



Красный ЛОКОМОТИВ

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ОБЪЕДИНЕННАЯ КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ

Профсоюзы-школа коммунизма

28-го апреля исполнилось 7 лет со дня забастовки локомотивных бригад железнодорожников, членов независимого профсоюза (бывший РПЛБЖ, ныне МПЖ), вот что официально писала пресса в этот день:

28.04.2008 09:30 : На Московской железной дороге бастуют несколько локомотивных бригад, обслуживающих Ярославское и Горьковское направления

Об этом сообщает РИА, ссылаясь на пресс-службу РЖД. Согласно сообщению, забастовка была организована так называемым альтернативным профсоюзом локомотивных бригад железнодорожников без предварительного уведомления. В акции участвуют 14 бригад, это, примерно, 5 процентов всех локомотивных бригад, работающих на этом направлении.

Как заявляют в РЖД, на смену бастующим заступили резервные бригады. Тем не менее в утренние часы пик пассажиры испытывали проблемы. Пригородные поезда были переполнены и ходили с большими интервалами. В пресс-службе РЖД подчёркивают, что сейчас делается всё возможное для нормализации обстановки и напоминают, что согласно Федеральному законодательству забастовки на железнодорожном транспорте запрещены.

Пригородные поезда были переполнены и ходили с большими интервалами. На платформах Ярославского вокзала также скопилось огромное количество пассажиров, которые не смогли выехать из столицы.

Но самые серьезные последствия — в городе Железнодорожный. Там пришлось снимать с рейсов городские автобусы и пускать их в качестве дублеров электричек.

Основные требования бастующих — повышение зарплаты и выплата отмененной в прошлом году надбавки за выслугу лет. Сейчас движение электричек уже восстановлено и идет по обычному графику.

Между тем в компании «Российские железные дороги» сообщили, что пассажиры, опоздавшие на работу из-за забастовки на Московской железной дороге, смогут получить на вокзалах справку для предоставления на работу.

В РЖД сообщают, что данная акция «организована так называемым независимым профсоюзом — «Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников» — без предварительного уведомления».

Пресс-секретарь президента компании Александра Буратаева подчеркнула, что «согласно закону, подобные акции на объектах железнодорожного транспорта запрещены».

В свою очередь Московская железная дорога заявила, что ее сотрудники получают высокую зарплату, и на сегодняшний день социально-экономическое положение машинистов Московского узла — одно из лучших на сети железных дорог. По данным «РЖД», средняя зарплата машиниста составляет 35-37 тысяч рублей.

ОАО РЖД намерено разбраться с бастующими. Здесь уже назвали забастовку незаконной вне зависимости от целей, которые она преследует.

В МЖД отмечают, что «участники этой незаконной акции являются членами так называемого независимого профсоюза (Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, РПЛБЖ), в состав которого входят 1,1 тыс. человек», говорится в сообщении.

Тем не менее РЖД повышать зарплату машинистам не собирается. «Это незаконная акция. Под такие акции зарплаты повышаться не будут», — сообщил первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Вадим Морозов.

Что будет происходить на пригородных направлениях в вечерний час пик — неизвестно.

В правительстве Подмосковья пока никаких комментариев на этот счет пока не дают: озвучить официальную реакцию там обещают к концу рабочего дня. В ОАО РЖД, в свою очередь, говорят, что «взяли ситуацию под контроль и готовы к тому, что ситуация может повториться». «На этот случай мы уже сформировали резервные бригады, которые смогут выйти на работу сегодня вечером и завтра утром», — заявил

начальник пресс-службы компании Дмитрий Перцев.

По данным же самих бастующих, все может быть не так безоблачно. По их информации, сейчас на замену отправили в том числе машинистов, в обычное время работающих в депо и просто не знающих маршрутов. Руководство МЖД в этот день вывело на линии людей не имеющих в своей массе ни опыта ни знаний работы машиниста, чем поставило под угрозу жизни пассажиров, то есть нас с вами.

Тем временем:

В профсоюзе заявляют, что забастовка продлится весь день. По словам председателя организовавшего акцию Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) Сергея Линева, «требования были переданы в РЖД еще 7 апреля, но до сих пор мы не получили никакого ответа». Профсоюз добивается, в частности, повышения зарплаты всех машинистов до 60 тысяч рублей в месяц.

«Чтобы заработать 35-37 тысяч рублей, надо быть первоклассным машинистом, да еще работать в две смены», — сказал РИА Новости один из участников забастовки, пришедших на Курский вокзал.

