!» Да, господа, даже одного члена профсоюза в РПЛБЖ отстаивают. Выселявшие пообещали вернуться 22 апреля и задуманное ими выполнить. Члены РПЛБЖ в свою очередь пообещали не допустить этого. Но если уж будете выселять, заявили они, то пусть руководство вернет работникам деньги, которые с них без всяких договоров выдирали ежемесячно за проживание, а также выселят зам. начальника депо по ремонту и мастеров, которые тоже проживают в доме отдыха локомотивных бригад. Уж если выселять, то всех, как

Однако реализовать задуманный финт администрации Воронежского вагоноремонтного завода им. Тельмана не удалось. Работники не пожелали участвовать в махинации и принялись отстаивать свои права: создали первичную профорганизацию РПЛБЖ, в которую вошли самые активные представители трудового коллектива направили заявления в прокуратуру и федеральную инспекцию труда; о ситуации на предприятии поставили в известность общественность. И добились - большинство работников будет оформлено переводом на новое предприятие с сохранением существующих условий труда.

Члены профсоюза РПЛБЖ изменили ситуацию в пользу рабочих. Но господа начальники, как нетрудно догадаться, затаив обиду на правдолюбов, в долгу не остались, начав с увольнения активных членов профсоюза. Далее принялись действовать по давно известной схеме: запугивание, давление, требование покинуть ряды свободного, но неугодного руководству профсоюза.

Тридцать три работника предприятия, члена профсоюза РПЛБЖ, оказались уволенными по ст. 81 п. 2 ТК РФ (ст. 81 ТК РФ - это расторжение трудового договора по инициативе работодателя, п. 2 - сокращение численности или штата работников организации). Но ликвидация предприятия, по сути, не состоялась! Более того, данное увольнение проведено с нарушениями трудового законодательства:

- за 2 месяца (!), как это предусматривается трудовым законодательством, профком РПЛБЖ не был надлежащим образом уведомлен о сокращении;

- в нарушение ст. 373 ТК РФ сокращение происходило без учета мнения профсоюза;

- не была принята во внимание квалификация сокращенных работников, то есть под сокращение попали работники 4-6 разрядов, а рабочие с 4-м разрядом остались в штате. Между тем, Трудовой кодекс предусматривает, что

Начальником локомотивного депо Узловая в течение мая ему было объявлено два дисциплинарных взыскания за отказ от посещения планерных совещаний. В судебном заседании представителем Лякишева было заявлено, что работник привлекался к посещению планерных совещаний в свой выходной день, своего согласия на это он не давал. Представителем ОАО «РЖД» факт привлечения работника к работе в выходной день не отрицался, после чего дальнейший процесс был простой формальностью. В пользу А. М. Лякишева подлежит взыскание заработной платы за время вынужденного прогула в размере 48484 руб., а также компенсация морального вреда в размере 3000 рублей.

#### **ЧУВСТВО СОБСТВЕННОГО ДОСТОИНСТВА**

**12 июня 2008 года в Москве напротив здания ОАО "РЖД" прошла акция протеста - пикет - против увольнения 33 рабочих Воронежского вагоноремонтного завода им. Тельмана.**

В связи с реорганизацией предприятия и созданием холдинга "Вагонремаш" руководство вагоноремонтного завода им. Тельмана задумало осуществить хитроумную комбинацию, а именно - рабочим предлагалось подать заявления об увольнении по собственному желанию с последующим обещанием большую их часть принять уже в новое предприятие - ОАО "Вагонремаш". Не сложно догадаться, чем бы обернулось для рабочих такое развитие событий! Это и потеря непрерывного трудового стажа, и права на бесплатный проезд железнодорожным транспортом, и других социальных гарантий. Кроме того, вместо бессрочных трудовых договоров работникам нового холдинга, скорее всего, предложили бы заключение срочных договоров. А некоторым вообще бы отказали, припомнив... Да много чего могли припомнить, например, первоапрельскую шутку.

