



Локомотивсоюз

Выпуск № 6 (61)

Июль 2004 г.

Дорогие друзья! Приближается День железнодорожника. От всей души поздравляю вас с нашим профессиональным праздником и искренне желаю вам и вашим семьям успехов во всех делах и начинаниях, крепкого здоровья, оптимизма и уверенности в завтрашнем дне, благополучия и счастья.

Е. Куликов, председатель РПЛБЖ

Официально

В ЕДИНОМ ПРОФСОЮЗЕ ЖИВУТ ПО ЕДИНЫМ ПРАВИЛАМ

9 июля прошел расширенный Пленум Центрального комитета РПЛБЖ.

Всего в повестке дня значилось 5 вопросов. Среди них – о позиции ряда первичных организаций в части соблюдения Устава РПЛБЖ (локомотивное депо Москва 2 Ярославская, Голутвинский филиал локомотивного депо Москва-Сортировочная, локомотивное депо Сызрань). Исполнительный комитет РПЛБЖ принял решение: в связи с отсутствием в реестре Московской железной дороги Голутвинского филиала локомотивного депо Москва-Сортировочная, а также за систематическую (более трех месяцев) без уважительной причины неуплату членских взносов, исключить из реестра (ликвидировать) первичных организаций РПЛБЖ первичную организацию РПЛБЖ Голутвинского филиала локомотивного депо Москва-Сортировочная. С данным решением ИК некоторые члены ЦК не согласились. Обсуждение переросло в дискуссию. «Голутвинская организация довольно сильная. На протяжении 3-х лет ведет активную работу по отстаиванию интересов рабочих» - таково было мнение противников исключения. Присутствующий на заседании председатель первичной организации Голутвинского филиала локомотивного депо Москва-Сортировочная П. Олин попытался объяснить сложившуюся ситуацию в возглавляемой им первичке и договорился до того, что, мягко говоря, сами себе указ, а новый Устав профсоюза не признают, так как он еще не зарегистрирован. «Если мы в едином профсоюзе, то все надо делать сообща, - подвел итог выступлениям членов ЦК председатель РПЛБЖ Е. Куликов. – Наш профсоюз живет по одному Уставу, который приняли на последнем Съезде. Все приняли, кроме Голутвинского филиала и локомотивного депо Сызрань, представители которых неоднократно срывали съезды. Не нужны нам такие профорганизации, которые сами себе устанавливают правила и Устав. А в данном случае разговор не об организации, а об амбициях ее «лидера». Результат голосования по данному вопросу - решение ИК осталось в силе. Члены ЦК приняли решение направить в локомотивное депо Сызрань ревизионную комиссию и делегацию от профсоюза, чтобы прояснить ситуацию в первичке РПЛБЖ этого депо.

На Пленуме также рассмотрены и утверждены сметы расходов ИК, трудовой договор с председателем РПЛБЖ, намечена тактика действий профсоюза в связи с отказом Минюста в регистрации изменений и дополнений в Устав РПЛБЖ.

КОГДА АМБИЦИИ ПРЕВЫШЕ ПРАВИЛ

16 июля в адрес председателя РПЛБЖ Е. Куликова поступила докладная записка от машиниста-наставника локомотивного депо Москва-Сортировочная цеха эксплуатации Голутвин А. Белова следующего содержания: «Довожу до Вашего сведения обстоятельства нападения на меня на моем рабочем месте (комнате инструктажа), совершенного машинистами М. Олиным и И. Пивоваровым.

