

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2023. 18(1): 199-207
 DOI: 10.13187/bg.2023.1.199

Journal homepage:
<https://bg.cherkasgu.press>



Social and Lifestyle Aspects of the Construction of the Railway in Siberia in the late XIX – early XX centuries

Evgeny A. Akhtamov ^{a, *}, Denis N. Gergilev ^a, Andrei A. Gruzdev ^a, Tatyana V. Izluchenko ^a

^aSiberian Federal University, Russian Federation

Abstract

The issue of the Trans-Siberian Railway construction attracts the researchers' attention constantly. It is due to the role that the railway's impact on the life in Siberia and in the country. The problem of the workers status who worked on the construction of the Trans-Siberian Railway was also repeatedly raised in the papers of many researchers. The issue attracted scientists as a good example of the class struggle in the Soviet period. At the turn of the XX–XXI centuries the desire to give a new assessment of already known information prevailed, as well as to replenish the existing historiography with new facts. The object of study of this article is the situation on workers of the Trans-Siberian Railway: their quantitative composition in different years, the amount of local residents among the workers, government recruitment measures. The authors have noted that during the construction of the railway, the struggle for labour intensified to some extent. For example, the workers in gold mines, being bound by contractual obligations with gold producers, sought to get a job at the construction of the railway. At the same time, the living conditions of the railway workers left much to be desired. First of all, the remoteness of construction sites from settlements in Siberia had negative consequences. This created certain difficulties in providing workers with food, medical care, and organizing leisure activities. In an effort to replenish the ranks of workers, the government attracted exiled convicts and prisoners to the construction. At later stages of construction, subject to a number of conditions, it was allowed to involve prisoners of war in the work.

Keywords: railway, Siberia, construction, living conditions, personnel, Central Siberian railway, Trans-Baikal railway.

1. Введение

Идея соединения Сибири с Европейской Россией железной дорогой, впервые высказанная инженером путей сообщения Н.И. Богдановым в 1837 году в пояснительной записке по итогам изысканий для строительства Кругобайкальской грунтовой дороги от Иркутска до Кяхты, во второй половине XIX века стала все чаще обсуждаться в политических кругах России. В 1857 году генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев-Амурский высказал мысль о возможности постройки Сибирской железной дороги. В последующие годы вопрос о строительстве железнодорожного пути поднимался все чаще: в установлении надежного транспортного сообщения Сибири с Европейской Россией видели возможность ускорения социально-экономического развития региона, а также усиления международного влияния России на востоке. После принятия решения о строительстве железной дороги в 1887 году одной из задач, которые следовало решить правительству, стало обеспечение масштабной стройки необходимыми кадрами. Сложность представляла отдаленность районов проведения работ от местонахождения основных рынков рабочей силы в России, в целом

* Corresponding author

E-mail addresses: akhtamov@gmail.com (E.A. Akhtamov), turilak@yandex.ru (D.N. Gergilev), andygruzdev@yandex.ru (A.A. Gruzdev), izluchenko@mail.ru (T.V. Izluchenko)

малая заселенность Сибири, а также тяжелые условия труда и быта строителей железнодорожной магистрали. Правительством предпринимались меры по решению этого вопроса: нанимались рабочие из местных жителей, жителей Европейской России, Китая; предпринимались шаги для налаживания быта рабочих, устраивались больницы. Как представляется авторам, данная статья, учитывая многоаспектность проблемы, позволяет дополнить уже известные сведения о положении строителей железной дороги.

2. Материалы и методы

Данное исследование основано на комплексном анализе разнообразных по характеру источников: отчетов, делопроизводственных материалов, материалов периодической печати. Так, авторы обращались к сведениям, содержащимся в отчетах по постройке участков Средне-Сибирской железной дороги от Красноярска до Иркутска, участков Забайкальской железной дороги. Разнообразные сведения содержатся в материалах периодической печати, а именно в «Вестнике путей сообщения», отдельные статьи которого сохранились в фондах Государственного архива Красноярского края (Красноярск, Российская Федерация). Помимо этого, в фондах архива сохранилась делопроизводственная документация, отражающая ход строительства Сибирской железной дороги. Разнообразные по характеру сведения отражены в материалах фонда Ачинск-Минусинской железной дороги.

В ходе проведения исследования авторы использовали как общенаучные, так и специальные методы исторической науки. Так, принципы историзма и объективности позволили полнее воссоздать положение рабочих, занятых на строительстве Транссибирской железнодорожной магистрали, а при анализе исторической литературы советского периода – учесть влияние общественно-политической ситуации на работы историков. Сравнительно-исторический метод использовался при анализе положения разных категорий рабочих, что позволило рассмотреть отличия в трудовых и бытовых условиях трудящихся. В ходе работы с дореволюционными рукописными источниками применялись методы палеографии, позволившие точнее установить отдельные аспекты принятия решений на строительстве железной дороги, труда и быта рабочих.

3. Обсуждение

В дореволюционной историографии, посвященной Сибирской железной дороге, исследователями в основном рассматривались вопросы, связанные со строительством железной дороги (Арефьев, 1895; Головачев, 1892; Куломзин, 1903): истории проектирования, хода исследовательских и строительных работ.

