

Рубикон

№2(13)
1995

ГАЗЕТА СВОБОДНЫХ ПРОФСОЮЗОВ

Санкт-Петербург

Паровозосоюз,
1917-1921
стр. 2

Проект программного
заявления РПЛБЖ
стр. 4

Шахтерский
бард
стр. 6



Обращение

II съезда Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников к членам нашего профсоюза, к работникам локомотивных бригад России, работникам железных дорог России, ко всем профсоюзам и членам профсоюзов России.

(проект)

Уважаемые коллеги!

Наш профессиональный союз, образованный в 1992 году, прошел первый этап. За это время Мы нарабатывали колоссальный опыт защиты интересов наших членов через переговоры, колдоговора, через судебные дела, через работу с органами прокуратуры и исполнительной власти. Мы убедились, что можем без всякого политиканства решать проблемы, связанные с наведением порядка в условиях труда и заработной платы работников нашей проф-

ессии. Во многих локомотивных депо наладилась деловые и конструктивные отношения нашего профсоюза и администрации. Появляется уважение и понимание нашего стремления к возрождению престижа профессии, свободного труда не за страх, а за совесть, к порядку в нормативной и инструктивной базе, к прекращению правового беспредела.

Но встретили Мы и открытое противодействие, которое поддерживается МПС и администрацией некоторых дорог. Это нормально.

Противоестествен антагонизм между профсоюзами. Но и его можно объяснить - ведь основной «движущей» силой противостоящего нам Независимого профсоюза железнодорожников и транспортных рабочих являются представители администрации. Объединение в одних рядах наемных работников и работодателей приводит к тому, что такой профсоюз работает только во вред.



Обращение

(со стр. 1)

Мы убедились - профессиональный союз в нашей отрасли безусловно должен ставить главной своей целью защиту специфических интересов профессии. В частности - работников локомотивных бригад. На российской железной дороге до 1919 года было 2 десятка профессиональных союзов, которые между собой жили дружно и решали свои проблемы на принципах равноправия и взаимоважания. Тогдашние железнодорожники не помышляли и не собирались менять такое единение на псевдоединство в одном профсоюзе. Не собирались отдавать решение специфических интересов своих профессий в руки непрофессионала, функционера. За них и за нас это сделали, применяя страх, ложь и насилие. Локомотивные бригады были «загнаны» в депо для разрушения их корпоративности, для реализации лозунга «уравнять всех и вся». Кто от этого выиграл? Никто, кроме чиновников. А проиграли все. И в первую очередь - железные дороги, которые развалились еще до перестройки. Проиграла безопасность движения, которую пытаются удержать изданием грозных приказов и многотомными инструкциями, увеличением контролеров и ревизоров. Проиграла дисциплина, которую пытаются поддержать чистым администрированием.

Возрождение нашего профессионального союза не связано с победными маршами и стопроцентным охватом работников нашей профессии. Это не легкий шаг - от униженности и бесправия к самоуважению и порядку. Между ними - страх лишиться работы, грозный взгляд начальника и боязнь остаться без поддержки своих коллег. Но для того Мы и прошли первый трехлетний этап, чтобы другим легче было сделать этот шаг. Мы себя уже не предадим. С нами рядом наши коллеги. Мы всегда чувствуем рядом плечо свободных профсоюзов транспортных отраслей - авиадиспетчеров, летчиков, бортпроводников, моряков морского и речного флота, докеров. С нами рядом горняки России. С нами рядом другие свободные профсоюзы.

Впереди много работы. И одна из главных задач - быть услышанными и поддержанными каждым машинистом и помощником машиниста, другими работниками нашей профессии. При этом еще сложнее быть понятыми и поддержанными работниками других профессий железной дороги. Мы надеемся, что этот рубеж будет преодолен. Вместе мы справимся, потому что «в единении - сила», как гласил лозунг Союза паровозных бригад.

1-3 марта 1995 года,
Москва

Машинист —

В бурном 1905-м председатель Совета министров Сергей Витте принимал делегацию Всероссийского железнодорожного союза. Как вспоминал лидер ВЖС Михаил Орехов, делегаты были сплошь из революционно настроенных служащих, лишь один депутат от рабочих - машинист Строков, совершенно оцалевший в вельможных апартаментах. Витте обращается к присутствующим: «Неужели и вам необходимо Учредительное собрание?» Делегаты солидно и аргументированно отвечают, и только Строков «вопит»: «Га, Ваше сиятельство, жить стало невмоготу!»

Ну как не улыбнуться над полуграммотным стариком-машинистом, «забитым царским режимом». А вот почему рабочие послали к Витте не деподца, не гутайца, а - машиниста, читателя и неводмока. Между тем, работа машиниста считалась на железных дорогах «сердцевинной». Это была профессия сплошной грамотности. И вообще, достаточно почитать собственноручные требования и заявления паровозных бригад того же 1905 года, чтобы сильно усомниться в конфузе бедного машиниста перед всемогущим Витте.

Да, служба в паровозных бригадах по престижу не уступала воинской. Были здесь свои чины: кочегар, старший кочегар депо, помощник машиниста, машинист. Старшинство соблюдалось и по чинам, и между бригадами, которые делились на маневровые, товарные и, высшего класса, пассажирские. Работа была сложная и тяжелая: сутками в пути враскачку на ногах, на нервах, в грохоте, в день и ночь.

Но соответственно этот труд и оплачивался. Не как сейчас. Уже к 1905 году 2/3 машинистов и их помощников получали 60-100 рублей в месяц. По тарифной сетке это равнялось окладу начальника небольшой станции. Для сравнения с ценами: булка белого хлеба стоила пятак, кило свинины - полтинник, штиблеты - 12 рублей. К окладу добавлялись наградные, вещевое довольствие, паек. В зоне отчуждения дороги в расрочку на 12 лет можно было купить участок земли с домом. С 1893 года железнодорожники стали выходить на пенсию, скоро их начали страховать. И надежность тех полисов, насколько известно, превышала нынешние «гарантированные» мыльные пузыри.

Начальство заботилось о дисциплинировании профессии не только нравочуждениями на инструктажах. По службе эти паровозные бригады выделялись в особые «участки», что делало их корпорацией независимой в административном отношении от других служб. В 1902 году машинистов специально перевели из «рабочих» в «должностные лица», то есть заняты сложным физическим трудом вкупе с ответственностью за безопасность пассажиров. Это сопровождалось включением паровозных бригад в

штат дороги, что давало «квартиру натурой» или «квартирные», а также «разъездные» (командировочные) и «глициноприсвоенные» деньги.

Подобные операции, кстати, проделали с наиболее квалифицированной частью мастеровых депо: монтеров, слесарей, наставников - то есть лиц, от которых непосредственно зависело качество ремонта подвижного состава.

Пестуя «фасонистость» паровозных бригад, администрация поддерживала их высочайшую ответственность на линии, исключительный профессионализм. Все было подчинено одной цели - безопасности движения. Теперь этого нет. Видимо, нынешнее железнодорожное начальство ставит перед собой какую-то иную цель...

Естественно, корпоративный дух, сильный у железнодорожников вообще, в среде паровозников доминировал. Вопросы профессиональные, отношений с администрацией решали сообща, уговором. Нежелательных в корпорацию не принимали, и с этим негласным законом начальству приходилось считаться. Вряд ли широко известен такой факт: Всероссийская политическая стачка, вырвавшая у царя Манифест 17 октября 1905 года, началась забастовкой паровозных бригад Московско-Казанской железной дороги.

Паровозники давно тяготели к организованному оформлению своей общности. Сначала это были общественные библиотеки, ссудо-сберегательные кассы, вообще любые легальные общества. В 1905 году машинисты Москвы создали инициативную группу, опубликовали проект устава Профсоюза паровозных бригад. Он предусматривал федеративное строение, обязательное членство (корпорация!). В межреволюционный период профессиональные общества на транспорте были запрещены и разгромлены, но идея витала в воздухе. Поэтому сразу после Февральской революции, в марте 1917 года Профессиональный союз паровозных бригад (сокращенно Паровозосоюз или Парбриг) утвердился окончательно. В него вошли сразу 11 дорог Московского узла. Через пару месяцев союз стал всероссийским, принял устав, «Экономические требования» (см. приложение к рубикону №13).