Забастовку железнодорожников альтернативного профсоюза поддержали коллеги. (В общей сложности в ОАО РЖД работают более 1 млн человек, из которых подавляющее большинство объединено в Российском профсоюзе железнодорожников и транспортных строителей.)

Сейчас на Курском вокзале, около пригородных касс Горьковского направления собралось, около 100 работников МЖД — железнодорожников, утром попытавшихся бастовать на перроне. Представители ОМОН «в мягкой форме» попросили перейти туда, где они не мешают пассажирам.

«Никаких силовых мер к бастующим не применяется, они не нарушают закон, это не митинг, люди просто стоят, мы просто попросили их перейти на другое место, чтобы не создавать опасной ситуации или давки», — пояснил «Газете.Ru» один из омонцев.

Железнодорожники расположились вдоль стены Курского вокзала и охотно дают интервью журналистам. Около восьми десятков омонцев держатся в стороне и в ситуацию не вмешиваются — бастующие ведут себя спокойно. «Мы будем стоять здесь до 00 часов 00 минут, омонцев с нами ничего поделат не могут: люди трезвые, никаких противоправных действий не совершаем, в драку ни с кем не лезем, просто стоим», — рассказал «Газете.Ru» лидер забастовщиков Сергей Линев.

«Ну мы, видимо, так и будем стоять и смотреть друг на друга, — посоветовал один из омонцев. — Хотим, кажется, согласно Трудовому кодексу, бастовать-то можно, а вот нам в милиции нельзя, а жаль».

По словам Линева, железнодорожники настроены оптимистично, т. к. предыдущая забастовка, что была предпринята 6 лет назад, принесла свои плоды. «Нам удалось обратить на свои интересы внимание в тот раз, думаю, в этот у нас тоже получится, нам уже надоело, что к нам относятся не как к квалифицированным работникам, а как к быдлу», — заявил Линев. «Сколько можно работать за такие деньги и на таких локомотивах?» — возмущился он.

По словам Куликова Е.А., председателя РПЛБЖ, апрельская забастовка машинистов Московской железной дороги получила большую поддержку со стороны работников ЖД, и многие выходят на связь из других депо и других регионов, просят их подключить к забастовке, если она повторится. Примечательно, что звонят и интересуются далеко не только члены РПЛБЖ,

но и члены традиционного профсоюза (Роспрофжел), входящего в структуру ФНПР, а также и не члены никакого профсоюза. 4 мая 2008 года, на дистанции пути Восточно-Сибирской железной дороги в Северомуйске (Забайкалье) прошел пикет железнодорожников в поддержку московских коллег. Кроме того, о своей поддержке и готовности присоединиться к забастовке сообщили работники депо и локомотивных бригад Абакана, Перми и Санкт-Петербурга.

Дело в том, как сказал председатель профкома РПЛБЖ локомотивного депо Железнодорожная Сергей Линева, что всем надоел «беспредел» со стороны руководства и начальников «РЖД», которые обращаются с машинистами как с быдлом. Заставляют работать сверхурочно за маленькие деньги, нарушают режим труда и отдыха, отменили надбавки за выслугу лет. А это — это реальная проблема для большинства машинистов, у которых большая стаж. В нарушение законодательства, руководство ОАО «РЖД» отменило эти надбавки с 1 апреля 2007 года поправкой в коллективном договоре (а профсоюз Роспрофжел послушно подписал новый вариант коллективного договора, который даже Государственная инспекция труда считает незаконным).

Одним словом, машинисты вынуждены все больше работать, чтобы все меньше получать. Поэтому недовольство растет, хотя этого руководители ЖД или нет, и оно далеко не ограничивается членами свободного профсоюза — РПЛБЖ.

В забастовке 28 апреля участвовали и не члены этого профсоюза. Правда, у членов боевого профсоюза есть и дополнительные претензии к руководству, которое ведет настоящую войну против «нелояльных» профсоюзных активистов. Профком РПЛБЖ выгнали из помещения, положенного им по закону, члены этого профсоюза поддерживают дискриминацию в зарплате, репрессиям в виде угроз и оскорблений. Дело даже дошло до того, что жены членов профсоюза получают письма от начальства, где пишется о том, что супруг у них был хорошим работником, к сожалению, он вступил в профсоюз РПЛБЖ и поэтому будет лишен многих льгот и т.п.

