



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»
(ДВФУ)

ШКОЛА ИСКУССТВ И ГУМАНИТАРНЫХ НАУК

Департамент истории и археологии

Поливанчук Елена Александровна

**ПРОБЛЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАБОЧИМИ КАДРАМИ СТРОИТЕЛЬСТВА
УССУРИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (1891 – 1897 ГГ.)**

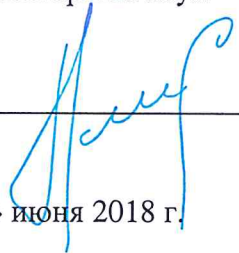
ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по направлению подготовки 46.03.01 История,
профиль подготовки «История России»

Владивосток
2018

«В материалах данной выпускной квалификационной работы не содержатся сведения, составляющие государственную тайну, и сведения, подлежащие экспортному контролю».

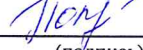
Директор Школы искусств и гуманитарных наук

 _____ Ф.Е. Ажимов
«20» июня 2018 г.

Защищена в ГЭК с оценкой

Секретарь ГЭК

_____ И.О.Фамилия
подпись
«_____» _____ 20__ г.

Автор работы  _____
(подпись)

«19» июля 2018 г.

Консультант(ы)

_____ (подпись) _____ (ФИО)
«_____» _____ 20__ г.

Руководитель ВКР  _____
(подпись) _____ (ФИО)

проф. К.И.Н. Гоцелт
(должность, уч. степень, ученое звание)
Ковалева З.А.
«19» июня 2018 г.

Назначен рецензент _____

(уч. степень, ученое звание)

_____ (фамилия, имя, отчество)

«Допустить к защите»

Директор департамента

 _____

(уч. степень, ученое звание)

 _____ З.А. Шургина
(подпись) (и. о. фамилия)

«19» июля 2018 г.

Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Подготовительный этап строительства Транссибирской железнодорожной магистрали	10
1.1. Историческая обусловленность строительства Транссибирской магистрали и её первые проекты	10
1.2. Правительственные решения 1880-х – 1890-х гг. по строительству Транссибирской магистрали.....	15
Глава 2. Характеристика основных групп рабочих строительства Уссурийского участка Транссиба.....	20
2.1. Вольнонаемные рабочие	21
2.2. Работники по принуждению	26
2.3. Законодательно-правовое регулирование труда рабочих на строительстве Уссурийского участка Транссиба	30
Глава 3. Положение рабочих на строительстве Уссурийского участка Транссибирской магистрали	36
3.1. Продолжительность рабочего дня и условия труда	36
3.2. Жилищные условия и организация питания.....	39
3.3. Заработная плата	43
3.4. Несчастные случаи.....	46
Список источников и литературы	54

Введение

Актуальность темы. В мировой истории существует не так много сооружений, которые по своему размеру и величю могут сравниться с Транссибирской магистралью. Для осуществления этого грандиозного проекта потребовалось немало инженеров, техников и рабочих. В суровых климатических условиях они проложили железную дорогу в достаточно сжатые сроки, проявив высокую стойкость и мужество. История решения кадрового вопроса при строительстве Транссибирской магистрали - достаточно обширная тема. Поэтому в нашем исследовании мы решили ограничиться лишь теми, кто непосредственно вынес на себе все тяготы строительства, а именно простыми рабочими. Проблема является актуальной, так как опыт организации работ большого масштаба и привлечения рабочих различных категорий будет полезен и в современное время.

Решение кадрового вопроса напрямую зависело от планов строительства, географических и климатических условий, близости к населенным пунктам, торговым и миграционным путям. Эти факторы определяли контингент трудящихся на строительстве, поэтому так важно рассмотреть проектные предложения, поступавшие царскому правительству.

Степень изученности темы. Вопросу строительства Транссибирской магистрали посвящено достаточно много исследовательских работ. В их числе прослеживаются труды непосредственно по истории строительства магистрали, её отдельных участков и о роли конкретных личностей (инженеров или правительственных кругов) в сооружении Транссиба. Однако истории решения рабочего вопроса при сооружении железной дороги уделяется значительно меньше внимания в исследовательской литературе.

Отечественную историографию проблемы можно разделить по хронологическому принципу на три периода: дореволюционный (1890 – 1917 гг.), советский (1917 – 1991 гг.) и современный. В данном случае уместно будет использовать именно хронологический подход для освещения степени изученности темы, поскольку наше проблемное поле достаточно узко и

специальных исследований по решению рабочего вопроса недостаточно, чтобы выделять их в отдельную классификацию.

Труды дореволюционных авторов вызывают определенный интерес, так как они были написаны либо непосредственно во время грандиозного строительства, либо немного позже, отразив общественные настроения непосредственно касающихся вопросов сооружения магистрали. Эти исследования в основном являются своеобразными попытками обобщения текущего материала.

Дореволюционный период историографии представлен историческим очерком С.В. Саблера и И.В. Сосновского, который был издан к 10-летию создания Комитета Сибирской железной дороги¹. В основу Очерка авторы положили официальные источники, которые дают представления о первых проектах строительных работ, некоторые сведения очевидцев сооружения магистрали. В то же время Саблер и Сосновский акцентируют внимание на трудностях, возникавших во время осуществления проекта. В целом данный труд сложно считать научным исследованием, тем не менее, некоторые его положения представляют для историков несомненный интерес.

