

Учёные СФУ рассказали, как строилась Транссибирская железнодорожная магистраль

Учёные Гуманитарного института СФУ провели комплексное исследование отчётов, печатной периодики и делопроизводственных материалов, посвящённых масштабному строительству Транссибирской железнодорожной магистрали в конце XIX – начале XX веков.



Изучив исторические источники, эксперты воссоздали картину рабочего быта, описали национальный и возрастной состав обширного штата строителей, рассказали о медицинском обслуживании железнодорожных строителей и забастовках, возникавших на Транссибе из-за тяжёлых условий труда.

«Мы сосредоточились на изучении отчётов по постройке Средне-Сибирской железной дороги, участков от Красноярска до Иркутска и Забайкальской железной дороги. Ряд важных сведений почерпнули в периодическом издании „Вестник путей сообщения“. Удалось точнее установить отдельные аспекты принятия решений на строительстве железной дороги, труда и быта рабочих. Например, уже современникам этой большой стройки были очевидны заманчивые перспективы, открывающиеся благодаря новой транспортной артерии — это и бурное развитие экономики Сибири, и новые культурные веяния, и, конечно, усиление позиций Российской империи на востоке», — сообщил кандидат философских наук, директор Гуманитарного института **Андрей Груздев**.



Значительная удалённость Сибири от основных рынков рабочей силы, её малая заселённость и тяжёлые условия труда и быта строителей стали настоящими вызовами для организаторов стройки. Исторические архивы сохранили сведения о том, как решались эти проблемы правительством Российской империи. Несмотря на очевидно тяжёлые условия труда и удалённость от очагов цивилизации, руководством предпринимались шаги для налаживания быта рабочих: строились больницы, существовала система поощрений для лучших работников.

Состав строителей, возводивших Транссиб, был достаточно разнообразен. Плечом к плечу трудились сибиряки, приезжие мастера из Европейской России, ссыльнопоселенцы, арестанты, солдаты, выходцы из азиатских государств — в особенности, из Китая. Особняком среди строителей стояли семейские — так называли потомков старообрядцев, прибывших в Сибирь в XVIII веке. Эти работники отличались отменным здоровьем и трудолюбием, а также неприятием спиртного.

Авторы исследования подчеркнули, что одной из главных проблем строительства стало слабое развитие промышленности в Сибири конца XIX века — все материалы приходилось завозить издалека. Отсутствие дорог же осложняло доставку камня, гравия и песка.

Помимо сложностей логистики, работа на стройке железнодорожных путей отличалась бытовой неустроенностью. Рабочий день составлял около 14 часов без учёта времени на полдник и обед. Иногда работникам приходилось трудиться по ночам, а также в воскресные и праздничные дни.

«Вспыхивали забастовки. Например, в 1895 году на возведении Средне-Сибирского участка было пять таких случаев — участие принимали до тысячи человек. Впрочем, была и положительная тенденция, касающаяся здравоохранения. Если в начале стройки на участке дороги между Красноярском и Иркутском была только одна больница в Красноярске, то на участке Забайкальской железной дороги было обустроено уже 11 больниц. При этом все без исключения работники железной дороги имели право на врачебную помощь», — заключила кандидат философских наук, доцент кафедры философии **Татьяна Излученко**.



Авторы работы отметили, что, несмотря на сложные для строительства условия, за четверть века была построена самая протяжённая в мире железнодорожная магистраль, а Сибирь получила мощный импульс к хозяйственному и культурному развитию.

Источник фотографий:

В. Белов, В. Галко, О. Гацко, Е. Иванова, Н. Исаева, К. Карпухин, Г. Лещёва, Ю. Никотин, И. Омелянович. В центре Транссиба. 110 лет Красноярской железной железной дороге. Красноярск: ООО «Издательская Группа „Все, всем, всем!“». 2008.

[Пресс-служба СФУ](#), 20 апреля 2023 г.

© Сибирский федеральный университет. Редакция сайта: +7 (391) 246-98-60, info@sfu-kras.ru.

Адрес страницы: <https://news.sfu-kras.ru/node/27614>