16.03.04 г. около 17 часов ко мне в комнату предрейсового инструктажа зашел машинист М. Олин. Сел на стул и стал задавать вопросы, не относящиеся к моей компетенции. Я пытался объяснить, что с такими вопросами ему надо обратиться к машинисту-инструктору С. Кононенко, но Олин вскочил со стула, приблизился ко мне. Повел себя агрессивно, схватил за рубашку, порвал ее. Только тогда я понял, что он находится под воздействием алкоголя. Пытался вырваться из комнаты, но дорогу мне преградил вошедший машинист И. Пивоваров. Он захлопнул дверь на защелку, схватил меня за руки, не давая возможности выйти. М. Олин в это время продолжал махать кулаками и нанес мне телесные повреждения, зафиксированные справкой в медпункте нашего участка медсестрой Н. Кириловой. Все это время я пытался убедить их, что вдвоем на инвалида – это не по-мужски. Но в ответ сыпались необоснованные угрозы: зачем я работаю на Васина, что жить мне осталось полчаса. В дверь постучал П. Олин. Они открыли ему. Затем уехали на такси, предварительно вызванным П. Олиным, хотя я сказал Павлу Олину, чтобы он не увозил их, необходимо освидетельствование. На это он мне ответил, чтоб я закрыл рот и пошел...

После этого я вызвал милицию, сообщил о происшедшем и. о. ТЧЗТ Е. Шабанову, освидетельствовался в медпункте, сообщил Вам об этом хулиганском поступке. Происшедшее для меня – это большая душевная травма. В комнате инструктажа повреждены ксерокс (сломана крышка), стул (сломана спинка), ПК (трещины в корпусе), испорчены папки с документами и др. После этого случая я на три месяца попал в больницу. Убедительно прошу Вас установленным порядком произвести разбор этих хулиганских действий с выездом на место».

Члены РПЛБЖ приносят А. Белову извинения за хулиганские действия своих бывших коллег по профсоюзу. А для тех, кто еще сомневался в правильности решения ИК по исключению из рядов РПЛБЖ Голутвинского филиала, даем тему для размышления.

Твои люди, РПЛБЖ!

СВОЙ СРЕДИ СВОИХ

Владимир Николаевич Дульнев в рядах Российского профессионального союза локомотивных бригад со дня создания в вагонном депо Узловая первички РПЛБЖ, которую он четыре года бессменно возглавлял.

Выбрали его на должность председателя первичной организации не потому, что рвался, а потому, что прежде всего пользовался доверием и уважением у коллег по работе. «Когда в нашем депо начался самый настоящий бардак, мы призадумались: «Почему это происходит? Почему руководство не считается с мнением рабочих? Почему премии стали вроде награды сверху, как шуба с барского плеча?» - говорит Владимир Николаевич. – Стали вникать в происходящее, читать специлитературу, приглядываться к работе коллег из других депо... Постепенно пришли к мнению: чтобы чувствовать себя достойно, а не холопами; чтобы с нами работодатели считались, надо возложить ответственность на себя самих. Так четыре года назад появилась в вагонном депо Узловая первичка РПЛБЖ, а вместе с ней и надежда на то, что хоть что-нибудь случится еще при нашей жизни».

Дульнев собственным примером показал, как должен работать настоящий профсоюзный лидер. Характера отзывчивого, прямой души, искренне переживающий за порученное дело – все это не осталось незамеченным. И вскоре численность первичной профсоюзной организации, возглавляемой Владимиром Николаевичем, с 13 человек выросла до 140.

Если выразиться романтическим слогом, то В. Н. Дульнева в полной мере можно назвать Дон-Кихотом, только... как это говорят, «прошедшим сложную эволюцию». Сложную и закономерную, поскольку даже дон-кихоты когда-нибудь устают бороться. «Мы многое сделали по защите прав и интересов работников депо, причем не только членов нашего профсоюза. Потом пришел новый начальник вагонного депо, который планомерно принялся разваливать нашу профорганизацию. Ему, к сожалению, это почти удалось, - вздыхает Дульнев. – Действует он не авторитетом, а давлением, угрозами...»