В советский период прослеживается научный подход к изучению истории строительства Транссибирской магистрали. Стоит отметить, что историки начинают активно исследовать проблему строительства Транссиба лишь с середины XX в. Огромную значимость представляет монография В.Ф. Борзунова «Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции 1891 – 1904 гг.»². Это единственный труд, в котором подробно освещена тема обеспечения рабочей силой Транссибирской магистрали, представлены сведения по быту, условиям труда и зарплате строителей. Автор осуществляет системный анализ привлечения различных категорий рабочих на всех участках магистрали, и на основе такой ячейки

¹ Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб., 1903. 365 с.

² Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали 1891 – 1904 гг.). М., 1965. 199 с.

общества как строители-железнодорожники попытался показать историю становления борьбы пролетариата за свои права. Борзунов считает, что в условиях жесткой эксплуатации при строительстве магистрали появилась довольно организованная группа «эксплуатационников», которые сыграли огромную роль в «боях» русской революции.

Определённый интерес представляют работы Д.В. Залужной³ и А.М. Соловьёвой⁴, в которых освещается история строительства Транссибирской магистрали. Конец советской эпохи также представлен рядом исследовательских работ по данной проблеме. Истории Великого Сибирского пути уделял внимание В.П. Калинин⁵. Все перечисленные авторы в своих исследованиях делали акцент именно на ходе строительства, не достаточно освещая рабочий вопрос, обращая внимание на жесткую эксплуатацию рабочих и злоупотребления руководителей строительных работ.

Главная заслуга историков советского периода, писавших о строительстве Транссибирской магистрали, состоит в том, что именно они поставили данное исследование на научную основу. С другой стороны, следует не упускать из виду тот факт, что давление известных догм не позволяло ученым на этом этапе воссоздать объективную картину, беспристрастно оценив политику правительства в вопросе сооружения железнодорожных линий в Сибири и решения кадрового вопроса на строительстве участков.

Рассматривая работы постсоветского периода, прежде всего необходимо выделить работу Л.И. Галлямовой «Рабочие Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX вв.»⁶. Говоря о железнодорожных рабочих, автор обращает внимание на «обслуживающем» персонале уже

³Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: Ее прошлое и настоящее. М., 1980. 287 с.

⁴Соловьёва А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в., М., Наука, 1975. 275 с.

⁵Калинин В.П. Великий Сибирский путь. М., 1991. 247 с.

⁶Галлямова Л.И. Рабочие Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в. Владивосток, 2000. 222 с.

построенного участка. В целом, данная монография помогает нам представить конкретный образ рабочих Дальнего Востока.

Стоит отметить, что в современной историографии отсутствуют обобщающие труды, как по истории сооружения магистрали, так и по истории рабочему вопросу. Если историки советского периода делали акцент преимущественно на экономическом значении Великого Сибирского пути, то современные авторы указывают на стратегическое значение железной дороги, как на главный фактор. На данном аспекте акцентировали своё внимание исследователи А.А. Тимофеев⁷, Л.Б. Ус⁸. Заметный интерес современные учёные проявляют к определённым категориям рабочих, участвующих в строительстве магистрали, речь идёт преимущественно о каторжниках и солдатах⁹. Их история участия в строительном процессе Уссурийского участка отражена наиболее полно.

Таким образом, проблема обеспечения рабочей силой Уссурийского участка Транссиба и вопросы быта трудящихся на современном этапе являются малоизученными. Комплексное исследование по данной проблеме с точки зрения современных подходов отсутствует.

Целью данной выпускной квалификационной работы является проследить историю решения рабочего вопроса при строительстве Уссурийского участка Транссибирской магистрали.

Данная цель определила постановку конкретных исследовательских **задач**:

1. Определить историческую обусловленность строительства Транссибирской магистрали;

⁷ Тимофеев А.А. Роль Транссиба в государственной миграционной политике России (1891 – 1914 гг.) // Вест. ЮУрГУ. Серия: Социально-гуманитарные науки. 2017. Т.17. №3. С. 57-63.

⁸ Ус Л.Б. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по обеспечению строительства Транссиба трудовыми ресурсами // Вестник НГУ. Серия: История, филология. Новосибирск, 2006. Т.5. Вып.1. С. 51-56.

⁹ Короблин К. К. Каторжане на строительстве Транссиба // Россия и АТР. 2005. № 1. С. 48-53.

2. Проанализировать проекты строительства Великого Сибирского пути, представленные правительству;
3. Выявить группы рабочих и их специфические особенности;
4. Изучить условия труда и быта рабочих разных категорий;

Объектом данного исследования является история решения кадрового вопроса в строительстве Уссурийского участка Транссибирской магистрали.

Предметом исследования являются рабочие строительства Уссурийского участка Транссиба, условия их труда и быта. Также в предметное поле исследования включаются проектные разработки по сооружению магистрали.