Проблемы, связанные с положением рабочих, занятых на строительстве и эксплуатации Транссибирской железной дороги, в исторической литературе получили освещение в советский период. При этом численность рабочих, роль политических ссыльных в развитии культуры в регионе, условия труда и уровень зарплат во многом интересовали исследователей в контексте классовой борьбы (Паталеев, 1951; Каземиров, 1970; Зензинов, 1986). Большой вклад в изучение процесса формирования рабочего класса в Сибири внес В.Ф. Борзунов (Борзунов, 1965). Он подробно рассмотрел положение рабочих, условия их труда, быта и питания, проанализировал использование труда заключенных и иностранцев. Вопросы о численности, профессиональной структуре, социальном обеспечении рабочих, трудившихся на Транссибирской железной дороге в конце XIX – начале XX веков, были исследованы в работах И.Т. Белимова (Белимов, 1964), Б.И. Земерова (Земеров, 1973), К.Т. Новаковой (Новакова, 1965, 1967).

На современном этапе интерес исследователей к этой теме остается неизменно высоким. Различные аспекты организации труда и быта строителей Сибирской железной дороги отражены в коллективном труде под редакцией В.Г. Третьякова (*Железнодорожный транспорт...*, 2001). В ней проанализирован состав рабочих, особенности быта, организация медицинской помощи для рабочих. Проблемы формирования кадров рассмотрены в работе В.Г. Третьякова (Третьяков, 2015). Вопросы использования иностранной рабочей силы на железнодорожном строительстве проанализированы в работе А.В. Хобты (Хобта, 2012). В коллективном труде «Стальное звено Транссиба», наряду с другими значимыми событиями и процессами развития Красноярского участка Транссибирской железной дороги, рассмотрены некоторые аспекты положения строителей железной дороги в Енисейской губернии (*Стальное звено Транссиба*, 1998). В ряде работ М.А. Гилько исследованы социально-бытовые условия работников железной дороги (Гилько, 2011; Гилько, 2012).

В коллективной статье С.Т. Гайдина, Г.А. Бурмакиной, Р.В. Павлюкевича, Т.Г. Шереметовой (Гайдин и др., 2020), наряду с вопросами деятельности государственных органов по хозяйственному развитию Сибири, затронуты проблемы обеспечения строительства Сибирской железной дороги рабочей силой. Проблемы положения рабочих железной дороги на окраинах Российской империи рассмотрены в статье Л.С. Динашевой, М.М. Тастанбекова, Г.Е. Сабденовой, Т.С. Каленовой (Динашева, 2021). Роль отдельных сословий в развитии железной дороги в Сибири выявлена в работе А.Ж. Габдулиной, А.Ж. Турхановой, Л.Т. Курманбаевой, Ж.Р. Абишевой (Габдулина и др., 2022).

Зарубежные исследователи, как правило, при изучении истории Сибирской железной дороги отмечают ее важность для хозяйственного освоения Сибири, ускорения ее социально-экономического развития (Маркс, 1991). Дж.Н. Вествуд при исследовании истории российских железнодорожных путей указывал на определяющую роль государства в их строительстве (Вествуд, 1964). В работе К. Волмара рассмотрен широкий спектр вопросов: условия строительства железной дороги в Сибири, состояние медицинского обслуживания, роль железной дороги в дальнейшем развитии региона (Волмар, 2016). Таким образом, можно сделать вывод о том, что проблемы строительства и развития железной дороги в Сибири неизменно привлекают внимание исследователей.

4. Результаты

Многие современники отмечали заманчивые перспективы, которые открывались благодаря развернувшемуся строительству Транссибирской железнодорожной магистрали: оживление культурной и экономической жизни в Сибири, ее более тесная связь с Европейской Россией, усиление позиций Российской империи на востоке. Однако эти достижения не стали бы возможны без интеллектуального и физического труда людей, приложивших свои знания и усилия к строительству самой большой железной дороги в мире.

На ее строительстве трудились сибиряки, приезжие мастеровые из Европейской России, ссыльнопоселенцы, арестанты, солдаты, выходцы из азиатских государств. Вопрос об общем количестве рабочих, строивших магистраль в Восточной Сибири, является достаточно сложным. Свет на этот вопрос проливают подсчеты В.Ф. Борзунова, однако они относятся к Забайкальской и Средне-Сибирской дорогам. Итоги подсчетов В.Ф. Борзунова таковы: в 1893 г. на строительстве Средне-Сибирской железной дороги работало 1,8 тыс. рабочих, в 1894 г. – 14 тыс., в 1895 г. – 36 тыс., 1896 г. – 27 тыс., 1897 г. – 23,7 тыс. и в 1898 г. – 19,4 тыс. На Забайкальской дороге строителей было: в 1895 г. – 5 тыс., в 1896 г. – 14,5 тыс., в 1897 г. – 18,8 тыс. и в 1898 г. – 28,6 тыс. (Борзунов, 1965: 197).

Учитывая, что участок западнее Мариинска начали строить раньше и раньше закончили и что по длине он примерно равен половине пути от реки Обь до Красноярска, можно получить следующие ориентировочные цифры для Восточной Сибири: 1894 г. – 4 тыс., 1895 г. – 17 тыс., 1896 г. – 31,5 тыс., 1897 г. – 38,8 тыс., 1898 г. – 48 тыс. человек (Железнодорожный транспорт..., 2001: 125).

По оценкам руководителей строительства Средне-Сибирской дороги, рабочих из числа местных жителей было в среднем от 2 до 7 тысяч человек (Борзунов, 1965: 26). Важным подспорьем в строительстве была конная сила. Крестьяне, проживавшие в волостях, расположенных рядом с трассой магистрали, рубили и вывозили лес, подвозили дрова и шпалы. В Иркутском уезде крестьяне Смоленской волости сплавливали вниз по Иркуту лес для сооружения дороги (Железнодорожный транспорт..., 2001: 122).