Тем временем революционерами был возрожден ВЖС во главе с Виктором - Всероссийским исполкомом железнодорожников. Это «профессионально-политическое» объединение включало не только железнодорожников, но и «лиц, полезных для дела», отвергало профсоюзы как «устаревшую» форму самоорганизации и ставило задачу захвата дорожного хозяйства в свои руки. Профсоюзы во главе с Парбригом и Союзом инженеров добились равноправного вхождения в ВЖС, но с опосредованием последнего в начале 1918 года - вышли из него и создали Всолпрофжель - Всероссийский

ЭТО ЗВУЧИТ ГОРДО

совет профсоюзов железнодорожников.

По стране прокатывались валы революций и интервенций. Раздиравшие ее разноцветные власти в первую очередь боролись за транспорт. Паровозосоюз всеми силами старался не политизироваться. В дни октябрьского переворота 1917-го он потребовал недопущения гражданской войны и отказался перевозить войска враждующих сторон. Летом следующего года машинисты участвовали во Всеобщей железнодорожной стачке на оккупированной немцами Украине; в Союзе включились в антисоветское движение, а в Закавказье - в антибольшевистское восстание, поставившее во главе нового правительства машиниста Федора Фунтикова. Во время забастовки на Китайско-Восточной железной дороге глава военных сил КВЖД адмирал Колчак «маринировался» на глухом разъезде: вагон будущего «верховного правителя» России паровозная бригада, по решению стачкома, просто отцепила. И уехала.

Только борьбой весь 18-й год паровозникам удавалось отстоять свою независимость при любых режимах, удерживать контроль над биржами труда, перемещениями по работе и увольнениями своих

товарищей. По большому числу производственных вопросов начальство общалось с корпорацией через союз. Могло ли это устраивать власть?

«Для того, чтобы завоевать профдвижение на дорогах целиком, - вспоминал большевик Осип Пятницкий, - необходимо было войти во внутрь Всопрофжеля». Так в составе Всопрофжеля оказался Союз мастеровых и рабочих. Он строился не по профессиональному, а по производственному принципу. Квалифицированные корпорации в нем были задавлены общей массой, в которой господствовали большевики. Теперь этот же механизм предполагалось использовать против профессий линейных служащих.

Началось все с запланированного саботажа администрацией дорог декрета Наркомтруда о зарплате и нормировании рабочего времени. Комиссары немедленно развернули «в низах» агитацию, обвиняя в этом «разобщенные» профсоюзы и кивая на другие отрасли, где рабочие уже были загнаны в производственные союзы и где новые тарифы выплачивались более исправно.

Осенью 1918-го, используя пресловутое «большинство», большевики начали

кампанию за объединение в «единый мощный производственный союз». Например, на Петроградской конференции за их проект проголосовало 152 делегата (в том числе 107 от Союза мастеровых и рабочих). За федералистский проект, предложенный Телеграфо- и Паровозосоюзами, подали 82 голоса (все - от профессиональных союзов). В ряде мест такое жульничество комиссаров профессионалов не устраивало, и они не шли ни на какие объединения. Тогда в декабре 1918 года на дорогах было введено военное положение, многие непокорные организации (в том числе Парбрига) были распознаны и включены в производственный союз.

В январе 1919 года 3-й съезд Парбрига (34 делегата от 40 000 членов паровозных бригад) единогласно принял вариант объединения всех железнодорожных союзов в федерацию с широкой автономией профессиональных групп. Однако через месяц Общежелезнодорожный профсоюзный съезд принес победу большевикам. Под лозунгом «пролетарского» крыла съезд принял централистский устав и постановил влить все «курятники» в Профсоюз работников железнодорожного транспорта. Угрожая расколом, Парбриг, телеграфисты и агенты техническо-распорядительного движения настояли на принятии такого Положения о профессиональной секции, правда, с очень урезанными правами.

В течение двух лет после этого Парбриг был по частям проточен по всей России. Машинисты еще сопротивлялись, отстаивали остатки своей секции, работали через Общество взаимопомощи им. машиниста Ухтомского. Последняя организация Паровозосоюза - на КВЖД - «большинством голосов» была упразднена к началу 1921 года.

Постепенно машинистов лишили большинства льгот, искусственно объединили с ремонтной службой, пресекали всякие попытки самоорганизоваться. Но профессия осталась, как и гордость за нее. И в 1992 году машинисты возродили организацию. Нынешнее их объединение - Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников - тоже «пионер профессионального движения» на дорогах, как уважительно называли в свое время Паровозосоюз. Председатель Локомотивосоюза Валерий Курочкин, как и глава Парбрига Николай Федотов, - машинист с направления, прежде называвшегося Московско-Курской железной дорогой. В разные годы, но в один день, 23 марта, был учрежден Паровозосоюз, а Профсоюз локомотивных бригад - занесен в министерскую книгу регистрации. История повторяется. Только в прошлый раз отраслевой профсоюз набирал силу, а теперь - дряхлеет. Так что будущее на транспорте за Локомотивосоюзом и его братьями других железнодорожных профессий.

Вадим Большаков

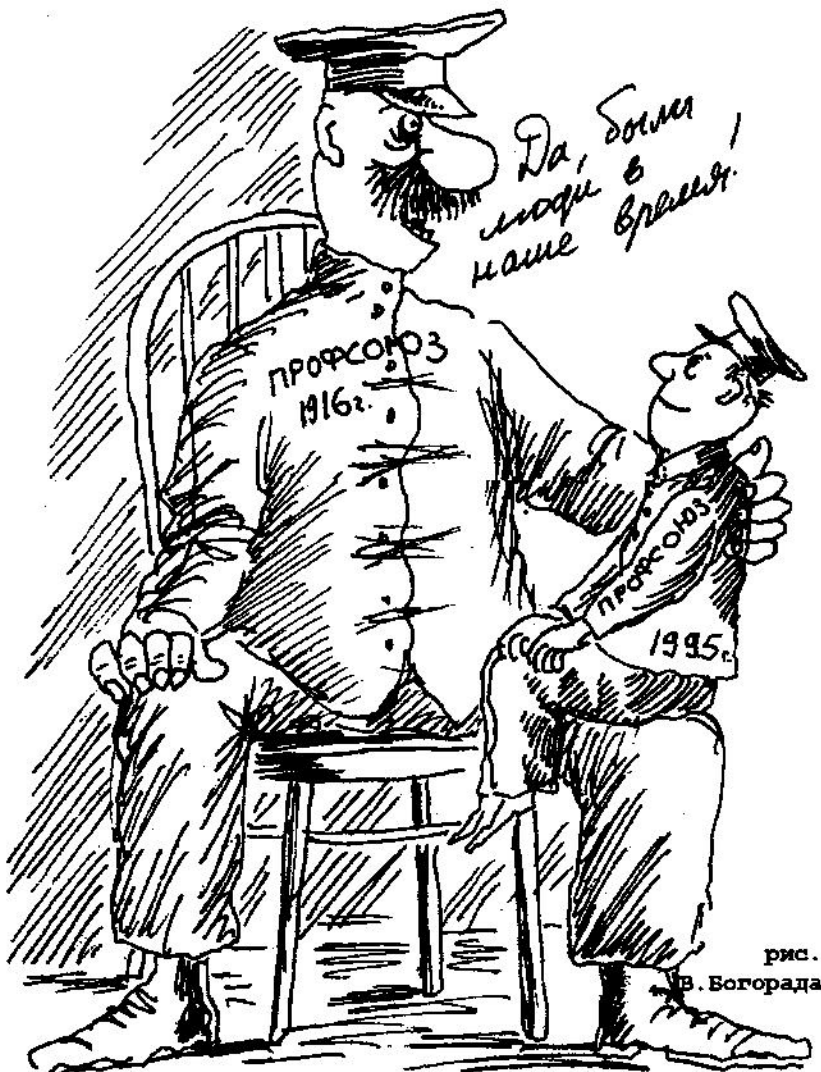


рис.