Территориальные рамки исследования определяются Уссурийским участком Транссибирской магистрали, т.е. от города Владивостока до города Хабаровска.

Хронологические рамки исследования определяются временем строительства Уссурийского участка Транссиба - 1891 – 1897 гг.

Источниковая база исследования представлена достаточно широким спектром опубликованных и неопубликованных источников.

Группу неопубликованных источников составляют материалы фондов РГИА ДВ: Ф.1272 «Смотритель Хабаровской ссыльнокаторжной железнодорожной команды г. Хабаровск» и Ф.1538 «Заведующий каторжными ссыльнопоселенческими командами при постройке Уссурийской железной дороги г. Хабаровск». В представленных фондах также содержатся различные рапорты, приказы, телеграммы, списки, копии протоколов, касающиеся именно строителей-арестантов Северно-Уссурийского участка Транссиба.

Огромную значимость для исследования представляет Сборник документов и материалов на основе фондов РГИА ДВ «Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной

дороги»¹⁰. Источники в данной подборке можно разделить на несколько категорий. Во-первых, это законодательные акты. Примером документов данной группы является высочайшее положение о привлечении ссыльнокаторжных к постройке дороги¹¹. Во-вторых, отметим делопроизводственную документацию, которая представлена в виде отчетов о постройке¹². Данные источники позволяют судить о численности рабочих в определенные периоды строительства и о выделяемом финансировании. В сборнике также представлены различные телеграммы, из которых мы можем узнать о начале строительного сезона, о возникающих трудностях, несчастных случаях при работе¹³.

Для изучения законодательного регулирования труда рабочих на государственном уровне огромную значимость имеют нормативно-правовые акты, представленные в «Полном собрании законов Российской империи». В выпускной квалификационной работе были проанализированы три документа: Высочайшие утверждения «О занятии арестантов работами и о распределении получаемых от сего доходов»¹⁴, «Об образовании «Жандармского Полицейского Управления Уссурийской железной дороги»¹⁵ и утверждения штата его» и «Положение о найме на сельские работы»¹⁶.

Представленные группы источников позволили решить поставленные исследовательские задачи.

¹⁰ Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. Владивосток: Дальнаука, 2011. 156 с.

¹¹ Высочайшее утверждённое положение Комитета Министров о привлечении ссыльнокаторжных к выполнению земляных и других работ по постройке Уссурийской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 7.

¹² Сведения о ходе работ по сооружению Уссурийской железной дороги на 1 июня 1895 // Заветная мечта императора. С. 63.

¹³ Телеграмма начальника работ О. П. Вяземского Приамурскому генерал-губернатору о возникших проблемах на строительстве // Заветная мечта императора. С. 38.

¹⁴ О занятии арестантов работами и о распределении получаемых от сего доходов // Полное собрание законов Российской империи. Собр.3. Т.VI. СПб., 1886. №3447. URL: http://nlr.ru/e-res/law_r/search.php.

¹⁵ Об образовании «Жандармского Полицейского Управления Уссурийской железной дороги» и утверждения штата его // Полное собрание законов Российской империи. Собр.3. Т.XIII. СПб., 1893. №9446. URL: http://nlr.ru/e-res/law_r/search.php?regim=4&page=133&part=1618.

¹⁶ Положение о найме на сельские работы // Полное собрание законов Российской империи. Собр.3. Т.VI. СПб., 1886. №3803. URL: http://nlr.ru/e-res/law_r/search.php.

Методологической основой работы являются историко-генетический и сравнительно-исторический методы. С помощью историко-генетического метода удалось выявить характерные черты решения кадрового вопроса при строительстве Уссурийского участка Транссибирской магистрали на протяжении 1891-1897 гг. Используя сравнительно-исторический метод, мы выявили особенности данного процесса, смогли сделать выводы и обобщить сведения, полученные в ходе работы над ВКР.

Использование этих методов позволили рассмотреть проблему в закономерном историческом развитии и изменчивости, объективно оценить исторические факты и события, а также сделать соответствующие выводы.

Структура работы: исследование состоит из введения, трёх глав (в первой два параграфа, во второй - три, в третьей - четыре), заключения и списка использованных источников и литературы.

Глава 1. Подготовительный этап строительства Транссибирской железнодорожной магистрали

1.1. Историческая обусловленность строительства Транссибирской магистрали и её первые проекты

К началу 1880-х гг. в Российской империи завершился промышленный переворот. В пореформенной России не только развивались традиционные отрасли промышленности, но и возникали новые – угольная, нефтедобывающая, химическая, машиностроение. Также наблюдалось усиленное строительство железнодорожных путей сообщения. С 1865 по 1875 гг. средний годовой прирост железных дорог России составил полторы тысячи километров¹⁷. Как известно, одним из величайших железнодорожных проектов мира стала Транссибирская магистраль. Подробнее остановимся на исторической обусловленности её строительства.

В третьей четверти XIX столетия в Российской империи значительно вырос внутренний рынок, особенно быстро рос товарооборот хлебом. Также ускоренными темпами шло развитие торговли промышленными товарами, крупным потребителем которых являлась сама промышленность. Следовательно, значительно возрос объём грузоперевозок.