«Закипело, — повторил председатель профсоюзного Комитета РПЛБЖ локомотивного депо Пушкино Николай Павлов. Нам надоело постоянные оскорбления. Мы высококвалифицированные работники, профессионалы, у нас ответственная работа, а нас называют «жлобами» и «provokatorami!» Больше не можем выносить такие отношения! Мы объявляем войну этому монстру, этой великой китайской стене жи!». Причем, машинистов оскорбило больше всего то, что их обвиняют в нарушении правил безопасности. «Это лицемерие, — возмущился Николай Павлов, кто заботится о безопасности, если не мы, машинисты, и кому на нее наплевать, если не начальству, которое может послать на линию машинистов, которые не спали уже 18 часов? Меня именно безопасность сегодня волнует больше всего, больше чем зарплата. Ведь это тоже вопрос о престиже профессии!».

Поскольку пресс-конференция была во многом посвящена рассеянию мифов, распространенных руководством ОАО «РЖД» при помощи некоторых СМИ, повторим за профсоюзными активистами некоторые истины.

Миф 1: Забастовка на железной дороге запрещена

Это не так. Сергей Храмов, глава профсоюза «Соцпроф», еще раз разъяснил, что Трудовой кодекс запрещает забастовку в ЖД только если она «создает угрозу обороне

страны и безопасности государства, жизни и здоровью людей». А тут машинисты бастуют как раз, чтобы были созданы нормальные условия для безопасности пассажиров. Кроме того, забастовка электричек никакой угрозы жизни пассажиров не создала. А вот то, что начальство посадило на место бастующих машинистов людей без квалификации — это, да, это уже реальная угроза жизни, но при чем тут бастующие?

Миф 2. В забастовке участвовали всего лишь 14 бригад

У РПЛБЖ есть официальные заявления об участии в забастовке от 168 работников, что составляет как минимум 80 бригад. Кроме того, забастовка 28 апреля могла бы быть более масштабной — желание было со стороны многих других депо, но руководство профсоюза решило ограничиться предупредительной забастовкой. И затем посмотреть, как отреагирует администрация ОАО РЖД. Увидели, вот и намерены возобновить и расширить забастовку.

Миф 3. Забастовка была устроена «карликовым» профсоюзом для своего PR

На забастовку людей нельзя вывести по приказу — это очень опасное дело в РФ, риски огромны. Так что пойти на такой шаг способны лишь люди «внутренне уверенные в своей правоте», как сказал по этому поводу Николай Павлов.

Что выиграл РПЛБЖ этой забастовкой? Дополнительные угрозы и оскорбления. Да еще ответственность — лидеры профсоюза заявляют о том, что полностью берут на себя всю ответственность за забастовку и будут максимально защищать ее участников от преследований и прочих связанных с участием в ней проблем.

Почему «карликовый» профсоюз? В РПЛБЖ около 2 тысячи членов. Кажется, что мало, но если учесть то, как с активистами борется начальство, это не так уж и мало. И если учесть, что это самые профессиональные и самостоятельные люди, это уже большая сила.

Другой профсоюз РЖД, Роспрофжел, не имеет членов как таковых — людей автоматически записывают в члены Роспрофжел при поступлении на работу, они могут даже и не знать об этом.

Кроме того, как рассказали члены РПЛБЖ на пресс-конференции, людей насильственно гоняют в один, «свой», профсоюз.

Миф 4. Забастовка не обоснована, коллективный договор соблюдается

Об этом твердят вместе Роспрофжел и руководство ОАО «РЖД». Однако коллективный договор кем подписан? Да, да, именно этими двумя «партнерами!» Представитель РПЛБЖ даже не пустили за стол переговоров. Знают ли работники о содержании коллективного договора и о том, как он «отлично» защищает их права? Риторический вопрос. О содержании коллективного договора судить по тому, что норма (одобренная Роспрофжелом) об отмене надбавок за выслугу лет противоречит законодательству, о чем уведомила руководство трудовая инспекция в ответ на обращение РПЛБЖ. А задолженность за невыплату этих надбавок, по данным РПЛБЖ, составляет сегодня уже 3 млрд. рублей.