говорится, по справедливости. 22 апреля выселение членов РПЛБЖ не состоялось.

...Члены РПЛБЖ ничего лишнего не требуют. Ни бойкота Олимпиады в Пекине, ни свободы Тибету, ни отставки правительства. РПЛБЖ требует лишь соблюдения на железнодорожном транспорте Конституции РФ, российского трудового законодательства и простого уважения к работникам со стороны железнодорожного начальства. Но вот я что-то не пойму, почему же, пока нашим начальникам их плевание на Конституцию, на закон сходит с рук?

О. Ревзина

#### **КАК ПРОФСОЮЗ ИЗВОДИЛИ**

**Осенью прошлого года из локомотивного депо Сольвычегодского отделения Северной железной дороги были уволены пятеро работников.**

А в чем провинились железнодорожники? По мнению работодателя, четверо совершили прогул, поскольку отсутствовали на рабочем месте более четырех часов подряд без уважительных причин, а пятый якобы пришел на работу пьяный. Когда суд по иску Александра Кондрашова стал разбираться, где же был машинист, выяснилось, что всю ночную смену он находился на территории локомотивного депо. Просто иногда отлучался с тепловоза в курилку, ходил в туалет, в положенное время пообедал. Ну а как без этого, машинист же не робот! Такая же история и с его помощником Олегом Шпикиным. Другого машиниста Андрея Ярыгина вызвали повесткой в суд в качестве свидетеля, о чем заранее был предупрежден старший нарядчик. Поездка в суд также обернулась увольнением за прогул, как и для помощника машиниста Алексея Балужева. Все четверо были восстановлены судом на работе с выплатой компенсации за дни вынужденного прогула. Представители ОАО "РЖД" подавали кассационные жалобы, но они были оставлены областным судом без удовлетворения. Иск пятого, Олега

Косарева, еще находится на рассмотрении в суде.

В массовых увольнениях явно присутствует какая-то скрытая от глаз непосвященных подоплека. По мнению Сергея Плехова, который представлял в суде интересы четверых незаконно уволенных, работодатель таким образом пытался закрыть рот профсоюзу. Все "прогульщики" состоят в первичной организации Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, причем занимают активную позицию по отстаиванию интересов всех работников локомотивного депо: пишут жалобы в прокуратуру, инспекцию труда, подают иски в суд. Руководству все это, конечно, очень не нравится, потому борцов и решили наказать подобным образом. Но не на тех нарвались.

Е. Несмачная.  
("Правда Севера", 15.04.08)

#### ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

**Е.КУЛИКОВ:** *"...Как председатель профсоюза, в полной мере несу ответственность - моральную и юридическую - за действия организации"*.

16 мая в Государственной Думе прошло заседание постоянно действующей рабочей группы комитета Госдумы по труду и социальной политике по рассмотрению и анализу коллективных трудовых споров и конфликтов в организациях, на котором было рассмотрено обращение активистов Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников Московской железной дороги в связи с конфликтной ситуацией на Московской ж. д. В заседании участвовали, кроме представителей РПЛБЖ и работодателя, заместитель руководителя Федеральной службы по труду и занятости А. Селиванов, представители Общественной палаты, Московской федерации профсоюза, Московского

Следующий момент. Лично я не являюсь организатором. Организатором являлась первичная профсоюзная организация Московской железной дороги, которая является структурным, фактически структурным подразделением профсоюза РПЛБЖ. И потому я, как председатель профсоюза, в полной мере несу ответственность - моральную и юридическую - за действия организации. И на третий, собственно, тоже "да"...