По данным Управления строительства Забайкальской железной дороги, местных железнодорожных рабочих трудилось летом не более 6 тысяч человек, а в холодное время, продолжавшееся 8 месяцев, – менее половины. Некоторые из местных строительных рабочих стали профессиональными железнодорожниками.

Общее число местных рабочих, участвовавших в сооружении магистрали, можно оценить за разные годы в 10–15 тысяч человек. Среди них весьма существенна роль переселенцев, особенно в Енисейской губернии. Строительство дороги давало им возможность получить важный в первые годы становления хозяйства дополнительный заработок. Некоторые из них обладали такими навыками, которые были полезны в железнодорожном строительстве. Участвовали в сооружении дороги также и солдаты – в основном в Забайкальской области (Железнодорожный транспорт..., 2001: 123).

Стоит отметить, что местные жители так и не стали основной рабочей силой. Это было связано с тем, что среди сибиряков не было специалистов, обладавших знаниями, необходимыми для работ, связанных с сооружением железной дороги. В частности, при проведении земельных работ рабочие из числа местных жителей отставали от рабочих, приехавших из Европейской России. Поэтому на работы, связанные с обустройством земляного полотна, мастеровые и землекопы выписывались из Европейской России. На строительство они чаще всего приезжали семьями. Некоторые из них остались в Сибири, однако большая их часть вернулась на прежние места (ГАКК. Ф. 294. Оп. 1. Д. 3. Л. 8).

Среди рабочих из числа местных жителей можно выделить семейских – потомков старообрядцев, сосланных в Сибирь в XVIII веке. Их отличительными чертами были крепкое телосложение, честность, трудолюбие. Также их отличало то, что они сторонились алкоголя. На работу они приезжали семьями. «Каждый из рабочих <...> имеет несколько лошадей, часть их работает с утра до обеда, а часть с обеда до вечера, свободные же от работ лошади пасутся на подножном корму; взрослые работники производят копку, грузку и отвалку земли, дети же находятся при лошадях в качестве погонщиков и пастухов, а жены занимаются приготовлением пищи и хозяйством. И не соглашаются жить в общих казенных бараках; они устраивают отдельные для каждой семьи шалаши из ветвей; покрывают их легким слоем дерна и предпочитают такие жилища баракам, даже во время морозов, достигающих осенью по ночам 10–15 градусов. Случаи заболевания этих рабочих крайне редки» (Отчет о постройке..., 1904: 17). Численность семейских работников год

от года колебалась, но, по дошедшим до нас сведениям, в отдельные годы она могла достигать 3 тысяч человек.

Другим источником рабочих рук для строительства Транссибирской железной дороги стали золотые прииски. Поскольку на строительстве магистрали заработки были выше, а условия работы – несколько лучше, чем на золотых приисках, часть трудившихся там рабочих стала наниматься для постройки дороги. Так, в Забайкальской области в мае 1896 года на золотые прииски не явилось 20 % приисковых рабочих, в январе 1897 года – 25 %. В ответ на жалобы золотопромышленников о побегах рабочих губернатор области требовал возвращения тех, кто был прежде законтрактован владельцами приисков. Под давлением губернатора начальник производства работ Забайкальской магистрали даже издал циркуляр, запрещающий устраивать на работу беглецов с приисков. Однако этот циркуляр соблюдался далеко не всегда (*Железнодорожный транспорт..., 2001: 122*).

В связи с дефицитом рабочей силы было принято решение привлечь на строительство железной дороги ссыльнокаторжных и заключенных. В марте 1894 года было принято решение о применении труда каторжников на Средне-Сибирской железной дороге, а в ноябре 1897 года – Забайкальской дороге.

На Средне-Сибирской железной дороге в 1895 году трудилось 1 377 работников из числа каторжан, при этом на железную дорогу отбирали зарекомендовавших себя с положительной стороны. Благодаря такому отбору и организованной охране за весь период строительства было зафиксировано только 15 случаев побега (*ГАКК. Ф. 294. Оп. 1. Д. 17. Л. 6*). Ссылные работали на наиболее тяжелых участках: рубке леса, земляных работах. Стоит отметить, что, согласно сохранившимся свидетельствам, ссыльнокаторжные трудились добросовестно, поскольку им обещали смягчение наказания, сокращение срока ссылки.

Также на работы привлекали ссыльнопоселенцев, осужденных за уголовные преступления. Стоит отметить, что «...ссылный элемент доставлял много хлопот. По преимуществу образ жизни был следующий: проработав неделю в определенном месте и прокормившись одним хлебом, они затем пьянствовали несколько дней подряд, соблазняя к спиртным напиткам других рабочих. Только по израсходовании денег они снова принимались за работу. Выгнанные из одного участка, они находили приют на другом, где их еще не знали или же успели забыть» (Цит. по: *Железнодорожный транспорт..., 2001: 124*).