Следует отметить, что до Транссибирской магистрали Сибирь была соединена с европейской частью России Большим Сибирским трактом. Однако в середине XIX в. с развитием экономики Великий тракт из-за увеличения объема перевозок был уже не в состоянии удовлетворить потребностям империи в грузоперевозке и транспортной развязке. Таким образом, огромный богатый край был обречен на медленные темпы развития экономических отношений, и лишь железная дорога стала единственной возможностью для того, чтобы придать жизнь Сибири и Дальнему Востоку.

Если мы обратимся к исследованиям по данной проблеме, то можем заметить, что нередко главной причиной начала строительства Транссиба

¹⁷ История железнодорожного транспорта России. Т. I: 1836 – 1917 гг. СПб., 1994. С.5.

называется экономический фактор. Например, историк Д.В. Залужная считает, что: «Транссибирская магистраль была призвана открыть Сибирь для русского капитализма»¹⁸. В свою очередь, в фундаментальном труде «История Сибири с древнейших времен до наших дней» под редакцией академика АН СССР А.П. Окладникова в томе 3 так определяются экономические причины строительства магистрали: «Она [Транссибирская магистраль] была призвана способствовать росту сбыта промышленной продукции на сибирском рынке, ускорению оборота товаров, выводу сырья и продуктов сельского хозяйства, усилению колониационного освоения края, эксплуатации его природных богатств»¹⁹.

Однако необходимо учитывать, что для Российской империи, железные дороги имели большое не только экономическое, но и военно-стратегическое значение: тяжелые последствия бездорожья особенно негативно проявились в годы Крымской войны (1853 – 1856 гг.), когда англо-французская эскадра атаковала русские порты и посты по всему побережью Тихого океана.

Современные авторы делают акцент именно на военно-стратегическое значение железной дороги. Например, профессор Л.И. Галлямова считает, что «Принимая решение о сооружении магистрали, российское правительство преследовало главным образом стратегические цели, т.е. укрепление обороноспособности Востока России, экономическая роль дороги имела второстепенное значение»²⁰.

Включение Приморья и Приамурья в результате ряда российско-китайских соглашений третьей четверти XIX в.²¹ укрепило позиции Российской империи на Тихом океане. В этот период расширяется русско-китайская торговля, был основан Владивостокский порт, стали строиться

¹⁸ Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: (ее прошлое и настоящее). С.8.

¹⁹ История Сибири с древнейших времён до наших дней: в 5-ти томах. Т.3. Л., Наука, 1968.

²⁰ Галлямова Л.И. Урбанизация Дальнего Востока России во второй половине XIX – начале XX в.: основные этапы и особенности // Дальневосточный город в контексте освоения Тихоокеанской России: Сб. науч. тр.– Владивосток: ООО «Рея», 2014. С. 55.

²¹ 1868 г. Российская империя подписала Айгуньский договор с Цинским Китаем, по которому Россия получила Уссурийский край. 1860 г. также был подписан Пекинский договор, закрепивший положения Айгуньского.

города Благовещенск и Хабаровск. Процесс стабилизации пограничных условий и стремление российского правительства в укреплении обороноспособности границ на Дальнем Востоке способствовал началу нового этапа в строительстве российских железных дорог.

Необходимо также отметить, что после реформы 1861 г. правительством проводилась политика массового переселения крестьян из европейских губерний в районы Сибири и Дальнего Востока.

Таким образом, можно сделать вывод, что строительство Транссибирской железнодорожной магистрали явилось результатом промышленного переворота, и было обусловлено экономическими и военно-стратегическими факторами.

Идея Великого Сибирского пути стала предметом обсуждения в общественно-политических и деловых кругах России в XIX в. Царскому правительству стало поступать множество проектов сооружения магистрали. Причём возник даже ряд абсурдных предложений. Их авторы совершенно не имели представлений о природно-климатических условиях Сибири, ничего не знали об особенностях сооружения железных дорог. У них была единственная цель – «поживиться» за счёт сказочно богатых краёв.

Однако следует отметить, что возникали проекты, действительно заслуживающие внимания. Всё же большинство предложений были отвергнуты царским правительством. Интересно, что все они были предложены представителями разных социальных групп.

Во-первых, следует обратить внимание на проекты, составленные российскими инженерами. Первые проектные разработки по сооружению железнодорожных линий в Сибири выдвинул в 1837 г. инженер М.И. Богданов в пояснительной записке по итогам изысканий удобного сухопутного тракта от Иркутска до Кяхты. Он предполагал построить временную железную дорогу небольшой протяженности для того, чтобы убедиться в ее выгоды. Богданов был уверен, что таким образом можно приобрести опыт строительства и эксплуатации дороги в суровых сибирских

условиях. После чего он советовал приступить к строительству магистральной линии.