**Р. С.: Хотим довести до сведения всех сомневающихся, что РПЛБЖ не бросал работников, участвовавших в забастовке 28 апреля, среди которых были не только члены нашего профсоюза. РПЛБЖ боролся, и будет бороться за каждого из них!**

#### ПРЕСС-СЛУЖБА ИНФОРМИРУЕТ

В Чите созданы сразу три первичных профсоюзных организации РПЛБЖ: первичная профсоюзная организация Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников строительно-монтажного поезда № 621 - филиала ОАО «РЖДстрой»; первичная профсоюзная организация Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников строительно-монтажного поезда № 618 филиала ОАО «РЖДстрой»; первичная профсоюзная организация Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников работников ОАО «ЗТК» – группа компаний.

\*\*\*

Решением Мещанского районного суда г. Москвы от 23.07.2008 восстановлен на работе машинист тепловоза локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской ж. д. – филиала ОАО «РЖД» А. М. Лякишев, уволенный по п. 5 ст. 81 ТК РФ (неоднократное неисполнение работником без уважительных причин трудовых обязанностей, если он имеет дисциплинарное взыскание).

отобраны под всевозможными предлогами: где ремонт, где просто так замки, петли срезали "болгарками", вешали свои замки, опечатывали помещение. В результате практически всех разогнали. Надеялись, что разбежится и профсоюз. Обработывали членов семей с целью побуждения выхода из профсоюза, выселяли из общежитий работников иногородних. Все это побудило к тому, что, как бы терпеть мы перестали и приняли решение: объявить забастовку первичной профсоюзной организации Московской железной дороги, потому что не ставили своей целью проводить общероссийскую забастовку (нам это не надо было), а просто немножечко встряхнуть работодателя в городе Москве. Выбрали два направления пригородного движения, и 28-го числа без объявления сроков забастовки ее начали. Почему не объявили? Да потому, что как только мы это делаем, тут же идет обращение в суд, и нам запрещают ее проводить. Последствия уже, я думаю, вам понятны. Это так было и сделано. Поэтому прошу депутатов Государственной Думы, представителей государственных структур оказать посильную помощь, с целью убедить компанию, что необходимо вести социальный диалог не только с одним профсоюзом, не только с одним представителем, но, как того требует законодательство, со всеми представителями железнодорожников. Спасибо.

**Председательствующий:** "...". Считаете ли вы данный конфликт трудовым спором? Считаете ли вы проведенную 28 апреля акцию забастовкой? И являетесь ли вы в полной мере организатором этой забастовки, то есть структурой, которая выдвигает требования, с которой необходимо вести переговоры, но которая также должна нести ответственность в том случае, если забастовка будет признана незаконной?

**Е. Куликов:** Я изначально отвечу утвердительно на все три вопроса - да! Во-первых, мы считаем, что данная забастовка является продолжением реализации вопроса по урегулированию коллективного трудового спора однозначно.

**трудового арбитража и др.**

Не известно кому в Роспрофжел или в ОАО «РЖД» пришла идея странным образом проинформировать работников о данном заседании путем листовок, содержащих цитаты, выдернутые из контекстов выступления Е. Куликова, председателя РПЛБЖ. Дескать, посмотрите, что лидер РПЛБЖ заявлял, своих же членов подставил. Что ж, пиар есть пиар. А на каждое действие, исходя из требований того же пиара, должно быть противодействие. И вот "наш ответ Чимберлену" - выступление председателя РПЛБЖ Е. Куликова на заседании рабочей группы комитета Госдумы по труду и социальной политике 16 мая в соответствии с предоставленной нам стенограммой.

**Е. Куликов:** Добрый день, уважаемые коллеги! Оппоненты, друзья и депутаты Государственной Думы. Я начну не с сегодняшнего дня, а вернусь, может быть, примерно года три назад к той ситуации, которая складывалась во взаимоотношениях между профсоюзом локомотивных бригад и компанией ОАО "РЖД".

На самом деле ситуация, которая возникла 28 апреля 2008 года, это не случайное и не спонтанное было действие со стороны профсоюзной организации. Мы неоднократно обращались в адрес компании о необходимости ведения переговоров с представителями профсоюза локомотивных бригад по социальным вопросам, имеющим непосредственное отношение к условиям труда, заработной плате и безопасности движения, которую необходимо соблюдать при выполнении работ.