В. Богорада

Проект

программного заявления Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (для рассмотрения на II съезде РПЛБЖ)

Мы, машинисты и помощники машинистов локомотивов, электро- и дизельпоездов, поездов метрополитена, машинисты-инструкторы, дежурные по депо

• Понимая всю ответственность перед историей нашей Родины, перед памятью наших коллег 1905-1921 годов - членов Всероссийского Профсоюза паровозных бригад, перед будущим наших детей,

• возрождая братство (корпорацию) паровозных бригад, их профессиональный союз, который являлся ориентиром профсоюзного движения России и был разрушен ложью и провокациями властей в 1919-1921 годах,

• объединились в 1992 году в профессиональный союз - Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников.

Мы объединились потому, что:

• у нас общая тревога и боль за сегодняшние условия труда и заработной платы, которые ведут к упадку престижа профессии, падению профессионализма и, как следствие, ухудшению безопасности движения поездов;

• у нас общие специфические профессиональные интересы, которые должны защищать профессионалы;

• мы выступаем против бардака и безответственности чиновников от «государства», ведущих к развалу России.

Мы считаем, что профессиональные союзы должны:

• формироваться по профессиональному признаку;

• отстаивать в первую очередь специфические интересы профессиональных (корпоративных) групп;

• соблюдать принципы внутренней демократии, прямого представительства (бесступенчатых выборов), законности принимаемых решений, при сохранении их мобильности и действенности.

Мы, приобретя опыт первых 3 лет профсоюзной деятельности:

• убедились в правоте нашего выбора;

• укрепились в решимости защищать наши интересы через созданный нами профсоюз;

• принимаем полное правопреемство своих отцов и коллег 1905-1921 годов, живших и работавших с высоко поднятой головой;

• принимаем за основу и ориентир условия труда и оплаты (с корректировкой на современное право и нормы), заявленные и реализованные нашими отцами и отнятые у нас в угоду политическим и идеологическим догмам;

Мы считаем, что наш профессиональный союз не должен:

• ставить своей целью участие в политических заигрываниях с любой властью, любым капиталом.

Мы считаем, что наш профессиональный союз должен:

• строить свои отношения с любой политической системой (властью) только исходя из интересов работника наемного труда;

• поддерживать любое общественное движение, любую политическую партию, которые реализуют программу, совпадающую с интересами работника наемного труда, стремятся к построению социально ориентированного, правового гражданского общества;

• сотрудничать с профессиональными союзами работников любой профессии, в том числе и не разделяющими нашей позиции, с которыми мы можем решать общие локальные вопросы;

• при этом защищать свободу выбора действий нашего профсоюза всеми конституционными путями и возможностями;

Мы, проводя свою программу:

• защищаем в первую очередь наше человеческое достоинство, наши гражданские, социальные и трудовые права, интересы работников нашей профессии и членов их семей;

• призываем всех работников наемного труда железных дорог России возродить профсоюзное движение на дороге под лозунгом наших отцов:

**«ЗА ЕДИНСТВО
ЧЕРЕЗ НЕЗАВИСИМОСТЬ»**

• признаем право каждого работника состоять в том профсоюзе, который он, исходя из своего сознания (правосознания, идеологических догм), считает более приемлемым;

Мы считаем, что для реализации нашей программы необходимо:

• вести с политической властью и с администрацией железных дорог только открытую и прямую дискуссию по любым вопросам, как общественным, так и отраслевым;

• вести диалог и дискуссии по профессиональным вопросам только с профессионалами, исключая любых политиканов и псевдоидеологов;

• вести в рамках законодательства профсоюзное обучение и агитацию, социальную и профессиональную ориентацию с каждым работником нашей профессии, с каждым работником наемного труда, вне зависимости от желания и противодействия властей и чиновников.

Мы считаем, что для реализации нашей программы возможно:

• сотрудничать в первую очередь с профессиональными союзами нашей профессии стран бывшего СССР и других зарубежных стран;

• сотрудничать с любыми профессиональными союзами и объединениями России и зарубежья, ставящими целью обеспечение достойных условий труда работников.

Мы считаем, что каждый член нашего профсоюза, а соответственно, и наш профессиональный союз, отстаивая и защищая интересы нашей профессии, обязан:

• уважать интересы всех работников наемного труда и, в первую очередь, тех, которые осознают свой социальный статус;

• уважать интересы своих коллег по профессии;

• уважать интересы работников транспортных отраслей, проблемы которых наиболее близки и понятны работникам нашей профессии;

• соблюдать кодекс профессиональной чести;

• защищать всеми доступными способами и оказывать любую возможную помощь и поддержку членам нашего братства - корпорации локомотивных бригад - Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников.

Не мытбем, так каманбем

Состоявшаяся 19 января отчетно-выборная конференция профсоюза ПО «Арсенал» прошла необычно. Отчет председателя Николая Простова о работе профкома за 1990-94 годы слушали в полном молчании и в гробовой тишине. Но все изменилось с выступлениями делегатов. Ведущий инженер конструкторского бюро Евгений Тищенко заявил, что конференция неправомочна, так как от КБ вместо 50 делегатов явилось только 6. Зал взорвался, но Тищенко продолжал прения в том духе: профком виноват в конфронтации с дирекцией. Потряса мятым «Рубиконом» как аргументом в пользу продажности Простова и Ко, и с криками о грядущем создании «русских профсоюзов» Тищенко покинул зал. Последовал ряд бурных речей с места в защиту свободных профсоюзов. Работа профкома за весь отчетный период была признана конференцией удовлетворительной, а сам комитет в полном составе переизбран на новый срок. По тому, как тепло приняли делегаты представителя Конфедерации свободных профсоюзов транспорта Александра Замятина, было видно, что идея профсоюза без администрации пользуется большим успехом. Так что у свободного профсоюза на «Арсенале», председателем которого является все тот же Простов, - есть будущее.

Зато обещания Тищенко о грядущем выходе профорганизации КБ из «простовского» профсоюза не сбылось, что и подтвердила профсоюзная конференция КБ 26 января. После двух столь внушительных неудач администрация «Арсенала» не оставляет попыток выжить Простова с двумя его профсоюзами, входящим в ФНПР и свободным, с завода. Директор сделал вид, что полномочия Простова окончились, и предложил ему очистить помещение профкома. Когда последовал отказ, 9 февраля мебель из профкома была вынесена: гендиректор Вячеслав Петров ее просто продал!

В.В.

ЭХО - ИНФОРМ

Будет ли учительский профсоюз?

14-16 февраля в Питере состоялся международный семинар «Социальная защита учителей». Он был организован Американской федерацией учителей, Международной конфедерацией свободных профсоюзов и, с нашей стороны, Петербургским университетом педагогического мастерства и Союзом учителей (входит в «Справедливость»). В семинаре приняло участие свыше полусотни преподавателей из города на Неве, Москвы, Воронежа, Петрозаводска, Сочи, Удмуртии, Сибири. Были проведены и организационные совещания по созданию Всероссийского свободного профсоюза учителей. Правда, результаты их учителя обнародовать не спешат.

Учеба в Зеленогорске

13-16 февраля на базе отдыха докеров «Маяк» прошел семинар, организованный Международной конфедерацией свободных профсоюзов и Конфедерацией транспортников Северо-Запада. Число участников - 30-40 человек. Во время подготовки семинара с нашей стороны было высказано пожелание рассказать о положении профсоюзов в Западной Европе. Что и сделали преподаватели из Германии. В борьбе за свои права те профсоюзы достигли куда больших успехов. Но для перспективы знать полезно.