Административное давление выдержать не каждому под силу. Но Дульнев надеется, что первичка РПЛБЖ в вагонном депо Узловая окончательно не умрет и будет по-прежнему действовать. Правда, уже без Владимира Николаевича. Семнадцать лет он отработал в депо. Прошел путь от слесаря до осматривателя вагонов. Но случилась беда. С 12 июля по состоянию здоровья (последствие несчастного случая) в депо не работает. Однако сидеть, сложив руки, не собирается. Он знает и понимает только одно, что тот, кто делает дело и делает его хорошо, тот и прав, тот и заслуживает уважения.

- Владимир Николаевич, у Вас много наград?
- Наград?.. Не припомню, есть ли они у меня вообще. Премий ни разу не лишили, наказаний точно нет, а награждений... У нас люди работающие не поощряются. У нас поощряются, как правило, прихвостни.

... Полистав трудовую книжку Дульнева, мы все же обнаружили запись о поощрении. В 1997 году Владимира Николаевича наградили Почетной грамотой ко Дню железнодорожника. «Надо же, - удивился Дульнев, - хоть однажды, за 17 лет работы, да отметили, отблагодарили за труд».

О. Казарина

Наградной отдел

«За работу, твердость духа и позицию...»

Приказом президента ОАО «Российские железные дороги» Г. М. Фадеева от 28 апреля т. г. за №95 машинист депо Пушкино Л. Н. Кузнецов награжден знаком «Почетный железнодорожник».

18 мая 2003 года на 125 пути станции Москва-пассажирская-Ярославская при производстве технического осмотра электропоезда ЭР2 1316 была выявлена неисправность рамы вагона 131609 (трещина в балке подвески динамотора), угрожающая безопасности движения поездов. Бригада в составе машиниста Л. Н. Кузнецова и закрепленного помощника машиниста А. А. Левина приняла решение поезд отменить, электропоезд резервом со сниженной скоростью доставить в депо приписки. Осмотр в депо Пушкино с привлечением специалистов с завода МЛРЗ выявил полную непригодность вагона ЭР2 131609 к эксплуатации по причине небеспечения безопасности движения. Констатировано, что в деповских условиях ремонт рамы вагона невозможен. Вагон отставили от эксплуатации.

На ближайшем после выше описанного события совещании с локомотивными бригадами начальник депо А. В. Карасев в своем пространном выступлении уделил данному факту основное внимание. В конференц-зал летели хорошо поставленные рубленые фразы-штампы: «машинист оказался на высоте», «бригада заслуживает самой высокой оценки»... И в заключение своего выступления Карасев пообещал: «Мною приняты все необходимые действия, направленные к награждению машиниста Кузнецова знаком «Почетный железнодорожник». Я гарантирую машинисту эту награду!» Раскрыв рты, внимала начальнику депо наша «зеленая» молодежь. Скептически усмехались знающие цену обещаниям Карасева «старика», поднимавшие депо тогда, когда Алексей Вячеславович был еще ничем не выда-

ющимся помощником машиниста Лешей Карасевым. Впрочем (святая простота!), и из ветеранов кое-кто купился... К Леониду подходили, искренне за него радуясь, поздравляли с обещанной наградой.

Шли недели, складываясь в месяцы. События и рутина будней громоздились одно на другое, заслоня собой и со-вещание, и обещание. Мало-помалу, обо всем стали забывать. Благополучно ушел на повышение Карасев, затем сле-тел с понижением начальником депо Железнодорожная. Гарантии, когда-то им данные, испарились, как пирамида «МММ». Словесную шелуху выдуло из многих лопоухих голов. Ничего не забыл только машинист Кузнецов, вы-шедший к тому времени на пенсию. Обжигали обида да недобрая память некоторых коллег: «Ну что, Леня, просвер-лил дырку, а где значок?»