Следует отметить, что среди служащих железной дороги было много политических ссыльных, которые занимали должности от десятников до начальников дистанций. Среди них – Л.Б. Красин, социал-демократ, впоследствии – советский государственный деятель. Поскольку его родители жили в Иркутске, по их просьбе Л.Б. Красин был сослан именно в Иркутск. Там он работал техником на строительстве Средне-Сибирской дороги, принимал участие как инженер в изысканиях на строительстве Забайкальской железной дороги. Л.Г. Дейч – социал-демократ, отбыв каторгу, работал в конторе начальника дистанции на станции Сретенская. Народолец Г.В. Андронников, закончивший институт путей сообщения, служил инженером на строительстве дороги в Забайкалье. Там же трудились политические ссыльные А.И. Зунделевич и Л.Ф. Бердников. А.С. Гуревич, проведя как каторжанин и ссыльный в Восточной Сибири около 10 лет, стал начальником дистанции, руководил строительством моста в Забайкалье. За Байкалом служили революционные деятели Н.А. Люри, А.И. Преображенский, Ф.Ю. Рехневский, И.Ю. Старынкевич, А.А. Фомин, Г.М. Фриденсон, В.И. Чуйков. Они занимали должности помощника юрисконсульта, землемера. А.А. Криль, народник, сосланный в Иркутск, оказывал различную помощь другим политическим ссыльным. Все эти лица, по-видимому, не вели активной политической пропаганды, но проявили себя как люди авторитетные, трудолюбивые и честные (*Железнодорожный транспорт ..., 2001: 130*). Благодаря этому политических ссыльных охотно принимали на работу на железную дорогу.

Также к строительству привлекали и иностранных работников. Каждый год перед началом строительных работ представители дороги совершали поездки на Амур для заключения контрактов с рабочими из Китая. Если в первые годы на строительные работы удавалось привлечь около 2–3 тысяч работников из Китая, в 1898–1900 годах их число возросло до 8 тысяч человек. Китайцы в целом соглашались на различного рода работы, не перечили начальству, однако по скорости и продуктивности труда значительно уступали русским рабочим (*Отчет о постройке..., 1904: 17*).

В более поздние периоды на строительстве железной дороги было разрешено использовать, в том числе, и труд военнопленных. Управлению железных дорог было разрешено их привлекать на поденные работы, но только в том случае, если пленные не понадобятся для командирования в какой-либо другой пункт, поэтому они не могли считаться окончательно закрепленными к этой работе (*ГАКК. Ф. 850. Оп. 1. Д. 1. Л. 3*).

Строительство Средне-Сибирского участка железной дороги оказалось более сложным, чем строительство Западно-Сибирского участка. Сказывалось слабое развитие промышленности в этих и прилегающих к дороге местах. Самые простые материалы завозились издалека. Отсутствие дорог, путей сообщения осложняло доставку даже местных составляющих земельного полотна: камня, гравия и песка. Здесь, на извозе, участие сибирского населения можно считать наиболее действенным (*ГАКК. Ф. 850. Оп. 1. Д. 3. Л. 6*).

Представляет интерес описание быта артели укладчиков железнодорожного пути. На отметках 500–680 километров Средне-Сибирской железной дороги работы по укладке пути велись артелью в 150 человек под руководством инженера Э. Бобиенского и его помощника С. Рогальского. Артель укладчиков пути размещалась в крытых товарных вагонах, где устраивались нары, двери, а также печки-буржуйки и двойной пол. В среднем в вагонах жило до 20 человек, всего же вагонов при укладке Средне-Сибирского пути было 14. Многие рабочие жили с женами и детьми, в таком доме на колесах отмечались даже случаи рождения. В одном поезде находились также вагон-контора, вагон распорядителя работ, три вагона дорожных мастеров, санитарный, торговая лавка, кузница и кладовая. Весь состав медленно, по мере производимых работ, продвигался к Иркутску и прошел тысячу верст в течение трех лет, продвигаясь в день на шесть и порой более километров (*Стальное звено Транссиба, 1998: 19*).

Кормили людей пищей за счет казны, заработок колебался от двух до четырех рублей в день. Тем не менее тяжелые условия оценивались самими рабочими примерно так: «Здесь можно робить железню и каменному человеку», – нередко становились причиной волнений в пролетарской среде. Так, в 1895 году на возведении Средне-Сибирского участка вспыхнуло пять забастовок, где приняло участие до тысячи человек. Только на участке Ачинск–Красноярск на протяжении нескольких дней продолжалась забастовка трехсот «киргиз», как в то время именовали хакасов.

На фоне нещадной эксплуатации трудового люда резким контрастом выделяются факты самого настоящего жульничества со стороны купечества, пытавшегося максимально заработать на поставках материалов для строительства. Торговец мясом Аким Жоголев, живший в Красноярске, скупил у крестьян-переселенцев Покровской волости Ачинского уезда триста десятин строевого леса, выплатив по 17 рублей за десятину, что было значительно ниже его рыночной стоимости. У переселенцев села Большая Тесь Аким Жоголев скупил 25 тысяч шпал по четыре копейки за штуку, позднее продав их казне за 80 копеек (*Стальное звено Транссиба, 1998: 20*).

При заключении договоров подрядчиков с рабочими Средне-Сибирской железной дороги оговаривалось время рабочего дня. Как правило, рабочий день составлял около 14 часов без учета времени на полдник и обед. На Забайкальской железной дороге он зависел от времени года: летом 12–13 часов, зимой 10–11 часов. В договорах с работниками также прописывались условия ночного труда, а также в воскресные и праздничные дни. В этих случаях зарплата увеличивалась на 50 %. Отпуск подрядчики не признавали и во многих случаях не оплачивали рабочим вынужденные простои в дождливые дни (*Железнодорожный транспорт..., 2001: 126*).

Представляет интерес описание жизни рабочих, сделанное врачом Строительного управления Забайкальской дороги. Распорядок дня рабочих был однообразен: работа начиналась с восходом солнца, завтракали в восьмом часу утра, обедали в полдень. После обеда следовал часовой сон, причем рабочие спали там же, где и работали. Если стройка проходила недалеко от населенных пунктов, то в праздничные дни рабочие могли сходить в церковь, принять участие в местных развлечениях. Если же стройка была в местах, отдаленных от деревень, то рабочие оставались в бараках (*Железнодорожный транспорт..., 2001: 126*).

