

Рощин Борис Евгеньевич

ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ПЕРВЫЕ МЕСЯЦЫ СТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2011/8/19.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2011. № 8 (51). С. 55-56. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2011/8/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

30.09.1922 г. Н. А. Бердяев вместе с большой группой известных писателей, историков, учёных, общественных деятелей был выслан из Советской России за границу на так называемом «философском пароходе». В это же время была ликвидирована Вольная Академия духовной культуры, созданная Н. А. Бердяевым в 1918 г.

Список литературы

1. Бердяев Н. А. Духовные основы русской революции. М.: АСТ Москва, 2006.
2. Бердяев Н. А. Истоки и смысл русского коммунизма. М.: Наука, 1990.
3. Бердяев Н. А. Философия неравенства. М.: АСТ Москва, 2006.

УДК 93/94

Борис Евгеньевич Роцин

Костромской государственный университет им. Н. А. Некрасова

ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
В ПЕРВЫЕ МЕСЯЦЫ СТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ[©]

Дифференциация в процессе правового регулирования социально-трудовых отношений всегда имела (и имеет в настоящее время) важное значение. В настоящее время такая дифференциация проявляется в специальных трудовправовых нормах, которые либо частично ограничивают общеустановленные правила, либо предусматривают дополнительные правила для отдельных категорий трудящихся. Сам принцип дифференциации труда имеет свою богатую «биографию» и уходит своими «генетическими» корнями в историческое прошлое нашей страны. Целью данной работы является рассмотрение основных особенностей правового регулирования труда российских железнодорожных работников, в первые месяцы становления пролетарской диктатуры.

Следует констатировать, что ещё до прихода к власти большевиков, у железнодорожников сложился свой профсоюз, во главе с Всероссийским исполнительным комитетом профсоюза железнодорожных рабочих и служащих (Викжель). Данный комитет проявил, мягко говоря, неоднозначную позицию по отношению к власти большевиков. На знаменитом II съезде Советов рабочих и солдатских депутатов представитель от Викжеля заявил, что государственная власть должна быть «ответственной перед авторитетными органами всей революционной демократии» (т.е. она должна быть, говоря современным языком, «легитимной») и пока такой власти нет Викжель берёт под свой контроль все функции и полномочия по управлению российскими железными дорогами. Интерпретируя данные обстоятельства (с позиций настоящего времени) нельзя однозначно утверждать, что Викжель занимал антисоветскую позицию, напротив, пытаясь присвоить всю полноту управленческих полномочий, Викжель сполна воспользовался большевистской пропагандой о «революционном творчестве масс». Более того, данный комитет, согласно официальным идеологическим установкам о повсеместном внедрении и развитии пролетарской диктатуры, шёл в авангарде революционных преобразований. Д. О. Чураков, в своей книге «Бунтующие пролетарии: Рабочий протест в Советской России (1917-1930-е гг.)», отмечает: «При этом Викжель как бы объявлял себя такой же составной частью государственной власти, как и сам съезд, и вступал с ним в равноправный диалог... Объективно позиция Викжеля в первую очередь была направлена на расширение социальной базы новой революционной власти, а не на её свержение... После длительных колебаний, когда всё же пришлось делать выбор, железнодорожники поддержали радикальный революционный лагерь. Принадлежность к нему сулила немедленные политические и материальные приобретения» [3, с. 8].

Основным нормативно-правовым актом, принятым в рассматриваемый период, стал декрет Совета Народных Комиссаров (далее СНК) «О нормах труда железнодорожников, категориях служащих и о 8-ми часовом рабочем дне во всех отраслях железнодорожного труда» (от 11.12.1917 г.), более известный под названием как «Декрет о железнодорожниках». Данный документ, состоявший из 8 параграфов, устанавливал своего рода тарифную сетку по оплате труда железнодорожников «строящихся и эксплуатируемых дорог и подъездных веток, как частных, так и казённых...». Дифференцированная оплата труда устанавливалась в «зависимости от 14 категорий служащих и рабочих и 14 районов железных дорог...». За основу такой системы оплаты труда принимались решения, выработанные на II Всероссийском Учредительном железнодорожном съезде, состоявшемся в августе 1917 г. Декрет устанавливал соответствующие железнодорожные районы: Петроград и Полярно-Северный; центральный Московский; Нижне-Поволжский; Уральский и прифронтовой; Донецкий; Южно-Кавказский; Оренбургский и т.д. Устанавливалась порайонная дифференциация в оплате труда. К высшему по оплате району были отнесены г. Петроград и Полярно-Северный район. В декрете отмечалось, что в установленные оклады «входят все виды довольствия, а потому все премии и награды отменяются». Кроме того, оклады подлежали соответственному уменьшению, если работники железнодорожники пользовались жилплощадью «или другими видами натурального довольствия...».