Миф 5. ФНПР поддерживает требования машинистов, но не одобряет методы

После забастовки 28 апреля руководители Федерации независимых профсоюзов России, в которую входит Роспрофжел, в лице Михаила Шмакова и Андрея Исаева неоднократно повторяли, что понимают и поддерживают требования машинистов (не признавать же, что профсоюзные

лидеры выступают против борьбы трудящихся за свои права!), однако считают забастовку неправильным методом, поскольку забастовка незаконна и преждевременна. О «незаконности» забастовки мы уже писали (см. миф 1). К этому надо добавить, что новый Трудовой кодекс, который делает любую забастовку практически незаконной, был принят с помощью ФНПР. Забастовка — это последняя мера, к которой можно прибегнуть, только когда все остальные, и в частности переговоры, исчерпаны. С кем вести переговоры, если руководство ОАО «РЖД» не признает самого существования другого профсоюза РПЛБЖ? А если вести переговоры со «своим» профсоюзом Роспрофжелом, то какой смысл? Мы уже видели, какие незаконные нормы он пропускает в Коллекторстве в угоду работодателю.

Миф 6. Участники забастовки — provokatory и жлобы, им плевать на пассажиров

Об этом мы уже писали выше. Кто плюет на пассажиров, когда отправляет в путь измотанных сверхурочной работой машинистов? Пассажиры, помните — заботятся о вашей безопасности именно машинисты, и, борясь за свои права, они защищают вас! У руководства ОАО «РЖД» полно других забот, например, как увеличить прибыль и тарифы.

Миф 7. Пассажиры и общественное мнение негативно оценили забастовку

Опрос на радио «Эхо Москвы» показал, что подавляющее большинство слушателей поддержали забастовку. Обществу меняются, об этом свидетельствуют все опросы общественного мнения. Люди начинают понимать, что сегодня нужен забастовать ты, завтра, может быть — я.

Миф 8. Забастовка признана судом незаконной

Заявления о незаконности акции не соответствуют действительности. Об этом заявил Олег Бабич, заместитель председателя Федерации профсоюзов России. Пока суд в кассационной инстанции не установит незаконность акции, она является законной. До тех пор заявления работодателя о незаконности забастовки являются обманом общественности.

Миф 9. Машинисты «нажрались», и так много получают

Зарплата помощника машиниста составляет 18-20 тыс. рублей. Зарплата машиниста — 25-30 тыс. рублей. Для такого города, как Москва, не такие уж и большие деньги. Тем более, что большая часть зарплаты — это премия и разные бонусы. Оклад машиниста (т.е. единственная гарантированная часть) составляет 14 тыс. рублей. О сверхурочной работе и условиях труда мы скромно умалчиваем...

Как видно, у работников ОАО «РЖД» полно причин для недовольства и огромное желание разоблачить все эти мифы. Однако, все каналы донесения

своей позиции до работодателя и общественности отрезаны. Остается только забастовка. Им не оставляют выбора. Так что рано или поздно крупномасштабная забастовка обязательно произойдет, какие бы ни были угрозы, лживые заявления и репрессии.

(материалы взяты с сайтов интернета)

P.S. Нелишним будет добавить, что после проведения забастовки многие её участники подверглись гонениям и незаконным увольнениям, так власть имущие реагируют на правду,

Начальник Московской железной дороги Старостенко В.И. своим распоряжением гарантировал машинистам МЖД возможность заработка до 60.000 рублей на тот момент, но работников «кинули», и этот случай не единичный.

(Редакция КЛ)

КРАСНЫЙ ЛОКОМОТИВ

ВМЗ. Оборонный заказ есть.

Но исполнять его будет - святой дух.

Продолжается уничтожение Вологодского машиностроительного завода. На прошлой неделе завод г. Каледина изволил сменить директора. Новый директор - г. Усенко. изволил заявить, что никаких массовых сокращений не будет. Не будет, несмотря на уже вывешенные списки. В понедельник, 1 июня, выяснилось, что господин директор, как и положено менеджеру, изволил соврамши. Сокращения пошли полным ходом.

Следует отметить два обстоятельства. Во-первых, на заводе есть оборонный заказ. Во-вторых, под это последнее сокращение попадают (по этим самым спискам) все рабочие завода. Вообще все. Так что, кто будет выполнять оный заказ - неясно. Наверно, тот самый святой дух русской соборности и суверенности, на который любят ссылаться некоторая пишущая братия, объясняя, почему русский человек должен делать, что говорят, не просить лишнего и всегда слушать начальство.