Если поблизости от места расположения строителей был населенный пункт, то небольшая часть рабочих жила у крестьян, которые их кормили и отводили помещение для ночлега. Это требовало от рабочих значительных затрат, поэтому жить у домохозяев могли только наиболее квалифицированные и хорошо оплачиваемые строители.

Но чаще всего строительные работы велись в стороне от деревень. При этом в Сибири деревни могли находиться на значительном расстоянии друг от друга. Поэтому «железнодорожное население вынуждено было жить и работать там, где прокладывался путь, пользуясь преимущественно временными жилыми помещениями, на первых же порах пришлось некоторым жить под открытым небом. При таких обстоятельствах ничего нет удивительного, что между служащими было много заболеваний и что условия жизни на постройке были неблагоприятны для здоровья» (*Отчет о постройке, 1904: 127*).

Качество питания рабочих зависело от таких факторов, как возможность доставки и хранения продуктов, умение повара, добросовестность предпринимателей и подрядчиков. В.Ф. Борзунов отмечает, что рацион работников оговаривался в договорах, которые заключались между работниками и подрядчиками. Во многих договорах прописывалось, что работник ежедневно должен получать от трех четвертей до одного фунта мяса (свежего или соленого) или рыбы, приварок из свежей или квашенной капусты, крупы, гороха «по мере надобности», кашу с постным маслом, квас, хлеб и другие продукты (*Борзунов, 1965: 124*).

В случае соблюдения этих условий питание рабочих можно было бы назвать хорошим. Однако зачастую условия договоров не соблюдались. Например, за выполнение плана полагалась премия – чай или водка. Однако водочная премия вела к снижению дисциплины, приводила к штрафам. Сохранились свидетельства того, что мало кто из рабочих полностью выполнял план. В результате рабочий мог лишиться завтрака, полдника или ужина. «Также рядчики, подрядчики и их служащие постоянно «экономили» на питании рабочих. Многие забастовки и волнения рабочих были связаны или вызваны их плохим питанием» (*Борзунов, 1965: 124*).

В одном из отчетов мы находим сведения об организации питания рабочих: «продукты, полученные из складов, рабочие уносили на работы и там готовили пищу артельно; семейным готовили их жены, поэтому получались более разнообразные и лучше приготовленные блюда. Если же обед готовил сам рабочий для артели или для себя, то обыкновенно ежедневное блюдо состояло из вареного мяса и супа, заправленного той или иной крупой. Утром и вечером рабочие ограничивались чаем с белым хлебом... Мясо в постные дни заменялось хлебом, а коровье масло – растительным. Огородные овощи, благодаря дороговизне, почти не употреблялись. Из приправ можно перечислить лук, перец и зеленая черемша, последнюю рабочие собирали на лугах и ели с хлебом в большом количестве» (*Отчет о постройке..., 1904: 112*).

Организация медицинского обслуживания строителей была недостаточной. На участке дороги между Красноярском и Иркутском находилась только одна больница, которая располагалась в Красноярске. На участке Забайкальской железной дороги, очевидно, медицинское обслуживание было налажено лучше – там было обустроено 11 больниц (*Отчет о постройке..., 1904: 114*). Также о значительном количестве больниц свидетельствуют данные о лицах, проходивших лечение. Так, в 1896 году лечение прошел 1 741 человек, а в 1898 году – 2 856 человек. Однако стоит отметить, что рост численности людей, проходивших лечение, мог быть связан не только с ростом доступности врачебной помощи, но и с волной заболеваемости, вызванной наводнениями в 1897 и 1898 годах. Важно отметить, что все работники железной дороги имели право на врачебную помощь. Если подрядчик не вносил средства на медицинскую помощь, то его работники также могли лечиться амбулаторно или в стационаре за свой счет или за счет подрядчика. Со временем оснащенность больниц росла: число мест увеличилось с 20 до 60 коек, приобретались лошади и экипажи для врачей. В целом уровень медицинского обслуживания на строительстве Забайкальской железной дороги следует признать удовлетворительным (*Железнодорожный транспорт..., 2001: 129*).

5. Заключение

Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали заняло четверть века: с 1891 по 1916 годы. Возведение такого масштабного объекта потребовало от правительства пристального внимания к проблеме обеспечения стройки трудовыми ресурсами. Отсутствие инфраструктуры, удаленность мест строительства от обжитых районов создавали сложности не только в доставке техники и строительных материалов, но и в обеспечении работников необходимыми условиями проживания. Вследствие этого положение рабочих, строивших железную дорогу, было трудным: долгий рабочий день, выполнение тяжелого физического труда, размещение в тесных, грязных бараках, проблемы с обеспечением продуктами питания. Стоит отметить, что правительство предпринимало меры к тому, чтобы улучшить быт строителей: в договорах с работниками прописывались нормы питания и содержания, строились больницы. Сложностью при возведении дороги стала удаленность мест строительства от рынков вольнонаемной рабочей силы, что побуждало Управление строительства железной дороги привлекать на стройку категории работников, чья результативность труда была заведомо ниже: иностранных рабочих, а также ссыльнопоселенцев, осужденных за уголовные дела. Сложные условия для строительства не остановили вольнонаемных рабочих, переселенцев, которым железная дорога дала возможность поправить свое материальное положение, обжиться на новом месте. Благодаря труду строителей была построена самая протяженная в мире железнодорожная магистраль, а Сибирь получила мощный импульс к хозяйственному и культурному развитию.