Интересно рассмотреть проекты строительства железнодорожных линий Сибири, подготовленные военными инженерами. В 1857 г. генерал-губернатор Восточной Сибири Николай Николаевич Муравьев (с 1858 г. Н.Н. Муравьев – Амурский) командировал военного инженера, штабс-капитана Д. И. Романова для проведения изысканий на территории между р.Амур и побережьем Японского моря с поручением избрать направление для проведения обычной дороги, которую впоследствии можно было бы превратить в железную. Дмитрий Иванович составил проект проведения дороги от мыса Джой (правый берег Амура) до залива Де-Кастри. Романов учитывал отдаленность этой местности от центра России и суровые климатические условия. Он решил, что для осуществления данного проекта следует обратиться к акционерной компании «с предоставлением ей права пользоваться дорогой в течение 99 лет, а также разрешить ей бесплатно пользоваться лесом и иными строительными материалами, даровать в ее собственность 100 тыс. десятин земли по обе стороны дороги и направить на строительство до 5000 казенных рабочих»²². Однако предложению генерал-губернатора Восточной Сибири не суждено было осуществиться.

В проектах купцов и предпринимателей можно четко проследить их коммерческие интересы. В 1869 г. пароходовладелец И.Любимов предоставил свой проект, составленный на основе проведенных им изысканий. Дорога по данному предложению должна была пройти через важные торговые центры того времени - города Кунгур, Екатеринбург и Шадринск до Белозерской слободы, расположенной на реке Тобол.

Были также проектные предложения иностранных предпринимателей. В 1857 г. американец Коллинз, в 1858 г. англичанин Моррисон, Горн и Слейг планировали организовать для этой цели акционерные общества.

²² *Сенин А. С. "Русскую землю свяжет железный путь" // Инженер, 2001. № 9. С.19.*

Конечно, как уже отмечалось выше, проектов было достаточно много. Но мы рассмотрели лишь некоторые из них, поскольку этот вопрос выходит за рамки нашего исследования. Таким образом, с 1850-х гг. в общественно-политических и деловых кругах России все настойчивее поднимался вопрос о строительстве железнодорожных линий в Сибири. Особенно активно поддерживало эту идею купечество России.

Однако идея строительства железных дорог в Сибири имела и принципиальных противников. Так исполняющий должность Тобольского губернатора А. Сологуб утверждал, что в результате строительства железной дороги в губернии появится множество аферистов, скупщиков и иностранцев. Он предполагал, что между русскими купцами и иностранными возгорится борьба, народ будет разорен, а все «выгоды» достанутся иностранцам. В итоге сделается невозможным наблюдение за сохранением порядка в крае и затруднится надзор за политическими ссыльными, вследствие облегчения побегов.

А.Сологуба поддерживали и магнаты сибирских трактов, которые подчеркивали, что в результате паровозных искр участвуют пожары в лесах и степные палы. Далее в спор о строительстве магистрали вмешались промышленники, купцы и магнаты европейской части России. Они боялись, что с получением железнодорожных путей сообщения сибиряки заполонят рынки страны дешевыми товарами и продуктами, вытеснят их и закрепят свое первенство не только в России, но и за ее рубежами.

Тем не менее, в Министерство путей сообщения продолжали непрерывно поступать рапорты губернаторов и генерал-губернаторов, результаты первых поисков и разведок, проекты и расчеты, а также доказательства необходимости строительства железнодорожных линий в Сибири.

1.2. Правительственные решения 1880-х – 1890-х гг. по строительству Транссибирской магистрали

К 1880-м гг. в правительственных кругах, среди предпринимателей и промышленников уже хорошо осознавалась необходимость эффективного освоения Сибири и Дальнего Востока. Вопрос о перспективе строительства железной дороги широко обсуждался в государственных кругах, научно-технической и предпринимательской среде Российской империи. Однако огромная протяженность будущего пути, невероятные трудности проведения железнодорожных линий по слабоизученным и малонаселенным просторам не позволяли приступить к строительству магистрали.

22 мая 1882 г. император Александр III, написав резолюцию на журнале Комитета министров, указал, что следует безотлагательно провести изыскания и обсудить направление Сибирской магистральной линии.

Именно в это время в правительстве все активнее рассматривается вопрос о строительстве Сибирского пути, к обсуждению которого были привлечены министерства путей сообщения, военное, финансовое, морское, внутренних дел, земледелия и государственного имущества. 6 июня 1887 г. было окончательно принято правительственное решение о необходимости сооружения магистрали в Сибири²³.

В соответствии с указанным решением были образованы три экспедиции для изыскания трассы под руководством Н.П. Меженинова, О.П. Вяземского и А.И. Урсати. Они возглавили Средне-Сибирскую, Забайкальскую и Уссурийскую экспедиции соответственно.

Несомненно, огромный вклад в выработке концепций прокладки дороги имело Императорское русское техническое общество (ИРТО). Ведь в период массового поступления различных предложений по поводу выбора направления Сибирской дороги и способов ее возведения правительству

²³ История железнодорожного транспорта России. Т. I. 1836 – 1917 гг. С. 146.

необходимо было услышать весомое слово ведущих специалистов железнодорожного дела.

18 декабря 1887 г. в ИРТО состоялась беседа по докладу вице-адмирала Н.В. Копытова «О наивыгоднейшем направлении магистральной и непрерывной всероссийской великой восточной железной дороги». А Совет общества образовал комиссию для обсуждения проблем Сибирского пути под председательством А.Н. Горчакова, который возглавлял железнодорожный отдел ИРТО.