Штраф на директора

10 января свободный профсоюз завода «Ливиз» (входит в «Справедливость») обратился в суд с просьбой привлечь директора предприятия Юрия Никулина к административной ответственности и наложить на него штраф в размере до 250 000 рублей «за каждый день после истечения предусмотренного срока за уклонение от участия в переговорах по заключению колдоговора».

И это все мне?

В некоторые областные организации профсоюза «Студенческая защита» в последнее время буквально хлынул огромный поток студентов, недовольный пассивностью официальных профсоюзов. Например, ростовская организация «Студзащиты» с августа по декабрь 1994 года с 300 человек выросла почти до 4 тысяч, московская - с сотни до тысячи. Но все рекорды побил Новосибирск. Там к 20 комсомольцам и сочувствующим внезапно прибавились сразу полторы тысячи студентов педатрического факультета местного медицинского института, которых ректор пытался заставить переизбрать популярного профорга. А общая численность «Студенческой защиты», по информации ее лидеров, уже превысила 10 тысяч человек.

По материалам
Пб.НЕРВ

С МИРУ ПО НИТКЕ

• 17 декабря возникла первичка «Справедливости» на автобазе «Скорой и неотложной медицинской помощи». Пока в нее вступают только водители. Санитары ждут.

• 13 января подписан и 14 февраля зарегистрирован коллективный договор на 1995 год между Профсоюзом локомотивных бригад железнодорожников - РПЛБЖ и администрацией депо ТЧ-12 (Финляндский вокзал).

• До сих пор не уволен председатель свободного профсоюза ЛАЗС Анатолий Клименко, хотя срок его увольнения «в связи с ликвидацией должности» наступил еще 19 января. Этому можно лишь радоваться.

• 30 января начались переговоры РПЛБЖ с Петербургским отделением Октябрьской железной дороги по заключению колдоговора на текущий год.

• 31 января учрежден свободный профсоюз в Строительном управлении г. Соновый Бор (входит в «Справедливость»). Его численность на конец февраля - примерно 50 человек.

• 31 января Российский профсоюз докеров и отраслевой Профсоюз работников водного транспорта закрепили в тарифном соглашении с администрацией Морского порта Петербурга на 1995 год увеличение тарифа на 21%.

• 14 февраля РПЛБЖ депо ТЧ-20 предложило администрации сформировать комиссию по заключению колдоговора на этот год. Недельный срок прошел, ответа нет. Профсоюз готовит документы в суд.

• 19 февраля Питерское объединение РПЛБЖ подало в суд на отделение Октябрьской дороги по поводу задержек зарплаты за ноябрь-январь. В судебном иске - требование возместить всем членам профсоюза причиненный материальный и моральный ущерб.

• 6 марта в Выборгском районном суде (Тобольская, 10, зал 4) состоится очередное слушание по обвинению председателя профкома РПЛБЖ ТЧ-20 Валерия Тарошкова в совершении преступлений по статьям 85 часть 2-я и 193 часть 2-я УК РФ.

• 8 марта не состоится Всероссийская забастовка РПЛБЖ. Министерство путей сообщения согласилось на присоединение РПЛБЖ к отраслевому тарифному соглашению с Независимым профсоюзом железнодорожников и транспортных рабочих (отраслевой).

П о ю щ и й а г и т а т о р



Как-то в начале века на одном из американских заводов проходила забастовка. Все шло по обычному в те времена сценарию: у запертых ворот стояли пикетчики, к ним приехал выступать профсоюзный агитатор. И как всегда, к выступающему подошел полицейский:

- Агитировать за забастовку на улицах запрещено.

- А петь можно? - спросил агитатор, указав на выступающий тут же хор Армии Спасения.

- Петь можно, - ответил полисмен.

И профсоюзный активист стал агитировать в песенной форме. Так появился этот вид народного искусства - профсоюзные барды.

Имя донецкого музыканта Геннадия Шевченко хорошо известно среди профессионалов поп-музыки. Его песни звучат с многочисленных кассет, в поездах, ресторанах и на вокзалах. Он работал с такими всегдатаями телеэкранов, как Серов, группа «На-На» и многими-многими другими. Казалось бы - чего человеку не хватает? Радуйся жизни, пиши песни, раздавай автографы поклонникам... Зачем лезть в такое далекое от эстрады дело, как рабочее движение?

Видимо, сработало то, что раньше называли «социальным происхождением». Шевченко вырос в шахтерской семье, в забое работали его отец и брат. Да и сам Геннадий в семнадцать лет поступил на шахту и переменил позже работу не по своей воле. Поэтому, когда в 1989 году поднималась волна шахтерских забастовок, когда город наполнился тревожным ожиданием больших событий, когда в каждом рабочем боролись привычка подчиняться начальству и желание жить по-человечески, Геннадий не смог отстать в сторону.

Чем может поддержать рабочих музыкант? Своими песнями. И Шевченко начал ездить по шахтам, высту-

пая в нарядных, - рабочие слушали его перед уходом на рабочие места. «К музыкантам отношение разное, - вспоминает Геннадий. - Люди сейчас никому не верят. А так хоть неволью человек, да послушает».

Довольно скоро музыкант убедился, что коммерческая эстрадная песенная продукция, отлично смотревшаяся на экране телевизора или в концертных залах, не соответствует предгрозовой атмосфере бунтующего города. Новое время - новые песни. Шевченко пишет «Гимн шахтеров».

Стоять до конца и ни шагу назад!
Хочется жить так, как нам обещали.
Не можете вы - так сделаем мы.
От обещаний мы ваших устали.
Стоять до конца, нет другого пути,
Веру в царей мы давно потеряли.
В грязных спецовках у белой стены.
Что же еще вы от нас ожидали?

Успех песни был громовой. Имя автора стало сразу нарицательным как среди шахтеров, так и среди начальников. Шевченко не раз и не два выступал на главной площади Донецка во время многотысячных шахтерских митингов. Дошло до того, что рабочие говорили друг другу: «Шевченко на митинге будет петь? Будет - ну тогда пойдём.»

Песня обладает таинственной силой. Никакие программы и лозунги,

никакие речи вождей не могут так сплотить движение, как простое пение под гитару. Так уж повелось. Именно поэтому так любят своих певцов сторонники. Поэтому их так ненавидят враги.

Как часто бывает в России, народная любовь не дала Шевченко ничего, кроме неприятностей. Геннадий стали звонить неизвестные: «Сам не заткнешься, так мы заткнем». То же самое, не столь откровенно, говорило и разнообразное начальство. Иногда, впрочем, администраторы меняли тон: «Ну чего тебе не хватает? Какие проблемы? Может, квартира тебе новая нужна?..» Потом снова шли угрозы.

В результате возможностей зарабатывать на жизнь музыкой в Донецке для Геннадия не осталось. Ему был наглухо закрыт доступ на радио и телевидение. Жена Шевченко, по образованию юрист, тоже оказалась без работы. Да и лидеры профсоюза относились настроенно к человеку, которого невозможно держать под контролем.

Перемена властей и цвета знамен ничего не изменила. Геннадий Шевченко был вынужден оставить Донецк и перебраться в Москву. И тут жизнь была не сахар. Вначале приходилось играть в подземных переходах. Представьте, каково это именитому профессионалу-музыканту! Но выяснилось, что Геннадий Шевченко рабочие не забыли. Его песни продолжали звучать

на кассетах, расходиться по стране. В августе 1994 года Геннадий в качестве почетного гостя был приглашен в Кемерово на международный съезд Независимого профсоюза горняков. Там - снова выступление на площади перед тысячами шахтеров. Телевизионщики на всю страну показали этот концерт.

Весть о рабочем барде делегаты съезда принесли в свои регионы - и на Геннадия посыпались приглашения. Он начал ездить по шахтерским городам - туда, где назревала забастовка. Так, за октябрь Шевченко дал в Кемеровской области 30 концертов. Выступать приходилось всюду - в концертных залах и в нарядных. Профсоюзные лидеры по-разному реагировали на визит барда: мало ли что он споет? Но рабочие обеспечивали выступления своими силами. Если его в городе еще не знали, Геннадий просто-напросто приходил на шахту в нарядную и начинал петь. Дальше уже все шло на автомате...