Литература

Арефьев, 1895 – *Арефьев Н.* Работа на Сибирской дороге: постройка дороги // Северный вестник. 1895. № 10. С. 1-20.

Белимов, 1964 – *Белимов И.Т.* К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата Сибири накануне Октябрьской революции / Из истории рабочего класса Сибири. Новосибирск, 1964. С. 204-224.

Борзунов, 1961 – *Борзунов В.Ф.* К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги в конце XIX – начале XX вв. // *Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока*. Новосибирск, 1961. С. 97-107.

Борзунов, 1965 – *Борзунов В.Ф.* Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции: (По материалам строительства Транссибирской магистрали, 1891–1904 гг.). М.: Наука, 1965. 198 с.

ГАКК – Государственный архив Красноярского края.

Гилько, 2011 – *Гилько М.А.* Транссибирская магистраль и проблемы городского хозяйства дореволюционного Красноярска // Красноярский государственный университет // *Вестник КрасГАУ*. 2011. № 12(63). С. 257-264.

Гилько, 2012 – *Гилько М.А.* Транссибирская магистраль и лесная отрасль в дореволюционной Енисейской губернии // Красноярский государственный университет // *Вестник КрасГАУ*. 2012. № 6(69). С. 257-264.

- Головачев, 1892 – Головачев Д.М. Организация местных исследований // *Восточное обозрение*. 1892. 20 сентября (№ 38). С. 6-12.
- Железнодорожный транспорт..., 2001 – Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XX век. В 2 т. / Под общей ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 2001. Т. 1. 416 с.
- Земеров, 1973 – Земеров Б.И. Источники формирования и социальный состав железнодорожников Сибири (1894–1917) // *Из истории Сибири*. Томск, 1973. Вып. 8. С. 55-81.
- Зензинов, 1986 – Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали: М.: Транспорт, 1986. 215 с.
- Каземиров, 1970 – Каземиров В.В. Великий Сибирский путь. Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство, 1970. 60 с.
- Куломзин, 1903 – Куломзин С.В. Сибирская железная дорога – исторический очерк: к десятилетию комитета железной дороги (1893–1903) / Под ред. С.В. Куломзина. СПб.: Государственная типография, 1903. 451 с.
- Новакова, 1965 – Новакова К.Т. Сибирский железнодорожный пролетариат (1891–1904 гг.). Краснояр. ин-т цвет. металлов им. М.И. Калинина. Красноярск: Кн. изд-во, 1965. 72 с.
- Новакова, 1973 – Новакова К.Т. К вопросу об экономическом положении сибирского железнодорожного пролетариата накануне первой русской революции (1896–1904 гг.) // *Вопросы истории партийных организаций Сибири*. Вып. I. Красноярск, 1973. С. 38-44.
- Отчет о постройке..., 1904 – Отчет о постройке Забайкальской железной дороги от ст. Мысовая до ст. Сретенск, 1895–1900. СПб., 1904. 269 с.
- Паталеев, 1951 – Паталеев А.В. История строительства Великого Сибирского железнодорожного пути: к 60-летию начала строительства и 35-летию его завершения. Хабаровск, 1951. 24 с.
- Стальное звено Транссиба, 1998 – Стальное звено Транссиба. 100 лет Красноярской железной дороге 1899–1999 / Сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. Красноярск, 1998. 464 с.
- Третьяков, 2015 – Третьяков В.Г. Формирование кадров строителей при сооружении железной дороги Улан-Батор – Дзамын-Удэ / *Россия и Монголия в первой половине XX века: Сборник научных трудов*. Том 5. Иркутск: Байкальский государственный университет, 2015. С. 161-168.
- Хобта, 2012 – Хобта А.В. Применение труда иностранных рабочих на строительстве Транссиба // *Культура. Наука. Образование. Иркутский государственный университет путей сообщения*. 2012. № 4(25). С. 29-88.
- Dinasheva et al., 2021 – Dinasheva L.S., Tastanbekov M.M., Sabdenova G.E., Kalenova T.S. Socio-economic significance of the Orenburg-Tashkent railway in the Syrdarya region of the Turkestan governor-general // *Bylye Gody*. 2021. 16(4): 1857-1866.
- Gabdulina et al., 2022 – Gabdulina A.Zh., Turkhanova A.Zh., Kurmanbaeva L.T., Abisheva Zh.R. On the question of the construction of railways in Siberia and the Steppe (Kazakh) region: the contribution of the merchants to the development of the railway in the late XIX – early XX centuries // *Bylye Gody*. 2022. 17(2): 834-843.
- Gaidin et al., 2020 – Gaidin S.T., Burmakina G.A., Pavlyukevich R.V., Sheremetova T.G. The activities of state bodies for the development of Siberia during the period of modernization of the Russian Empire (1892–1914) // *Bylye Gody*. 2020. 58 (4): 2777-2789.
- Marks, 1991 – Marks S.G. Road to power: the Trans-Siberian railroad and the colonization of Asian Russia, 1850-1917. London: Tauris, 1991. 240 p.
- Westwood, 1964 – Westwood J.N. A history of Russian Railways. George Allen and Unwin Ltd. 1964. 326 p.
- Wolmar, 2016 – Wolmar C. To the Edge of the World. The Story of the Trans-Siberian Express, the World's Greatest Railroad. Public Affairs, 2016. 320 p.