В результате деятельности комиссии ИРТО было выработано окончательное направление Транссибирской магистрали: Златоуст – Челябинск – Омск – Томск – Красноярск – Нижнеудинск – Иркутск – Абагайтуй – Хайлар – Цицикар – Гирин – Нингута – Никольское – Владивосток – Графская²⁴. Преимущества этого направления состояли в том, что, с одной стороны, местность, по которой пролегла линия, имела спокойный рельеф, а с другой стороны, трасса пересекала плодородные земли и оказывалась вблизи Большого Сибирского тракта.

В рекомендациях комиссии также существовали предложения о том, что от Челябинска до Владивостока необходимо строить железнодорожно-водный путь, причем водная часть должна была приходиться по многим территориям Дальнего Востока. Однако министр путей сообщения Гюбент настоял на строительстве сплошной Сибирской железной дороги.

Комиссия также выработала технические условия железной дороги, определив техническую скорость поездов, предельный уклон, радиус кривых, вес рельс, минимальное число постоянных мостов через малые водотоки и т.д. Сроки строительства определялись в 10 лет (от изысканий до ввода магистрали в эксплуатацию). Было выработано еще одно решение, которое имело важное значение для Сибири. Оно заключалось в том, что земли, вдоль строящейся железной дороги, предлагалось не продавать, а раздавать, что способствовало бы активной переселенческой политики.

²⁴ Там же. С. 148.

Вопрос о строительстве магистрали в Сибири был разрешен в феврале 1891 г. с выходом Указа о «сплошной через всю Сибирь железной дороге» от Челябинска до Владивостока. Грандиозное сооружение должно было осуществляться на следующих основаниях: магистраль строится сплошной, ее строительство начинается одновременно с запада от Златоуста на Челябинск и с востока от Владивостока на Хабаровск и осуществляется за счет государства (т.е. Великий Сибирский путь будет казенным). Также железнодорожная линия делилась на семь дорог: Западно-Сибирскую, Средне-Сибирскую, Кругобайкальскую, Забайкальскую, Амурскую, Северно-Уссурийскую и Южно-Уссурийскую.

Заведующим строительством дороги и проведением изысканий от пристани Графской до Хабаровки был назначен коллежский советник инженер Александр Иванович Урсати. Об этом нам позволяет судить «Отношение министра путей сообщения А.Я. Гюббента Приамурскому генерал-губернатору о начале строительства железной дороги»²⁵.

19 мая 1891 г. было началось строительство Великого Сибирского пути. О чем свидетельствует телеграмма Приамурского генерал-губернатора барона А.Н. Корфа военным губернаторам областей Приамурского края²⁶.

Для истории Владивостока немаловажен тот факт, что первый камень при закладке Уссурийской дороги положил Наследник Цесаревич. Николай Александрович в 1890-1891 гг. совершал путешествие по странам Азии и возвращался в Россию через Сибирь. Поэтому по повелению императора Александра III, его отца, Цесаревичу предстояло принять личное участие в закладке рельсового пути. Поручение это было представлено в виде Высочайшего рескрипта от 17 марта 1891 г.²⁷. Свое решение император оправдывал желанием «облегчить сношения Сибири с прочими частями

²⁵ Отношение министра путей сообщения А.Я. Гюббента Приамурскому генерал-губернатору о начале строительства железной дороги // Заветная мечта императора. С. 10.

²⁶ Телеграмма Приамурского генерал-губернатора барона А.Н. Корфа военным губернаторам областей Приамурского края о начале сооружения железной дороги // Заветная мечта императора. С. 11.

²⁷ Из книги «Азиатская Россия» о намерениях Александра III по строительству Сибирской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 6.

Империи и тем явить краю, близкому Моему сердцу, живейшее Мое попечение о мирном его преуспеянии»²⁸.

Однако в историографии существует точка зрения, что данная торжественная церемония закладки первого камня являлась скорее политическим актом, нежели практическим. Так исследователь С.К. Канн считает, что это торжество явилось некой отсрочкой для начала строительства дороги, доказывая это тем, что денег на продолжение столь грандиозного сооружения не хватало, а министры «тянули время, перепирались между собой и плели интриги»²⁹. Ведь строительство Транссибирской магистрали началось несколько ранее, чем состоялась торжественная церемония. Об этом нам свидетельствует телеграмма заведующего каторжными, чиновника Д.Ф. Коморского Приамурскому генерал-губернатору барону А.Н. Корфу о начале работ на строительстве Уссурийской железной дороги от 25 апреля 1891 г. Коморский сообщает, что в этот день, в 6 часов утра, «приступили трудом преступников к земляным работам [на] Сибирской железной дороге»³⁰.

Тем не менее, приезд Наследника Цесаревича во Владивосток явился мероприятием государственного значения и к его встрече готовились заблаговременно. Торжественная церемония закладки первого камня Великого Сибирского пути вызвала широкую реакцию правительственной верхушки Российской империи, об этом свидетельствует большое количество различных телеграмм³¹.

Закладка Транссибирской магистрали стала великим событием не только в истории Дальнего Востока, но и в истории Российской империи.