2 июня состоялась встреча работников ВМЗ с представителями Департамента экономического развития и представителями Службы Занятости. Господа-чиновники

порадовали рабочих - обещания трудоустроить. Однако, если учесть, что обещания были смутными, без всяких лишних подробностей, легко можно понять, почему радость работников была не очень бурной и не очень продолжительной.

А 11 июня вологодский арбитражный суд рассматривает дело о банкротстве ВМЗ. Напоминаем, нынешний хозяин ВМЗ, некий г. Каледина, практически угробил завод по нехитрой бизнес-схеме - взять кредит - отправить деньги в неизвестном направлении, взять заказ с предоплатой и опять же отправить деньги в неизвестном направлении. Дополнительно следует отметить, что первая фирма, продавшая иск о банкротстве «Урал Ферид», перепродала свой иск некоей конторе «КС Авто», а она контора принадлежит

тому же господину Каледину. Это вызывает обоснованные опасения, что завод будет решением арбитражного суда выведен из под контроля Каледина и вновь возвращен Каледину для окончательного домучивания.

А. Зимбовский

НЕ ТОТ ПРИМЕР ДЛЯ УЧЕБНИКА

В дискуссионной рубрике отраслевого офиса (27 мая ст) утверждается, что реформа отрасли является образцом и для других отраслей. Однако:

- хорошо управляемая рыночная компания так реализует государственные интересы, что пассажирские тарифы многократно возрасли - вопреки обещаниям перед началом реформ, а оборот грузового вагона хуже, чем в до революционном 1913 году;

- утверждение, что до реформы железнодорожный транспорт был убыточным некорректно - это надо было сказать, что после переворота 1991 года. А вот в советское время даже пассажирские перевозки были прибыльными - не только в застойном 1985 году, но и в катастрофичном 1990 году;

- утверждение, что теперь ее экономика прозрачна и все легко считаем, является просто издевательством над здравым смыслом. Не только население и региональ-

ные власти не могут добраться до фактических показателей (потому многие и отказываются компенсировать все убытки), но даже экономисты-проектировщики и ученые - не могут добраться до фактического материала. Даже диссертанты РЖД отказываются публиковать фактический материал, ссылаясь на расписку о неразглашении.

М. Е. Кардасевич,
инженер-экономист
путей сообщения

Митинг 9 мая 2015 года

9 мая в Москве на площади Краснопресненской заставы состоялся митинг коммунистов в ознаменование 70-й годовщины Победы советского народа над немецко-фашистскими захватчиками.

Для сравнения этот день был не столько праздником, сколько днем борьбы с фашизмом, которая, к сожалению, не закончилась в мае 45-ого. Змееныш под названием фашизм был раздавлен, но гнусная змея капитализма породила новое потомство, которое расплодилось после 1991 года почти по всему постсоветскому пространству.

До прохожих москвичей и гостей столицы, которые интересовались нашим мероприятием, мы пытались донести то, что идеи таких предателей как Власов, Шкуро и Краснов ныне процветают в России в виде символов позорного власовского триколора, который является государственным флагом РФ, а так же в виде георгиевской ленты, которой в советской армии просто не было.

Дело в том, что нынешняя власть сама уже является заложником своего антифашистского пиара на фоне Новороссии, но на деле она мало чем отличается от киевской хунты. Рано или поздно этот лживый патриотич-

еский угар пройдет, когда людей начнут выкидывать с работы, задерживать зарплату и даже сама попытка Новороссии окажется под вопросом из-за нехватки средств и провала в социально-экономической сфере.

Но мы искренне верим, что наш советский народ пройдет через все трудности, и красное знамя Победы будет водружено и над Верховной Радой и над Кремлем в знак победы над фашизмом и его пособниками.

С праздником великой победы, дорогие товарищи, низкий поклон живым, светлая память павшим!

Сергей ЧЕКРЫГИН

Что же за праздник, 1ое мая?

Когда в мае 1886 года в пригороде Чикаго рабочие вышли на демонстрацию и митинг - это был протест против 15-ти часового рабочего дня, штрафов и притеснений. Тех людей, кого власти признали зачинщиками, казнили. Впоследствии их признали невиновными, но страшное дело уже было сделано.

II Интернационал в 1889 году призвал отмечать этот день как день международной солидарности в борьбе рабочего класса за свои права. В России маевки начались в 1890 году.

Великая Октябрьская социалистическая революция установила в стране власть трудящихся, и день 1 мая стал одним из первых торжеств, официально утвержденных в «красном календаре».