«Песенная» специальность Геннадия сделала его уникальным специалистом по рабочему движению: он имеет возможность получать информацию из первых рук, у рядовых членов профсоюза. Они ему верят и разговаривают, не делая поправку «на прессу». Он знает специфику шахтерского труда, и ему невозможно «наешать лапшу на уши». Он ни от кого не зависит и никому не подчиняется. И куда шахтеры будут слушать песни Геннадия Шевченко - его всегда с радостью встретят на любой шахте - независимо от желания администрации и профсоюзных боссов всех мастей.

Геннадий ни в коем случае не «узкопрофессиональный», шахтерский бард. Просто так уж сложилось, что начало его работы как профсоюзного исполнителя связано с шахтерами. Но разве рабочие других профессий не подпишутся под такими строками?

Люди готовы трудиться до пота. Наших людей не пугает работа. Любой доведенный до края народ. Требовать будет, просить не пойдет.

Разве не то же самое говорится, пусть и другими словами, в напечатанном в этом номере Обращении съезда локомотивных бригад железнодорожников? Разве не о том же говорят и другие рабочие, гордые своей профессией, требующие, чтобы их уникальный и тяжелый труд вознаграждался по справедливости?

«Про меня часто говорят, что я политический певец. Это не так. Я народный певец. Кто-то ведь должен отразить и эту грань нашего времени, чувства и мысли рабочих», - говорит Геннадий Шевченко. Сейчас он мечтает выпустить альбом со своими рабочими песнями. И продолжает ездить по предзаставочным городам - петь и говорить с людьми...

Алексей Щербаков

Ссора на Дружной Горке

Почти как в восемнадцатом году живут рабочие завода Дружная Горка, расположенного в одноименной деревне Ленинградской области. Все началось с того, что на заводе, выпускающем химическую лабораторную посуду, директор в компании с инженерно-техническими работниками образовали АО и приватизировали в свою пользу предприятие. «Не допущенные к столу» члены трудового коллектива при поддержке профкома обратились в суд - и выиграли дело, поскольку директорская приватизация прошла с многочисленными нарушениями закона. Директору было выражено недоверие. После этого начальников перестали пускать на предприятие. Но АО-шники не сдавались. Через некоторое время после поражения в суде приватизаторы на нескольких машинах прикатили в Дружную Горку с целью проникнуть на завод. Вызванная рабочими милиция бездействовала: при выселении администрации, прошедшем довольно бурно, милиционеры превысили власть, и директор подал на них в суд. Стражи порядка проиграли директору судебное дело и теперь соблюдают осторожность.

Как всегда бывает на Руси, в трудную минуту выручили женщины. Три работавшие на заводе представительницы прекрасного пола закрыли своими телами проходную. Увидев такое, милиционеры приободрились и заявили экс-директору: «Мы вас не можем задержать, но троньте женщин хоть пальцем - и пойдете на 15 суток!» Неудавшимся приватизаторам осталось лишь погрузиться в машины и отбыть восвояси.

Но, как выяснилось, радовались рабочие рано. Уходя с предприятия, начальники захватили с собой всю техническую документацию. Так что заводская жизнь напоминает знаменитый в свое время фильм «Выборгская сторона» - как и в той старой ленте, рабочие самостоятельно пытаются разобраться в тонкостях производства, оставленного администрацией. К примеру, председатель профкома сидит в отделе сбыта, выясняя цены на продукцию, покупателей и т.д.

Оригинально отметил

годовщину первого незаконного увольнения председателя профкома Натальи Кузенталь



директор Парголовского машиностроительного завода Виталий Фоми-

чев. 7 февраля (ровно через год!) в ходе переговоров по заключению колдоговора она вместе с другим членом комиссии от профсоюза, Тарасовым, была вновь уволена. Основание - сокращение за ненадобностью бюро по проблемам акционирования и приватизации, начальником которого Кузенталь работала. «Надобность» этого бюро и, следовательно, законность связанных с ним увольнений будет рассматривать суд. А пока - профкому придется заседать «на сугробе»: на завод то не пускают. Интересна реакция обкома отраслевого профсоюза: он дал согласие на увольнение Кузенталь так же легко, как и год назад - на остановку завода.

Я начальник - ты уволен

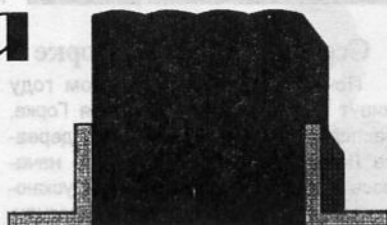
18 января лидер свободного профсоюза ТЭЦ-14 (входит в «Справедливость») Анатолий Чочиев написал директору заявление об увольнении по ст. 29 пункт 5 КЗоТ (переход на выборную профсоюзную должность). Директор с радостью пошел навстречу этому желанию и уволил его и члена Совета профсоюза Ивана Булата в связи с сокращением штатов с 31 января. Для «Справедливости» это не впервой. Опыт восстановления уволенных у нее богатый. Но правда и то, что ее первичке на ТЭЦ-14 нанесен сильный удар.

Устали бороться

Прошлой весной Объединенная профорганизация работников Топливно-энергетического комплекса Петербурга (примерно 5000 членов) вышла из состава отраслевого профсоюза. После попытки занять независимую позицию в вопросе о колдоговоре на нее обрушились соединенными силами администрация, оскорбленный профсоюзный обком, прокуратура и даже Отдел по борьбе с экономической преступностью. Весь год организация прожила, по выражению ее председателя Леонида Гусева, «в кольце фронтов». Подметные письма в «органы» чередовались с сокращениями и вызовами членов профсоюза «на ковер». Теперь начато наступление на районные филиалы профсоюза. Сначала под давлением начальства была распушена Петродворцовая, а теперь вернуться в лоно отраслевики решила Красносельская профорганизация (около 400 человек).

По материалам ПБ.НЕРВ

КНИЖНАЯ ПОЛКА



На сегодняшний день основным издателем литературы, полезной для активистов свободных профсоюзов, является Русско-Американский фонд профсоюзных исследований и обучения. Вот, на мой взгляд, наиболее интересные издания, вышедшие со времени предыдущего выпуска «Книжной полки» (№ 7(11)).

Новое рабочее и профсоюзное движение: информационно-аналитический бюллетень, № 4. - М., 1994.

В этом номере наибольший интерес представляет помещенная под рубрикой «Актуальный диалог» беседа Людмилы Алексеевой с директором Центра по изучению профсоюзного и рабочего движения Академии труда и социальных отношений Юрием Миловидовым. В ней даются конкретные рекомендации, что делать профсоюзу, если на предприятии задерживается выплата заработной платы. Интересна и рубрика «В помощь профорганизатору». Здесь помещен материал «Забастовка», в котором рассказывается о различных «скрытых» формах стачки: «работе по правилам», замедлении темпа работы, «дикой кошке» и т.п.

Алексеева Л.

Беседы на радио «Свобода»: ч.2. Рабочее движение и профсоюзы. - М., 1994.

В этом сборнике собраны передачи из программы «Если мы едины». Ведущая программы, автор сборника Людмила Алексеева в предисловии пишет, что программы ориентированы на простых людей. Собеседниками Алексеевой выступают ученые, профсоюзные активисты и рабочие. Глава «О деле Владимира Федорова» освещает конфликт

председателя профкома одной из первичек профсоюза локомотивных бригад железнодорожников с администрацией. Представляют интерес и две главы, посвященные Конфедерации свободных профсоюзов России и ее уклону в сторону фашизма. В них приведены рассказы людей, работавших вместе с лидером Конфедерации Алексеевым. Они раскрывают некоторые некрасивые стороны профсоюзной кухни КСПР. Злоупотребления, о которых идет речь, несомненно, не являются «привилегией» исключительно алексеевского профсоюза, но могут случиться всюду, где профсоюзный лидер становится неподконтролен рядовым членам. Поэтому об этом стоит прочесть.