В конце прошлого года по производственной необходимости я оказался в цехе ремонта. Пришлось, несмотря на возраст, восстанавливать ночами отцепленные неисправные вагоны, благо квалификация позволяла. Там то мы и смогли обсудить с маневровым машинистом Кузнецовым его проблему. Вывод, мною сделанный, Леонида не утешил. Свою кровную награду, сложа руки и дожидаясь внимания от начальства, ему не получить. Предложил иной порядок действий, в целесообразности которого через некоторое время все же удалось убедить Кузнецова. По инициативе профсоюзного комитета РПЛБЖ провели общие рабочие собрания работников цеха эксплуатации с соответствующей повесткой дня, приняли и необходимым образом оформили решения. И дело вышло на новый уровень. Собрания по-ручили профсоюзному комитету РПЛБЖ довести мнение коллектива до начальника управления пригородными пере-возками России В. П. Кельпериса. Документы оперативно передали в управление. Вскоре поступил положительный ответ и из службы пригородных перевозок Московской железной дороги. В результате, награда наконец-то нашла ге-роя! Но почему только одного Кузнецова? Почему забыт молодой и перспективный помощник машиниста Левин? Почему направленные в дирекцию четыре представления там зависли? Впрочем, ответ у меня есть, и в данном случае дирекция абсолютно права. Если такая принципиальность сохранится в будущем, можно быть спокойными, так как вопросы награждений и поощрений должен решать коллектив и только коллектив, а не единолично начальник, как, к примеру, Карасев. Для него, судя по всему, «левые методы» поощрений чуть ли не стали нормой в отношениях с под-чиненными и руководством.

Пользуясь случаем, хотелось бы выразить свою благодарность тем руководителям, которые смогли оперативно решить вопрос с награждением машиниста Кузнецова знаком «Почетный железнодорожник». Отдельное спасибо нашему дружному коллективу, сумевшему доказать, что вместе нам многое по силам.

Поздравляю Леонида Николаевича Кузнецова с заслуженной честным многолетним трудом наградой! Призываю нашу молодежь брать пример с Леонида Николаевича в труде и общественной жизни. Кузнецов – член РПЛБЖ с мо-мента создания профсоюзной первички в депо Пушкино, а это уже целых 12 лет! Спасибо за твою работу, твердость духа и позицию, Леня.

Н. Павлов.

Р. С.: Решением профсоюзного комитета РПЛБЖ перед руководством депо Пушкино поставлен вопрос о поощ-рении помощника машиниста А. А. Левина за бдительность и добросовестное отношение к своим служебным обязанностям.

ГЕРОИ РАБОЧЕГО ОЛИМПА

На прошедшем в Москве Всероссийском съезде рабочих чествовали ветеранов рабочего и профсоюзного движения. За стойкость, преданность делу и личный вклад в развитие рабочего движения 100 человек были награждены медалью-знака «Ветеран рабочего движения». Среди награжденных четверо членов РПЛБЖ: председатель РПЛБЖ Евгений Куликов, председатели первичных профсоюзных организаций Сергей Бурцев (депо Узловая), Геннадий Филатов и Сергей Крючков (депо Москва-Курская),

Пресс-служба РПЛБЖ.

В ИНТЕРЕСАХ ЛЮДЕЙ ТРУДА

На Всероссийском съезде рабочих делегация РПЛБЖ была самой представительной по численности.