Курс правительства неумолим - сокращение государственных расходов, приватизация социального сектора, уменьшение роли государства в экономике страны. Эти нелиберальные реформы уже дают свои плоды. На наших глазах деградирует образование, медицина, городская инфраструктура, и все это происходит на фоне сворачивания политических свобод, упадка культуры и уничтожения окружающей среды. А трудовой кодекс вообще собираются переписать вновь, в угоду крупным промышленникам и предпринимателям.

Власти с невозмутимым видом все активнее убеждают нас в том, что за все придется платить. За место в детском саду, за уроки в школе, за высшее образование, за операцию в больнице. Ко всему прочему, из года в год постоянно растут цены на услуги ЖКХ. Нам приходится платить за газ нашему «национальному достоянию» - компании «Газпром», которая выплачивает своим топ-менеджерам бонусы, сопоставимые с полупековой заработной платой среднего россиянина. Эта компания скупает европейские футбольные клубы, а потом повышает цены на газ, мотивируя это тем, что якобы его добыча становится с каждым годом все более затратной.

А как сейчас обстоят дела с борьбой рабочего класса за свои права?

Современные наемные работники разных возрастов в основном положительно оценивают Советскую власть, так как были обеспечены стабильностью и защищенностью. А вот текущий исторический момент для простого человека, не имеющего каких-либо капиталов и дополнительных источников дохода, совсем не кажется благоприятным. Главным опасением является страх быть уволенным, кто-то вынужден чуть ли не ежемесячно продлевать контракт о

наиме, кому-то уже официально сообщено о предстоящем сокращении.

И какие же существуют методы борьбы с несправедливостью? И пытаются ли работники использовать для отстаивания своих прав профсоюзы? Выясняется, что люди не доверяют профсоюзам, вообще считают, что ничего нельзя изменить. Упование на везение и надежда на индивидуальное выживание - вот те иллюзии, с которыми рабочие пока не могут справиться. Массового и организованного рабочего движения в России пока не существует.

Главное, что рабочие должны осознать, - это то, что класс буржуазии и подчиненное ему государство всегда настроено против рабочих. В современной России законы принимаются депутатами и чиновниками, которые лоббируют интересы тех или иных капиталистов. В Госдуме нет ни единого депутата, который хоть как-то выступал бы против существующего режима. Напротив, именно с их стороны ведётся наступление на жизненные интересы трудящихся. Оно будет продолжаться и дальше, пока не встретит организованного сопротивления трудового народа.

И самый первый узел обороны со стороны рабочих - это профсоюз. Только собравшись в группу и выдвинув коллективные требования, рабочие имеют шанс на то, что их интересы будут учтены. Это - точка фиксации.

Второй узел обороны - это политическая партия, выражающая интересы рабочего класса. Такой партией сегодня является Объединённая коммунистическая партия (ОКП).

Капиталисты и дальше будут стремиться наступать, но если профсоюзное движение и деятельность политической партии рабочего класса станут массовыми и организованными, то они уже смогут отстаивать не только экономические права рабочих, но и политические.

Там, где рабочее и коммунистическое движение сливается в одно целое, интересы рабочих становятся одной из высших ценностей. И 1 МАЯ - это не праздник весны и труда, а именно день борьбы за интересы трудящегося человека.

Коллектив Красного Локомотива, МПЖ и ОКП желают вам, коллеги, крепости духа, ясности ума и стальной решимости на пути к справедливому и достойно оплачиваемому труду!

(по материалам коммунистических сайтов)

НАМ ПИШУТ

Ни для кого не секрет, что ультраправые из России и Украины активно поддерживают друг друга. Эта «дружба» заметно пострадала с началом конфликта на юго-востоке Украины. Но часть российских неонацистов продолжает активно поддерживать своих украинских единомышленников и даже имеет с ними общий бизнес. Сегодня речь пойдет об украинском бренде «Svastone». Это очередная марка одежды для ультраправых, созданная для финансирования различных националистических организаций и партий. Таких брендов полно и в России («White Rex», «Белояр»), и в Европе («Thor Steinar»,

«Doberman's Aggressive»). Уже из названия становится понятно, на какую аудиторию ориентируются создатели данной одежды и спортивной экипировки. Достаточно посетить официальный сайт бренда (<http://svastone.com>) и посмотреть предлагаемый товар, чтобы разрезать последние сомнения. Так среди нейтральных рисунков и рун можно обнаружить футболки в поддержку организации украинских националистов «Правый сектор», активно участвующей в военном конфликте на Донбассе и другую символику националистов. Ультранационалистическая партия Украины «Правый сектор»