Лившиц Р.З.

Защита свободными профсоюзами прав работников при переводе на другую работу, на неполную рабочую неделю. - М., 1994.

Эта брошюра вышла в рамках юридической программы Фонда и представляет собой развернутое разъяснение статей КЗоТа, посвященных проблемам перевода работников на другую работу и на неполную рабочую неделю. Брошюра состоит из 7 глав, каждая из которых посвящена конкретной проблеме: «Как могут проф-

союзы защитить права работников?», «Изменение трудовой функции», «Изменение рабочего места», «Временный перевод на другую работу» и т.п. В каждой главе подробно анализируются соответствующие статьи КЗоТ, типичные нарушения закона со стороны администрации, даются советы профсоюзам,



как при составлении коллективного договора свести до минимума возможность произвола со стороны начальников. На мой взгляд, это самое интересное из вышедших в последнее время изданий Фонда.

В Петербурге все эти и другие издания, полезные для профработника, можно получить в редакции «Рубикона».

Леша-библиограф

**Редактор и учредитель
Игорь Дашкевич**

В работе над номером принимали участие Вадим Большаков, Юрий Нерсесов, Алексей Щербаков (выпускающий редактор), Сергей Голубев (оригинал-макет), Ирина Муликова (художник).

Регистрационное свидетельство П0526, выдано Региональной инспекцией по защите свободы печати 27 августа 1993г.

Распространяется бесплатно.

Тираж 5 000

тел: 246-02-78(факс), 301-35-93
e-mail: liason@glas.apc.org
для писем: 197349 Санкт-Петербург, ул.Параютная д.22,к.1,кв.407.
Дашкевичу Игорю Александровичу. При перепечатке ссылка на газету «Рубикон» обязательна.

Подписано в печать 27.02.95

Рубикон

приложение

Экономические требования Всероссийского профессионального союза паровозных бригад

Права членов Союза.

1. Члены союза паровозных бригад, как то: машинисты, помощники машинистов, поездные кочегары и кочегары депо должны пользоваться одинаковыми положениями по их роду службы на всех казенных и частных жел.дор. Российской Империи.

2. Паровозные бригады должны иметь право первода по желанию их, как на другие дороги, а также и на другие участки своей дороги по всей сети Российских железных дорог, как частных, так и казенных, а также с согласия центральных и местных комитетов паровозных бригад.

Работа паровозных бригад.

3. Работа паровозных бригад должна производиться на принципе 8-ми часового рабочего дня, для чего необходимо восстановить прежние тяговые участки, а где таковых не имелось, то таковые сократить постройкою депо, а временно, до устройства депо, установить подменные бригады.

4. Рабочих часов в месяц для паровозных бригад и кочегаров депо должно быть 204.

5. Паровозные бригады, кроме нормального отдыха, в течение месяца, должны пользоваться свободой в продолжении 96 часов непрерывно.

6. Отдых паровозных бригад исчисляется следующим образом: берется удвоенное время от прихода паровозной бригады в свое депо и до постановки паровоза опять-таки в свое депо, за вычетом отдыха в оборотном депо. (Пример: в работе 12 часов, обратно в работе 12 часов, отдых в оборотном депо 9 часов - $12 + 12 = 24 \times 2 = 48 - 9 = 39$. Отдых в основном депо должен быть 39 часов).

7. Отдых в оборотном депо должен быть не более 3/4 времени, проведенного в пути, с момента постановки паровоза в депо; если же бригада задержана более указанного времени, по не зависящим от нее причинам, то при расчете отдыха в основном депо передержка в оборотном депо принимается за работу в половинном размере. По желанию бригады отдых может быть уменьшен, но не менее 5 часов.

Примечание. Отдых в оборотном депо менее 3-х часов за отдых не считается.

8. На маневрах и работах кочегаров в депо работа должна производиться в три смены, причем в течение месяца должна быть четверо свободных суток.

9. Работа паровозных бригад при рабочих поездах должна производиться на принципе 8-ми часового рабочего дня.

10. Паровозные бригады должны находиться в пути не более 10 часов с момента прихода в депо, причем администрация не вправе заставить ехать более означенного времени, а паровозная бригада также не должна продолжать

свою работу, требуя смены, и смена должна быть высылаема в возможно скором времени.

11. В случае стихийных бедствий, как то: заносы, размыв пути, крушение, пожары - паровозные бригады могут быть и более 10 часов, но имеют право требовать смену.

12. Так как во время войны допускается служба более 8-ми часов в сутки, то на конечных станциях обязательно должны быть введены уборочные бригады.

13. Принимая [во внимание] военное время, продолжая работать, как требует данный момент, причем переработанные часы по принципу 8-ми часового рабочего дня, как теперь, а также и в будущем, должны быть оплачиваемы как за сверхурочную работу и в двойном размере.

Отпуска.

14. Лица, прослужившие на дороге не менее одного года, пользуются правом ежегодного месячного отпуска с сохранением полного содержания. Если в каком-либо году служащий не пользовался своим правом отпуска, то на следующий год он может иметь отпуск продолжительностью два месяца. Отпуска регулирует местный комитет паровозных бригад совместно с администрацией.

15. Временно до выработки окладного содержания паровозным бригадам должен уплачиваться при отпусках ее максимальный заработок.

16. Отпуска паровозным бригадам и кочегарам депо, находящимся на службе в пустынных и малерийных участках, а также на дальних окраинах, разрешаются ежегодно на полтора месяца, а кратковременные отпуска - два раза в год для поездки в торговые пункты за предметами первой необходимости.

17. В число льготных отпусков не засчитываются отпуски по болезни.

Упразднение классов.

18. Все подразделения на классы паровозных бригад должны быть уничтожены, а должно быть только название: машинист, помощник машиниста и кочегар.

Лета при поступлении на службу.

19. Лица, поступающие на службу паровозных бригад, должны быть не моложе 20 лет от роду, исключение делается для кочегаров, которые могут быть и 18 лет.

20. Лица, окончившие технические и ремесленные училища, должны быть допускаемы к исполнению обязанностей помощника машиниста 18 лет от роду, отбыв перед этим практику в депо или паровозных мастерских не менее года.

Условия назначения и прохождения службы.

21. Кочегары, прослужившие поездными или кочегарами депо не менее 3-х лет, имеют право перехода в депо для прохождения службы помощника слесаря, и выдержавшие установленную пробу на звание слесаря допускаются к испытанию на звание помощника машиниста по установленной программе. При переводе должна соблюдаться строгая очередь по депо и с одобрения местного комитета паровозных бригад.

22. На должность помощника машиниста должны приниматься лица хорошо грамотные, желательны с техническим и ремесленным образованием и проработавшие в депо слесарям не менее одного года и выдержавшие экзамен по установленной программе.

23. Помощники машинистов, прослужившие поездными не менее трех лет (а в случае надобности срок может быть уменьшен), допускаются к испытанию на звание машиниста по установленной форме.

24. Для поднятия культурного уровня паровозных бригад должны Управлениями дорог устраиваться лекции. Для подготовки помощников на должность машинистов и для ознакомления паровозных бригад с новейшими конструкциями паровозов должны быть курсы, реорганизационные при содействии комитетов паровозных бригад.

Стаж машиниста.

25. Прохождение стажа службы машинистов должно быть последовательно, то есть: маневровая, товарная и пассажирская.

Примечание. Если в депо, где не имеется товарных паровозов, а есть маневровые и пассажирские, то маневровые машинисты могут назначаться на пассажирские паровозы после пробегов обязательных 30000 верст с товарными поездами, а также, если он будет соответствовать своему назначению. Те же депо, где есть только товарные поездные машинисты, они также имеют право кандидатов для службы на пассажирском паровозе и могут быть при желании назначаемы по старшинству их службы на другие участки, только на освободившуюся вакансию пассажирского машиниста.