10 июля в Москве по инициативе ПРОФЦЕНТРа прошел Всероссийский съезд рабочих, посвященный 15-летию рабочего дви-жения в РФ, участие в котором приняли делегаты от профсоюзных и общественных объединений, представлявшие большинство отраслей экономики и профессий, политических партий... Съезд открыл председатель Оргкомитета М. Б. Кислюк. В своем докла-де Михаил Борисович сообщил о развитии социально-трудовых отношений и актуальных проблемах профсоюзного и рабочего движения, привел примеры успешной борьбы ряда независимых профсоюзов, в том числе и РПЛБЖ, за интересы своих членов. «Серьезную и кропотливую работу по защите интересов и трудовых прав своих членов проводит Российский профсоюз локомо-тивных бригад железнодорожников, - сказал Кислюк. - В арсенале его борьбы – локальные забастовки, пикеты, многотиражная га-зета, листовки... В отличие от просоветского, фактически желтого профсоюза железнодорожников, профсоюз локомотивных бри-гад имеет четкое концептуальное понимание вредности и опасности приватизации железных дорог. Скорее всего, именно по этой причине ни МПС, ни теперь уже ОАО «Российские железные дороги» при попустительстве соответствующих государственных ор-ганов не допускают новый профсоюз к подписанию отраслевого тарифного соглашения, а Минюст упорно отказывает профсоюзу в уведомительной регистрации. В тоже время, вопреки Конституции РФ и международным нормам, Федеральный закон «О железно-дорожном транспорте» запрещает профсоюзу проводить забастовки. Этот правовой тупик требует от нас поиска приемлемого вы-хода, а борьба Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников за свои права, также как и борьба горняков и авиадиспетчеров, нуждается в солидарной поддержке».

Участники Съезда приняли ряд резолюций («О «монетизации» льгот», «О рабочей молодежи», «О единстве действий профес-сиональных союзов и политических партий в интересах людей труда» и др.), в которых закреплены достаточно серьезные обяза-тельства. Единогласно проголосовали за проект постановления «**О солидарной поддержке Российского профсоюза локомо-тивных бригад железнодорожников**»:

ИЗ ВЫСТУПЛЕНИЯ НА ВСР ПРЕДСЕДАТЕЛЯ РПЛБЖ Е. КУЛИКОВА

«Вот уже более 15 лет прошло с тех пор, когда в нашей стране стали появляться первые свободные профсоюзы. Если говорить, к примеру, о железнодорожной отрасли, то такого рода действия имели место еще весной 1989 года, когда машинисты-рефрижераторщики занялись созданием собственного, независимого от ВЦСПС профсоюза. «Жаркое лето» 1989 года стимулировало этот процесс, и в ноябре того же года создается профсоюз на Люблинском литейно-механическом заводе, который входил в систему МПС. В 1990 году появляются первые свободные профсоюзы машинистов в локомотивных депо Московской и Октябрьской железных дорог, а также на Московском метрополитене, так в России возникло свободное профсоюзное движение железнодорожников, ядром и движущей силой которого является сегодня основанный в январе 1992 года Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников.

«...»Мы прибыли на Съезд потому, чтобы своим присутствием показать, что свободное профсоюзное движение продолжает свою борьбу за интересы людей труда, несмотря на все выпавшие на его долю испытания, и что РПЛБЖ, как составная часть этого движения, действующий в нем с первых лет его существования, по-прежнему верен его идеалам и принципам профсоюзной деятельности.

Еще одна важная причина нашего участия в работе съезда – это желание РПЛБЖ обсудить вместе со своими братьями по борьбе за права рабочих самые актуальные для всех нас вопросы и, прежде всего, главный из них: что нужно сделать для того, чтобы уже в недалеком будущем свободное рабочее и профсоюзное движение обрело в общественной жизни России хотя бы тот авторитет, каким оно пользовалось в ней в 1989-1991 годах? С тем, чтобы, наконец-то, осуществить долгожданную демократическую реформу трудовых отношений, без которой невозможно, по нашему глубокому убеждению, перейти к построению в нашей стране социально-ориентированной рыночной экономики – основы «социального государства».

Некоторые острословы любят говорить, что в России сегодня, как и всегда, – две беды: дураки и плохие дороги. Применяя эту поговорку к современному рабочему движению нашей страны, можно выразиться и так: у нас действительно сегодня две беды, но это – пассивность наемных работников, все еще не решающихся в своей основной массе взять ответственность за свою судьбу в собственные руки, и их разобщенность, делающая рабочих легкой добычей для работодателей, даже тогда, когда доведенные до отчаяния они начинают вести против своих эксплуататоров настоящую классовую войну с применением крайних средств, скажем, голодовок или перекрытий железнодорожных и автодорог. Вот почему, даже сегодня, спустя 15 лет после своего возникновения, в свободном рабочем и профсоюзном движении, фактически, отсутствует такой его важнейший элемент как солидарность в борьбе за права российского мира наемного труда, особенно на федеральном уровне, не позволяя ему воздействовать на общественную жизнь страны хотя бы в той степени, в какой это сделали бастующие горняки и солидарные с ними представители других трудящихся летом 1989 года.