постановлением Верховного суда Российской Федерации внесена в перечень некоммерческих организаций, запрещённых на территории РФ

И тут стоит обратить внимание на то, что сегодня одежду марки «Svastone» можно свободно приобрести в интернет-магазинах и торговых центрах на территории Российской Федерации, тем самым оказав финансовую помощь украинским ультраправым. На сайте приведен перечень российских дистрибьютеров в Москве, Санкт-Петербурге, Туле, Ногинске, Брянске и других городах.

наш собкор

С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ, МЕТРОПОЛИТЕМ!

Редакция «КЛ» присоединяется к поздравлениям тружеников подземки с 80-ти лиеием Московского метрополитена имени В.И. Ленина

80 лет назад первый пробный поезд проехал по рельсам московского метро. Право быть его пассажиром надо было заслужить. В подземку пускали не по билетам и жетонам, а по пригласительным.

Со временем метрополитен стал символом Москвы. Ему посвящали песни, про него снимали фильмы, там спасались от бомбежек во время войны.

Поездка под землей, как полет в космос. Первый рейс московской подземки казался ее участникам таким же невероятным предприятием. Руководство Москвы, представители партии, передовики производства заходили в вагон, как в космический корабль. Впрочем, тогда они еще не знали, что такое космический корабль.

Николай Шумаков, главный архитектор метро: «Эти два события для советской страны были самые крупные события 20-ого века. Это открытие Московского метрополитена с его сумасшедшей архитектурой и полет человека в космос, это естественно Гагарин».

Первый поезд московской подземки едет по новой ветке от Сокольников до Парка Культуры и обратно. Машинист, преодолев 13 станций в одну сторону без происшествий, на обратном пути решает показать не только основную программу - что сделано, но и перспективу, чего можно достичь - разгоняется до неслыханной скорости.



Константин Черкасский, директор Народного музея метро: «Скорость была увеличена до 60 км час, т.е. поезд шел очень быстро. И конечно на тех руководителях, которые ехали, это произвело неизгладимое впечатление. Потому что тогда и трамвай-то больше сорока не разогнались и машины ходили медленно. Но выходя из этого поезда говорили: Да, только так быстро и качественно должен ходить наш метрополитен».

Внутри все так же, как и в первых поездах метрополитена. Те же пухлые пуфики на сидениях, те же стильные ретро-лампы, тот же узор гофрированного картона, которым обклеены стены и те же шестьдесят километров в час. Привет из будущего для первых пассажиров метро. Еще несколько десятилетий такая скорость в метро будет оставаться мечтой.

Ретро поезд «Сокольники» - почти точная копия того самого первого состава. Есть пара отличий. Тогда, в 34-ом был всего один вагон, сейчас их, конечно, больше и один локомотив, красного цвета. Локомотив заменили ведущим вагоном, а цвет на кадрах черно-белой хроники не

был виден, так что эту деталь решили опустить ради эстетического единства.

«На каждой станции машинист получал письменный приказ двигаться дальше до следующей станции, ведь светофоров еще не было. И только уже после, спустя какое-то время заработали все системы, заработали светофоры, еще их обкатали и уже только 15 мая, после того как убедились, что все работает, только после этого метрополитен заработал в регулярном режиме».

После той исторической поездки метро было закрыто ровно семь месяцев. Поезда уже ходили, но светофоры и семафоры появились ближе к зиме, эскалаторы монтировали уже в феврале и первые посетители спустились туда только весной 35 года. Именно посетители, а не пассажиры. Приглашительные билеты в метро раздавали передовикам производства, комсомольцам и студентам-отличникам, а сам спуск считался редкой экскурсией в мир будущего.

«Ну а с другой стороны, такие ознакомительные поездки позволили нам учиться работать, учиться обслуживать пассажиров, а не просто двигать поезда. Ведь очень важно не только открыть и закрыть дверь, но сделать это так, что бы пассажир успел занять место. В общем-то, это был такой взаимный процесс привыкания пассажира к метрополитену и метрополитена к пассажиру».

Почёт и уважение метрополитену и работникам метрополитена, с праздником, товарищи, достойной оплаты и безопасных условий труда в вашем почётном труде!