Однако компания, по пока непонятным причинам, посчитала, что коль скоро профсоюз обладает небольшой численностью, то с нашим профсоюзом нет необходимости вести переговоры, вести диалог, да и, собственно, работать в рамках социального партнерства. Все взаимоотношения сводились только лишь к бумажной переписке по конкретным каким-то локальным вопросам, и плюс еще профсоюз

обращался постоянно в судебные инстанции по отмене тех или иных решений работодателя. Такая ситуация не может продолжаться вечно. Профсоюз неоднократно направлял в компанию требования, опять касающиеся вопросов, связанных с заработной платой, с условиями труда и той же безопасностью, и взаимоотношениями между профсоюзом и работодателем.

Практически за последние, скажем, пять лет не прошло ни одной официальной встречи между компанией и профсоюзом по урегулированию поставленных вопросов. Как правило, это все ограничивалось либо бумажной перепиской, либо неформальными встречами лидеров профсоюза с руководителями департаментов. В мае 2007 года профсоюз выдвинул восемь требований к работодателю, которые были направлены в адрес президента компании; которые, как и во всех предыдущих случаях, были просто проигнорированы. В результате чего, профсоюз объявил о намерении провести 28 ноября забастовку с целью убедить работодателя начать диалог по поставленным вопросам. Однако было обращение в суд, соответственно было принято решение судом о незаконности предполагаемой забастовки. В результате чего, **дабы не подводить работников, которые должны были участвовать в данной акции, профсоюз отменил забастовку и попытался урегулировать опять же поставленные вопросы мирным путем, путем переговоров** (выделено нами - прим.).

Вопросы были простые. Это повышение заработной платы; это изменение условий труда; это проведение аттестации рабочих мест; это введение доплат за работу во вредных условиях труда; это введение должности проводника хвостового вагона (это насущная проблема. Она касается очень многих железнодорожников, да и пассажиров тоже), а также вопрос о необходимости включения в состав комиссии по ведению переговоров и представителя локомотивных бригад, а это предусматривает и трудовое законодательство.

По всем поставленным вопросам консенсус не был найден. В результате чего с ноября по апрель профсоюз проводил определенную работу с членами профсоюза, консультации и пришел к выводу, что необходимо перейти все-таки к конкретным действиям, несколько нестандартным. И принял решение о том, что 28 апреля будет проведена забастовка по трем требованиям. Первое требование касается опять-таки повышения заработной платы. Непонятно по каким причинам на Московской ж. д. ввели для небольшой части работников персональные оклады для машинистов, которые практически в два раза подняли им зарплату. А это, как правило, на предприятиях из 200-300 работающих машинистов - семь-восемь человек имели такую заработную плату и выходили на уровень до 60 тыс. руб. в месяц, притом, что все остальные машинисты имели заработную плату от 25 до 30 тыс. рублей. Мы полагаем, что это не совсем корректно, это есть нарушение действующего законодательства. И предложили компании установить всем одинаковую заработную плату именно на таком уровне, который предусматривался данным приказом 3-Н. Следующий вопрос касается выслуги лет. В 2007 году после введения корпоративной системы оплаты труда и внесения изменений в коллективный договор прекратила свое существование доплата за выслугу лет работникам. Мы полагали, что данное действие было совершено не совсем обоснованно, обратились в ряд инстанций, в том числе в Роструд, который поддержал нашу позицию и выдал соответствующие документы ОАО "РЖД". Но результата также не последовало. Данная выслуга не была восстановлена, работникам не выплачены деньги, которые незаконно у них были отобраны. И последний пункт требований. С ноября нас возмутило отношение компании к членам профсоюза. Началось массированное давление, обработка членов РПЛБЖ с целью их выхода из профсоюза. Были полностью у всех организаций, которым были предоставлены помещения в соответствии с законом,