Согласно параграфу III данного декрета, новая власть принимала на себя некоторые обязательства, предусмотренные прежним законодательством (при этом не считая себя правопреемницей прежней государственной власти). Так, все командированные и эвакуированные железнодорожные работники получали право пользоваться основными правами, предусмотренными данным «декретом о железнодорожниках» и всеми дополнительными «преимуществами, предусмотренными инструкцией о применении положения о железнодорожных служащих в военное время, утверждённого 12/III 1915 г. и законом 28/IV 1915 г., причём все выдачи по указанным законам, - отмечалось в декрете, - должны производиться по новым окладам». Декрет разъяснял, кого из работников железных дорог следует считать постоянно-подёнными, а кого - временными. Согласно примечания к параграфу IV, постоянно-подёнными следовало считать всех подённых рабочих, «работа которых не носит случайного характера». Случайный характер работ определялся со стороны соответствующего профсоюза, «совместно с представителями лиц администрации». Важные вопросы, затронутые данным декретом, касались продолжительности рабочего времени. Согласно параграфу V, во всех отраслях железнодорожного хозяйства устанавливался «экономический 8-ми часовой рабочий день и 6-ти часовой для труда умственного и конторского (телеграфисты, конторщики, табельщики и т.д.). Более того, устанавливалась сокращённая продолжительность рабочего дня на 2 часа «накануне воскресных дней». Сверхурочные работы железнодорожников допускались только «на время настоящей войны и демобилизации, а равно ввиду недостатка технически подготовленных сил» и подлежали оплате в двойном размере. Очевидно, что реализовать повсеместно на практике норму о 8-часовом рабочем дне, в условиях тотальной хозяйственной разрухи, не представлялось возможным. Данная норма, в большей степени, имела декларативный характер и была нацелена на смягчение конфликтных проявлений в среде железнодорожников и на поддержку большевиков. Понимая объективные реалии, законодатель дополнил параграф VI «декрета о железнодорожниках» соответствующим примечанием, согласно которому «предельная продолжительность непрерывной работы не должна превышать для лиц, занятых физическим трудом, 12 часов и для лиц, занятых умственным, конторским или близким к нему трудом - 9 ч.». При распределении железнодорожных работников по категориям, допускалось (с участием соответствующих профсоюзов) производить понижение (на одну ступень) или повышение (не более двух ступеней), в зависимости от «местных условий службы». Следует отметить, что данный декрет имел обратную силу и, принятый 11.12.1917 г., он устанавливал оплату по новым окладам с 1.09.1917 г. Параграф VIII «О порядке уплаты по новым окладам» давал разъяснения о том, что «за декабрь заработок выдаётся по новым окладам полностью, а разница за прошедшие месяцы выплачивается в следующем порядке: прибавка за ноябрь должна быть выслана 15 декабря по представлении необходимых сведений Ц. И. К. Всер. ж.д. Союза. Прибавка за сентябрь должна быть выслана в январе 1918 года и прибавка за октябрь должна быть выслана в феврале 1918 г.» [1, с. 181-184].

2.01.1918 г. был принят довольно непопулярный в среде железнодорожников указ Народного комиссара путей сообщения т. М. Т. Елизарова, согласно которому труд высококвалифицированных железнодорожных рабочих (и инженеров) подлежал оплате почти так же, как труд неквалифицированных рабочих. Данный норматив был отменён СНК 7.01.1918 г. 5-30 января 1918 г. работал Чрезвычайный Всероссийский железнодорожный съезд, который: 1) признал все основные нормативно-правовые акты Советской власти; 2) разработал новый тариф оплаты труда железнодорожных работников (рабочих и служащих); 3) принял положение об управлении железными дорогами; 4) избрал Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников (Викжедор) - центральный орган железнодорожного союза. В. И. Ленин, отвечая на записки делегатов съезда, касаясь вопросов саботажа, квалифицировал вышеупомянутый указ комиссара путей сообщения как «сплошное недоразумение», которое при первом указании СНК было устранено и «говорить о том, что это входило в намерение Советской власти - это значит не знать дела». В. И. Ленин также констатировал, что глобальные перемены (в т.ч. искоренение проявлений саботажа) невозможны в один день, для этого требуется активное революционное творчество масс, высокая «товарищеская дисциплина» самих трудящихся. «Вот когда железнодорожные труженики, - убеждал Ленин, - возьмут власть в свои руки, то они при помощи вооружённой организации сломят саботаж и спекуляцию и поставят своей задачей преследовать всех тех, кто занимается подкупом и нарушает правильное железнодорожное движение. Таких людей надо преследовать, как величайших преступников против народной власти» [2, с. 207].

В заключение следует отметить, что современная система правового регулирования социально - трудовых отношений требует своего постоянного совершенствования, адекватного современному историческому контексту, а исторический опыт может предостеречь от явных ошибок.

Список литературы

1. Вестник Народного Комиссариата труда. 1918. № 1.
2. Ленин В. И. О трудовом законодательстве. М.: Госполитиздат, 1959. 519 с.
3. Чураков Д. О. Бунтующие пролетарии: рабочий протест в Советской России (1917-1930-е гг.). М.: Вече, 2007. 352 с.