26. По дороге должна вестись строгая очередь старшинства паровозных бригад.

27. Очередь старшинства считается по экзамену на право самостоятельного управления паровозом. При одновременном получении права на управление паровозом считать не время зачисления в штат, а время поступления на паровозную службу.

Состав паровозных бригад.

28. Машинисты, помощники машинистов, кочегары должны быть штатными и в достаточном количестве соответственно движению поездов в каждом участке.

29. Для временного замещения помощников машинистов, при усиленном движении, каждый участок дороги должен иметь для этих случаев достаточный контингент кандидатов из слесарей, специально подготовляющихся к замещению должности помощников машинистов, кои по миновании надобности возвращаются в депо на присвоенное им содержание в качестве слесаря с прибавкою, если таковая была (сдана) за его отсутствие, а по мере надобности зачисляются в штат, причем эти лица пользуются в том и другом случае одинаковыми правами со штатными паровозными бригадами.

Перемещения служащих.

30. Перемещения паровозных бригад в пределах дороги не должны быть как мера наказания, а только лишь с согласия лиц перемещающихся. Лицам перемещающимся должно быть вы-

дано денежное пособие в размере двухмесячного оклада.

31. При перемещениях и увольнениях должен даваться классный вагон для перевозки семьи служащего соответствующего класса до испрашиваемого места.

Обратный прием служащих.

32. Вопрос об обратном приеме лиц, ранее служивших и почему либо оставивших службу на дороге, должен решаться местными комитетами, по рассмотрении обстоятельств, которые вызывали увольнения; причем, если увольнение было вызвано приемом в военную службу, то при поступлении он должен занимать очередь старшинства, которая была при увольнении.

Сроки выслуги лет и назначения пенсии.

33. Срок выслуги для получения полной пенсии - 20 лет. Пенсия должна быть назначена в размере получаемого оклада в последнее время за счет государства или железнодорожного общества.

34. Срок выслуги на пенсию сокращается на тех дорогах, где климатические условия разрушающе действуют на здоровье, на 5 лет установленного срока, если служба в данной местности 15 лет была непрерывной.

35. По смерти пенсионера семья до совершеннолетия последнего из детей получает ту же пенсию. Одной жене - пенсия полагается в половинном размере до смерти или до выхода замуж. Гражданские жены и дети должны пользоваться теми же правами.

36. По смерти пенсионера родственники его, как то: отец, мать, несовершеннолетние и не способные к труду братья и сестры, живущие на иждивении умершего, пользуются пенсией в размерах, установленных реформированными общегосударственными законами.

37. Предельный возраст на дороге в должностях паровозных бригад допускается не более 50 лет.

38. При исчислении срока лет на пенсию должна приниматься во внимание служба не только на дороге последнего служения, а все время служения его на дорогах Российского государства, как частных, так и казенных, и перерыв вообще, то есть не служение его ни в какой должности на железной дороге менее года не должен приниматься, а засчитываться как служба на дороге.

39. Если член союза паровозных бригад по болезни или другим каким-либо уважительным причинам изменял свою специальность служения временно, но продолжал все-таки службу на дороге по другой специальности и возвратился к прежней своей специальности, то при исчислении времени на пенсию таковое не должно иметь значения. Словом, прослуживший на дорогах Российского государства, как казенных так и частных, в течение 20 лет в какой бы то ни было службе и не имея перерыва по службе более года, имеет право на получение полной пенсии.

40. Время, дающее право на получение пенсии, считать со времени зачисления в штат.

Примечание. Тем лицам, которые до зачисления в штат служили по поденному расчету на паровозе, служба таковая при назначении пенсии должна приниматься в расчет.

41. Лица, достигшие 50-летнего возраста, но не прослужившие 20 лет и служившие не менее 10 лет, имеют право на пенсию пропорционально прослуженных лет.

42. Лица, достигшие 50-летнего возраста и прослужившие от 5 до 10 лет, должны получить единовременное пособие в размере годового содержания.

43. Лица, потерявшие на службе профессиональную трудоспособность в размере 50%, должны пользоваться полной пенсией не зависимо от числа лет службы.

Пенсионные кассы.

44. Пенсионные или сберегательно-вспомогательные кассы ликвидировать и выдать деньги на руки с причитающимися процентами на таковые и с приплатою от общества или государства.

45. Ликвидация касс, пенсионных и сберегательно-вспомогательных, должна быть произведена после войны в возможно кратчайший срок; причем пенсия должна выдаваться из касс государства или железнодорожных обществ, но не за счет самих служащих, как это было до сих пор.

46. После ликвидации пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс при учете лет на пенсию должна приниматься в расчет вся прежняя служба на паровозе, то есть все время службы на паровозе до дня ликвидации кассы.

Число лиц на паровозе.

47. На всех поездных паровозах при угольном или дровяном отоплении должны быть три лица, то есть машинист, помощник машиниста и кочегар.

Увольнения паровозных бригад.

48. Увольнения и смещения паровозных бригад должны производиться только по рассмотрении дел с таковых лиц в комитетах паровозных бригад с правом апелляции по инстанции комитетов.

49. Увольняются также по постановлению врачебной службы, причем все, уволенные по болезни и получающие пенсии, должны иметь право на получение проездных билетов, пользоваться медицинской помощью и вообще пользоваться правами служащего.

Дежурные помещения и квартиры.

50. Дежурные комнаты для паровозных бригад должны иметь: кухню, столовую, комнату для занятий, спальню номерной системы, вполне изолированную от других помещений, умывальную и теплую уборную. Постельное белье должно меняться не менее двух раз в неделю, одеяла, матрацы и подушки должны также выколачиваться и выветриваться два раза в неделю, у каждой кровати должен быть шкафчик и табурет. Должна быть камера для просушки одежды и теплых сапог. Кухонная, столовая и чайная посуда должна быть в достаточном количестве за счет дороги. Умывальная комната должна быть оборудована в несколько кранов с отделениями для душа и ванной. Желательно устройство буфета с горячей пищей или же за счет дороги должен содержаться повар.

Все указанные помещения должны обслуживаться соответствующей прислугой в достаточном количестве. Устройство читален с достаточным количеством периодических изданий, а также специальными книгами и журналами. Дезинфекция всего дежурного помещения с принадлежностями должна производиться не менее двух раз в год.

51. При каждом депо, где нет поблизости удобных для жилья помещений, должны быть построены поселки.

Квартирное довольствие должно состоять из квартиры с надлежащими надворными (служебными) постройками, снабжения ее топливом, освещением и водой. Все служащие должны быть удовлетворены по месту своей постоянной службы квартирным довольствием натурой. Размер квартир должен рассчитываться, принимая во внимание служебное и особенно семейное положение служащего, так, чтобы на каждого члена семьи, то есть лица, находящегося на иждивении служащего, приходилась площадь пола в квартирах не менее нормы, выработанной для данной местности компетентным технико-санитарным железнодорожным органом. Квартира должна быть устроена с соблюдением всех гигиенических требований.

Для отопления жилищ, для их освещения должны доставляться квартирам надлежащие материалы по нормам, выработанным в зависимости от местных условий местным железнодорожным органом самоуправления. Водой все служащие должны быть снабжены в полной мере хозяйственных потребностей каждой семьи, для чего должны быть устроены через определенное расстояние водоразборные приспособления или колодцы. Лучше всего стремиться к устройству водопроводов в самих жилищах. В случае невозможности отвести квартиру натурой по месту постоянной службы служащего ему должны быть выданы квартирные деньги.

Размер этих квартирных денег, в зависимости от местных цен на квартирное довольствие, соответствующее площади, устройством и количеством тому, на каковое служащий имел бы право в случае отвода ему квартиры натурой, определяется местным железнодорожным комитетом. За служащими сохраняется право отказа от пользования казенной квартирой.