Можно было бы, конечно, видеть основную причину сложившегося положения вещей в устойчивости некоторых пережитков нашего недавнего советского прошлого в сознании российских рабочих. Например, во все еще сохраняющейся у многих из них наивной вере, что утверждение царства социальной справедливости в нашей стране без такого их посредственного участия, которое потребует от них колоссального напряжения сил и огромного личного мужества, а будет реализовано с помощью некоего доброго дяди Президента, правительства, депутатов, работодателей и т. п., в том числе и профсоюзных руководителей. Вот и получается, что когда мы, лидеры свободных профсоюзов, поднимаем рабочих на борьбу в защиту их законных социально-трудовых прав, то в бой, как говорится, идут одни «старички», т. е. прошедшие испытания прежних классовых битв активисты и руководители.

«...»Опираясь на собственный опыт, мы пришли к выводу, что нужно и можно противопоставить наступлению объединенных сил правительства и работодателей, действующих нередко при поддержке руководства ФНПР, новую концепцию рабочего единства. В ее основе должен лежать, как нам представляется, последовательный курс на укрепление в первую очередь, низовых структур существующих объединений свободных профсоюзов, на всемерное расширение их влияния в мире наемного труда и налаживания между ними реальной солидарности в борьбе за конкретные права и насущные интересы работников.

Рабочее единство будет в таком случае формироваться по классическим канонам мирового свободного профдвижения как процесс, идущий снизу, с рабочих мест, где и должен закладываться фундамент настоящей рабочей солидарности. И уж только затем, при поддержке этих солидарных, твердо стоящих на ногах свободных профсоюзов, готовых всегда встать на защиту рабочих других профессий, вплоть до забастовки, мы можем начинать реализацию более амбициозных объединительных проектов. «...»

Рабочая солидарность и профсоюзное единство куются, следовательно, на рабочих местах и в процессе борьбы за права рабочих. А не в кабинетах профсоюзных руководителей, даже если речь идет о преданных нашему делу лидерах свободных профсоюзов. Наш опыт показывает также, что такой путь позволяет наиболее эффективно устранить и другие препятствия на пути консолидации сил свободных профсоюзов, а именно: пассивность трудящихся и унаследованный ими от нашего советского прошлого страх перед «начальниками»-работодателями разного уровня; поднять уровень правовой культуры работников, позволив им пройти правовой ликбез через непосредственное участие в социальной борьбе в защиту собственных прав. В том числе и с помощью забастовок, которые сегодня нередко бывают единственным средством «вразумления» неговорящих работодателей с целью заставить их вести со свободными профсоюзами равноправный «социальный диалог», а не навязывать им тот вид «социального партнерства» в духе рекомендаций ФНПР, что является, по сути дела, разновидностью «социального партнерства», всадника (работодателя) и лошади (профсоюза).

Более подробно ознакомиться с выступлением на ВСР Е. Куликова можно на сайте РПЛБЖ: [http:// www.rplbg.ru](http://www.rplbg.ru)

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию: 107140, Москва, а/я 2. Куликову Е.А. <http://www.rplbg.ru> E-mail: rplbgj@mail.magelan.ru Тел./факс: (095) 156-8545
По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (095)156-8545, 266-59-51, ж.д. 5-89-33, 5-89-96, С.Петербург: (812) 168-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (0732) 50-58-38, Пермь: (3422) 21-15-89