²⁸ Там же.

²⁹ Канн С.К. С.Ю. Витте и создание Комитета Сибирской железной дороги // Вопросы истории Сибири XX века: Межвуз. сб. науч. тр. Новосибирск, 2008. №8. С.15.

³⁰ Телеграмма заведующего каторжными чиновника Д.Ф. Коморского Приамурскому генерал-губернатору барону А.Н. Корфу о начале работ на строительстве Уссурийской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 9.

³¹ Телеграмма А.А. Абазы Приамурскому генерал-губернатору барону А.Н. Корфу по случаю начала строительства железной дороги // Заветная мечта императора. С. 12.

Анализ истории подготовительного этапа строительства Великого Сибирского пути позволяет сделать следующие выводы. Сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали явилось результатом промышленного переворота, и было обусловлено экономическими и военно-стратегическими факторами.

Идея сооружения железнодорожных линий в Сибири вызвала интерес и поддержку общественности. Следствием чего явилось возникновение множества проектов сооружения Транссибирской магистрали, однако большинство из них были отклонены по разным причинам. Некоторые предложения были столь абсурдны, что их было невозможно выполнить, другие требовали громадных и неоправданных затрат. Но одной из определяющих причин для отклонения проектов по строительству Великого Сибирского пути явилось то, что в Сибири и Дальнем Востоке было проведено недостаточно изысканий, район был мало изучен.

Однако, правительство в 1880-х гг. все же осознало, что магистраль в Сибири нужна. Именно тогда начинают вырабатываться основные концепции строительства Великого Сибирского пути. Придавая сибирской дороге огромное политическое и военно-стратегическое значение, царское правительство приняло решение, что железнодорожные линии в Сибири должны сооружаться на казенные средства и следует отказаться от многочисленных предложений со стороны российского и иностранного капитала.

Грандиозность данного строительства говорит о том, что для его скорейшего воплощения необходимы были высокопрофессиональные рабочие кадры. Как решался этот вопрос рассмотрим в следующей главе.

Глава 2. Характеристика основных групп рабочих строительства Уссурийского участка Транссиба

Перед главным руководством строительства Транссиба стояла одна из важных проблем – обеспечение стройки квалифицированными рабочими кадрами. Это было обусловлено, во-первых, малонаселенностью Дальнего Востока и Приамурского края, в частности, что не позволяло укомплектовать строительство рабочими. Профессор В.Ф. Борзунов в монографии «Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции», отмечая низкую квалификацию трудящихся на строительстве Транссиба, указывает, что «каменщики, штукатуры, столяры, частью плотники и даже землекопы вербовались в Европейской России»³².

Во-вторых, немаловажен тот факт, что транспортировка этих рабочих с Центральной России и Сибири была достаточно затратным мероприятием. Поэтому руководству приходилось привлекать к строительным работам принудительно (воинские команды и ссыльные переселенцы) и использовать труд жителей соседних государств – Северного Китая (Маньчжурии), Кореи и Японии.

Весь контингент рабочих на строительстве Уссурийского участка Транссиба можно разделить на две большие группы: вольные работники и работники по принуждению. Некоторые исследователи используют иную классификацию, согласно которой железнодорожные рабочие-строители разделяются на четыре группы: 1) русские вольнонаёмные рабочие; 2) иностранные рабочие (китайцы, корейцы, японцы); 3) солдаты (нижние чины); 4) ссыльнокааторжные и ссыльнопоселенцы.

Стоит подчеркнуть, что все группы в обозначенных классификациях преимущественно занимались земляными работами (выкапывали грунт), рубили лес, ломали камни, т.е. подготавливали местность для прокладки

³² Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 21.

дороги. Но были и те, кто укладывал рельсовые пути (в основном солдаты и китайцы). При этом используемые при работах орудия труда были достаточно примитивны: тачки, лопаты, топоры и кирки. Также все незаменимые в железнодорожном строительстве материалы (рельсы, цемент, стрелочные переводы, металлические пролетные строения и т.п.) доставлялись из Европейской России морем, лишь лес, камень и кирпичи были на месте строительства в достатке.

Если сравнить ход строительства Уссурийского железнодорожного участка с другими участками Транссиба, то можно заметить, что, чем ближе участок располагался к Европейской России, тем легче было обеспечить его русскими вольнонаёмными рабочими (например, Западно-Сибирский участок). А вот на Забайкальском и Уссурийском участках в силу малочисленности местного населения основными группами рабочих становились иностранцы, военные команды и ссыльные арестанты. Также можно заметить, что использование труда арестантов было достаточно распространённым явлением на всех участках. К строительству привлекались заключённые близлежащих тюрем и каторг.

Интересно выявить особенности работ каждой из названных групп. Данная глава посвящена общей характеристике предложенных элементов: примерная численность, социальное происхождение и вклад в строительство. Таким образом, будет рассмотрен вопрос об источниках рабочей силы при строительстве Уссурийского участка Транссиба.