52. В первую очередь должны строиться квартиры от дороги в местах, удаленных от населенных пунктов. Вычет за квартиру в настоящее время должен быть по действительной стоимости квартиры, каковая назначается при участии местного комитета.

53. Отопление, освещение должно отпускаться на частные квартиры для всех служащих по себестоимости.

Оплата труда.

54. Паровозным бригадам и кочегарам депо должно быть окладное содержание, разделенное на две категории: маневровое и поездное.

55. При всех повышениях по службе должна соблюдаться строгая очередь по дороге.

56. Окладное содержание паровозных бригад и кочегаров депо должно быть с периодическою прибавкой после пяти первых лет ежегодно по пяти рублей в месяц или 60 рублей в год на основной оклад.

В общей сложности периодические прибавки должны выражаться в сумме 75 рублей в месяц, по достижении каковой периодические прибавки прекращаются.

При периодических прибавках с введением основных окладов должны быть принимаемы во внимание ранее прослуженные лета на паровозе.

57. Паровозные бригады и кочегары депо, служащие в пустынных и малонаселенных местностях и на дальних окраинах, должны получать прибавку пропорционально уменьшению выслуги лет на пенсию, то есть прибавка по 5 рублей в месяц начиная с первого года службы.

58. Периодические прибавки с введением основных окладов должны выдаваться сразу за все предшествующие лета службы на паровозе.

59. Постоянные оклады:

Поездного машиниста	400 рублей
Поездного помощника машиниста ..	300 рублей
Маневрового машиниста	325 рублей
Маневрового помощника машиниста ..	225 рублей
Поездного кочегара	175 рублей
Старшего кочегара по депо	175 рублей
Кочегары депо (рядовые).....	150 рублей.

60. Настоящие оклады признаны постоянными и должны быть увеличены в зависимости от [роста] цен первой необходимости.

61. Паровозным бригадам и кочегарам депо, служащим в пустынных и малонаселенных местностях и на дальних окраинах, оклады должны быть увеличены на 50 рублей.

62. Предоставить право для увеличения окладов в крупных центрах России комиссии Плеханова. Причем исходной точкой должен быть основной оклад паровозных бригад.

63. Члены паровозных бригад, исполняющие административные должности, должны получать все присвоенные им оклады, а если общая их совокупность менее, то получаемый таким лицом оклад остается за ним.

64. Всякие премии, как то: за смазку, топливо, освещение и т.д. - должны быть отменены.

65. При введении в жизнь предполагаемых окладов всякие наградные деньги упраздняются.

66. При перемещении с одной должности на другую периодические прибавки, полученные до сего времени, сохраняются и прибавляются к начальному окладу новой должности.

67. Поездные бригады, назначенные временно на обслуживание подталкивающих маневровых, резервных и т.д. паровозов, сохраняют свой оклад.

68. Все исполняющие должность получают оклады, присвоенные этой должности; на дорогах, где взамен маневровых помощников работают кочегары, последние получают как маневровые помощники.

Лечение.

69. При каждом населенном пункте должны быть устроены больницы с амбулаторным приемом, постоянными кроватями и родильным приютом в размере, вполне обслуживающем данное население, с достаточным врачебным персоналом. Специалисты и нужные им приспособления и аппараты должны быть при железнодорожных больницах, а в крайних случаях больные посылаются к частным специалистам за счет дороги.

70. Лица паровозных бригад и кочегары депо, а также и члены семейств должны иметь за счет дороги курортное лечение по болезни с полным пансионом и с сохранением окладного содержания.

Лица паровозных бригад должны получать полное содержание за все время болезни до полного выздоровления или же признания негодности к службе.

Примечание. При лечении лица паровозных бригад и кочегары депо до введения в жизнь основных окладов должны получать свой максимальный заработок.

Проездные билеты и наряды.

71. Паровозные бригады и кочегары депо, а также и члены их семейств имеют право пользоваться 12 бесплатными проездными билетами с плацкартами во всех пассажирских и скорых поездах по всем, как частным, так и казенным, жел. дорогам, а также два билета по водным путям. Билеты должны выдаваться II класса и немедленно при заявлении.

Примечание. В число членов семьи служащего входят и родители.

72. Наряды на провоз вещей по случаю увольнения, перемещения и назначения должны даваться по всей сети Российских жел. дорог, как частных, так и казенных, кроме того в течение года должны выдаваться два наряда на полутонную доставку нужных служащим предметов первой необходимости и с одобрения местных комитетов.

73. Для детей-учащихся билеты выдаются сезонные, а для служащих, живущих на линии, - годовые, до места службы. Провизионные билеты должны выдаваться III класса 2 раза в неделю.

Командировки.

74. Командировки паровозных бригад по другим, а также и своей дорогам допускаются в исключительных случаях.

75. Продолжительность командировки на другие дороги не должна превышать 6 месяцев и на своей - 2 месяцев.

76. При командировках на другие дороги и на другие участки своей дороги на основные оклады должны уплачиваться суточные деньги в размере: машинисту 9 рублей, помощнику 7 рублей и кочегару 5 рублей. При командировках в пределах своего участка суточные уплачиваются: машинисту 3 рубля, помощнику машиниста 2 рубля 50 копеек и кочегару 2 рубля.

77. Для командированных паровозных бригад, как на чужих дорогах, так и на своей, должны быть предоставлены удобные помещения для жилья бесплатно.

Образование.

78. Дети служащих обучаются за счет дороги до окончания среднего учебного заведения, а по окончании курса для желающих должна быть предоставлена вакансия на дороге.

Бани.

79. При каждом населенном пункте должна быть устроена баня со всеми техническими удобствами.

Обмундирование.

80. Паровозные бригады и кочегары депо должны иметь за счет дороги обмундирование: папаха, шуба, крытая сукном, теплые сапоги, осеннее и летнее пальто сроком на два года; суконная тужурка, фуражка сроком на один год. Брюк суконных и рукавиц брезентовых по две пары на год обязательно натурою и своевременно.

81. Съезд паровозных бригад каждой дороги устанавливает срок одежды и род ее в зависимости от климатических условий.

Примечание. Обмундирование должно быть в пригонкой на каждого, путем разъездное портного по участкам для снятия мерок.

Технический вопрос, наблюдение за ремонтом, промывкой и чисткой.

82. Нагрузка паровозов вагонами должна производиться в соответствии [с силой] тяги паровоза, беря во внимание профиль пути каждого отдельного участка, и должна быть разработана технической комиссией на местах из выборных лиц с участием машинистов.

Толкачи должны быть отменены [как] мера временная.

83. Составление расписания движения поездов должно производиться при участии выборных от паровозного персонала.

84. Будки на паровозах должны быть закрытыми и хорошо защищенными от холода и ветра и хорошо вентилируемы, а также обиты внутри материалом, слабо нагревающимся летом.

85. Наблюдение за промывкой и ремонтом.

86. Для наблюдения за промывкой и ремонтом должны быть назначены особые лица.

87. Чистка огневых топок, дымовых коробок и т.д., как для поездных, а также и для маневровых паровозов, производится отдельно поставленными лицами.

88. Чистка и обтирка всего паровоза, как то: движущегося механизма, арматуры, экипажной части, котла и тендера - возлагается на отдельных лиц.

89. Снабжение паровоза материалами представить на усмотрение местных комитетов.

90. В депо должно быть паровое отопление с постоянным котлом, электрическое или керосино-калильное освещение.

91. Канавы должны содержаться в чистоте и опрятности. Вопросы общего характера.

92. Паровозным бригадам при потере известного % зрени ношение очков вообще не воспрещается.

93. Восстановить в своих прежних должностях всех пострадавших за политические убеждения, причем время, которое было прослужено ими раньше, должно быть присчитано и принято во внимание для пенсии.

Данные «Экономические требования» приняты 1-м делегатским съездом Всероссийского профессионального союза паровозных бригад 2 июня (20 мая) 1917 года. Текст публикуется с современной орфографией и пунктуацией. Подготовлен Вадимом Большаковым.