References

- Arefev, 1895 – Arefev, N. (1895). Rabota na Sibirskoi doroge: postroika dorogi [Work on the Siberian road: road construction]. *Severnyi vestnik*. 10: 1-20. [in Russian]
- Belimov, 1964 – Belimov, I.T. (1964). K voprosu o chislennosti i sostave zheleznodorozhnogo proletariata Sibiri nakanune Oktyabr'skoi revolyutsii [To the question of the number and composition of the railway proletariat of Siberia on the eve of the October Revolution]. *Iz istorii rabochego klassa Sibiri*. Novosibirsk. Pp. 204-224. [in Russian]
- Borzunov, 1961 – Borzunov, V.F. (1961). K voprosu ob ekonomicheskom znachenii Sibirskoi zheleznoi dorogi v kontse XIX – nachale XX vv. [To the question of economic significance of the Siberian railway in the late XIX – early XX centuries]. *Voprosy istorii Sibiri i Dal'nego Vostoka*. Novosibirsk. Pp. 97-107. [in Russian]
- Borzunov, 1965 – Borzunov, V.F. (1965). Proletariat Sibiri i Dal'nego Vostoka nakanune pervoi russkoi revolyutsii: (Po materialam stroitel'stva Transsibirskoi magistrali, 1891–1904 gg.). [Proletariat of Siberia and the Far East on the eve of the first Russian revolution: (Based on the materials of the construction of the Trans-Siberian Railway, 1891–1904)]. М.: Nauka, 198 p. [in Russian]

- [Dinasheva et al., 2021](#) – *Dinasheva, L.S., Tastanbekov, M.M., Sabdenova, G.E., Kalenova, T.S.* (2021). Socio-economic significance of the Orenburg-Tashkent railway in the Syrdarya region of the Turkestan governor-general. *Bylye Gody*. 16(4): 1857-1866.
- [Gabdulina et al., 2022](#) – *Gabdulina, A.Zh., Turkhanova, A.Zh., Kurmanbaeva, L.T., Abisheva, Zh.R.* (2022). On the question of the construction of railways in Siberia and the Steppe (Kazakh) region: the contribution of the merchants to the development of the railway in the late XIX – early XX centuries. *Bylye Gody*. 17(2): 834-843.
- [Gaidin et al., 2020](#) – *Gaidin, S.T., Burmakina, G.A., Pavlyukevich, R.V., Sheremetova, T.G.* (2020). The activities of state bodies for the development of Siberia during the period of modernization of the Russian Empire (1892-1914). *Bylye Gody*. 58(4): 2777-2789.
- [GAKK](#) – Gosudarstvennyi arkhiv Krasnoyarskogo kraia [State Archive of the Krasnoyarsk Krai].
- [Gil'ko, 2011](#) – *Gil'ko, M.A.* (2011). Transsibirskaya magistral i problemy gorodskogo khozyaistva dorevolutsionnogo Krasnoyarska [The Trans-Siberian Railway and the problems of the urban economy of pre-revolutionary Krasnoyarsk]. *Krasnoyarskii gosudarstvennyi universitet. Vestnik KrasGAU*. № 12 (63). pp. 257-264. [in Russian]
- [Gil'ko, 2012](#) – *Gil'ko, M.A.* (2012). Transsibirskaya magistral i lesnaya otrasl v dorevolutsionnoi Eniseiskoi gubernii [Trans-Siberian Railway and the forest industry in the pre-revolutionary Yenisei province]. *Krasnoyarskii gosudarstvennyi universitet. Vestnik KrasGAU*. 6(69): 257-264. [in Russian]
- [Golovachev, 1892](#) – *Golovachev, D.M.* (1892) Organizatsiya mestnykh issledovaniy [Organization of local research]. *Vostochnoe obozrenie*. September 20 (№ 38). Pp. 6-12. [in Russian]
- [Kazemirov, 1970](#) – *Kazemirov, V.V.* (1970). Velikii Sibirskii put' [Great Siberian way]. Irkutsk: Vostochno-Sibirskoe knizhnoe izdatel'stvo, 60 p. [in Russian]
- [Khobta, 2012](#) – *Khobta, A.V.* (2012). Primenenie truda inostrannykh rabochikh na stroitel'stve Transsiba [The use of labor of foreign workers in the construction of the Trans-Siberian Railway]. *Kul'tura. Nauka. Obrazovanie. Irkutskii Gosudarstvennyi universitet putei soobsheniya*. 4(25): 29-88. [in Russian]
- [Kulomzin, 1903](#) – *Kulomzin, S.V.* (1903). Sibirskaya zheleznaya doroga – istoricheskii ocherk: k desyatiletiiu komiteta zheleznoi dorogi (1893-1903) [The Siberian Railway - a Historical essay: on the tenth anniversary of the railway committee (1893-1903)]. Pod red. S.V. Kulomzina. SPb.: Gosudarstvennaya tipografiya, 451 p. [in Russian]
- [Marks, 1991](#) – *Marks, S.G.* (1991). Road to power: the Trans-Siberian railroad and the colonization of Asian Russia, 1850-1917. London: Tauris, 1991. 240 p.
- [Novakova, 1965](#) – *Novakova, K.T.* (1965). Sibirskii zhelezodorozhnyi proletariat (1891-1904 gg.) [Siberian railway proletariat (1891-1904)]. Krasnoyarsk. in-t tsvet. metallov im. M.I. Kalinina. Krasnoyarsk: Kn. izd-vo, 72 p. [in Russian]
- [Novakova, 1973](#) – *Novakova, K.T.* (1973) K voprosu ob ekonomicheskom polozhenii sibirskogo zhelezodorozhnogo proletariata nakanune pervoi russkoi revolyutsii (1896-1904 gg.) [On the question of the economic situation of the Siberian railway proletariat on the eve of the first Russian revolution (1896-1904)]. *Voprosy istorii partiinykh organizatsii Sibiri*. Vyp. I. Krasnoyarsk, 1973. Pp. 38-44. [in Russian]
- [Otchet o postroike..., 1904](#) – Otchet o postroike Zabaikal'skoi zheleznoi dorogi ot st. Mysovaya do st. Sretensk, 1895-1900 [Report on the construction of the Transbaikal railway from st. Mysovaya to st. Sretensk, 1895-1900]. Saint Petersburg, 1904. 269 p. [in Russian]
- [Pataleev, 1951](#) – *Pataleev, A.V.* (1951). Istoriya stroitel'stva Velikogo Sibirskogo zhelezodorozhnogo puti: k 60-letiyu nachala stroitel'stva i 35-letiyu ego zaversheniya [The history of the construction of the Great Siberian Railway: to the 60th anniversary of the start of construction and the 35th anniversary of its completion]. Khabarovsk, 24 p. [in Russian]
- [Stal'noe zveno Transsiba, 1998](#) – Stal'noe zveno Transsiba. 100 let Krasnoyarskoi zheleznoi doroge 1899-1999 [Steel link of the Trans-Siberian. 100 years of the Krasnoyarsk Railway 1899-1999]. sost. V.V. Chagin, V.G. Saklakov. Krasnoyarsk, 1998. 464 p. [in Russian]
- [Tret'yakov, 2015](#) – *Tret'yakov, V.G.* (2015). Formirovanie kadrov stroitelei pri sooruzhenii zheleznoi dorogi Ulan-Bator – Dzamyn-Ude [Formation of personnel of builders during the construction of the railway Ulaanbaatar – Dzamyn-Ude]. *Rossiya i Mongoliya v pervoi polovine XX veka: Proceedings*. Vol. 5. Irkutsk: Baikalskii gosudarstvennyi universitet. Pp. 161-168. [in Russian]
- [Westwood, 1964](#) – *Westwood, J.N.* (1964). A history of Russian Railways. George Allen and Unwin Ltd. 326 p.
- [Wolmar, 2016](#) – *Wolmar, C.* (2016). To the Edge of the World. The Story of the Trans-Siberian Express, the World's Greatest Railroad. PublicAffairs, 320 p.
- [Zemerov, 1973](#) – *Zemerov, B.I.* (1973) Istochniki formirovaniya i sotsial'nyi sostav zheleznodorozhnikov Sibiri (1894-1917) [Sources of formation and social composition of railway workers in Siberia (1894-1917)]. *Iz istorii Sibiri*. Tomsk. Issue. 8. Pp. 55-81. [in Russian]
- [Zenzinov, 1986](#) – *Zenzinov, N.A.* (1986). Ot Peterburg-Moskovskoi do Baikalo-Amurskoi magistrali [From Petersburg-Moscow to the Baikal-Amur Mainline.]. M.: Transport, 215 p. [in Russian]

[Zheleznodorozhnyi transport, 2001](#) – Zheleznodorozhnyi transport Vostochnoi Sibiri: iz XIX v XX vek. V 2-kh t. [Railway transport of Eastern Siberia: from the 19th to the 20th century. In 2 volumes]. Pod obshchei red. V.G. Tret'yakova. Irkutsk. Vol. 1. 416 p. [in Russian]

Социально-бытовые аспекты строительства железной дороги в Сибири в конце XIX – начале XX вв.

Евгений Александрович Ахтамов ^{a, *}, Денис Николаевич Гергилев ^a, Андрей Александрович Груздев ^a, Татьяна Владимировна Излученко ^a

^a Сибирский федеральный университет, Российская Федерация

Аннотация. Проблема строительства Транссибирской железнодорожной магистрали постоянно привлекает внимание исследователей ввиду той роли, которую железная дорога играла в жизни как Сибири, так и страны в целом. Вопрос о положении рабочих, трудившихся на постройке Транссибирской железной дороги, также неоднократно поднимался в работах многих исследователей. Если в советский период эта проблематика привлекала ученых в качестве наглядного примера классовой борьбы, то на рубеже XX–XXI веков возобладало стремление дать новую оценку уже известным сведениям, а также пополнить существующую историографию новыми фактами. Объектом изучения данной статьи является положение рабочих-строителей Транссибирской железной дороги: их количественный состав в разные годы, доля местных жителей среди рабочих, меры правительства по набору кадров. Авторы отмечают, что в период постройки железной дороги в некоторой степени обострилась борьба за рабочие руки: так, известны случаи, когда работники золотых приисков, будучи связанными договорными обязательствами с золотопромышленниками, стремились устроиться на строительство железной дороги. Вместе с тем бытовые условия рабочих железной дороги оставляли желать лучшего. В первую очередь негативные последствия имела отдаленность мест проведения строительства от населенных пунктов в Сибири. Это создавало определенные сложности с обеспечением работников продовольствием, медицинским обслуживанием, а также организацией досуга. Стремясь пополнить ряды рабочих, правительство привлекало к строительству ссыльнокаторжных и заключенных. На более поздних этапах стройки с соблюдением ряда условий было разрешено привлекать к работам военнопленных.

Ключевые слова: железная дорога, Сибирь, строительство, бытовые условия, кадры, Средне-Сибирская железная дорога, Забайкальская железная дорога.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: akhtamov@gmail.com (Е.А. Ахтамов), turilak@yandex.ru (Д.Н. Гергилев), andygruzdev@yandex.ru (А.А. Груздев), izluchenko@mail.ru (Т.В. Излученко)