2.1. Вольнонаемные рабочие

После отмены крепостного права в Российской империи складываются благоприятные условия для развития товарно-денежных отношений и формирования рынка труда. Наблюдается увеличение слоя вольнонаёмных рабочих во всей Российской империи. Л.И. Галлямова в своей монографии «Рабочие Дальнего Востока России во второй половине XIX – начале XX

вв.»³³ отмечает, что особенностью формирования рабочего класса Дальнего Востока является то, что именно «пришлые» рабочие оказываются главной фигурой на дальневосточном рынке труда.

Однако при строительстве Уссурийского участка Транссиба вольнонаёмные русские рабочие были задействованы в очень ограниченном количестве. Это было связано, прежде всего, с малонаселённостью Дальнего Востока в то время, к тому же изнурительный труд землекопа в суровых условиях за «копейки» был не популярен среди местного населения. В Дальневосточный регион привлекались рабочие из Европейской России для строительных работ, но их транспортировка была достаточно затратным мероприятием, поэтому таким путём обеспечения кадров при строительстве пользовались достаточно редко. На данный момент не удалось разыскать источников, подтверждающих данное предположение. Более того, трудящимся этой категории именно Уссурийского участка уделяется мало внимания в исследовательской литературе в связи с их малочисленностью на строительном участке.

Согласно «Записке» представителя командующего войсками округа и Приамурского генерал-губернатора полковника А.А. Трусова можно создать некоторую картину численности вольнонаёмных русских рабочих: в 1891 – 300 чел., в 1892 г. – 300 чел., в 1893 г. – 500 чел., в 1894 г. – 1000 чел., 1895 г. – 900 чел. и в 1896 г. – 800 чел³⁴. Очевидна тенденция увеличения их числа к 1894 г. На наш взгляд, это может быть связано с тем, что в 1894 г. Южно-Уссурийский участок Транссиба был построен, и вблизи дороги стали строиться жилые дома, инфраструктура для поселений (школы, больницы и т.д.), поэтому число жителей и число тех, кому необходима была работа, постепенно увеличивалось. Так же немаловажен ещё и тот факт, что в этот

³³ *Галлямова Л.И.* Рабочие Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в. Владивосток, 2000.

³⁴ Записка представителя командующего войсками округа и Приамурского генерал-губернатора полковника А.А. Трусова «Рабочие элементы на постройке Уссурийской железной дороги» // Заветная мечта императора. С. 101.

период наблюдается волна отказа от использования труда иностранных рабочих. С чем это связано, рассмотрим ниже.

Всего в период строительства (1891 – 1897 гг.) было задействовано около 3800 русских вольнонаёмных рабочих. Эта цифра окажется ничтожно мала, если её сравнить с числом всех вольных рабочих – 37 тыс. чел, из которых русские составляли только около 10%³⁵. При этом они старались избегать невыгодных и тяжелых земляных работ на строительстве, находя себе более легкие и прибыльные занятия: были возчиками, плотниками и др.

Таким образом, можно сделать вывод, что небольшое число русских вольнонаёмных рабочих объясняется их незаинтересованностью и отсутствием мотивационных предложений со стороны управления строительством (небольшая зарплата, тяжелые условия труда и жизни трудящихся порождает низкий спрос).

Как уже говорилось выше, отсутствие рабочих рук в малонаселенном крае повлекло за собой необходимость использования труда иностранцев при строительстве Уссурийской железной дороги, а именно жителей Северного Китая, Кореи и Японии.

Так называемые «инородцы» составили самую многочисленную группу вольнонаёмных рабочих. Привести точную цифру численности трудящихся данной категории будет затруднительно. По «Записке» представителя командующего войсками округа и Приамурского генерал-губернатора полковника А.А. Трусова от 10 февраля 1897 г. за весь период строительства Уссурийской железной дороги было трудоустроено около 38 тыс. «инородцев» (в этом же документе указано 37 тыс.)³⁶. Следует так же учитывать, что до 1895 г. среди иностранных рабочих преобладали китайцы. Китайские рабочие представляли большинство трудящихся данной категории. Анализ документов позволяет сделать вывод, что китайцы на Южно-Уссурийском участке до 1893 г. занимались в основном тяжелыми

³⁵ Там же.

³⁶ Там же.

земляными работами и укладкой рельсов. Согласно письму главы Российской императорской миссии в Пекине Приамурскому генерал-губернатору С.М. Духовскому китайские рабочие отправлялись в Приморье в особенности из Чифу морем (на пароходе). Даотаю в Чифу было поручено «наблюдать за качеством отправляющихся людей»³⁷, а управленцам строительства Транссиба давалось наставление следить за тем, чтобы среди китайцев «не распространялись в больших размерах азартные игры и особенно курение опиума»³⁸. При чём в письме говорится, что желающих работать было настолько много, что возникла необходимость для выделения отдельного парохода для перевозки китайских рабочих из Чифу. Ежегодно около 15 тыс. китайцев прибывало на заработки из Маньчжурии³⁹.

Однако в «Записке» А.А.Трусова указывается, что далеко не все китайские рабочие были аккредитованы своим правительством и под их видом «являлся всевозможный безземельный люд»⁴⁰. Именно эта группа рабочих стала самой многочисленной из всех, представленных на строительстве Уссурийского участка.

Неоспоримым является то, что китайцы внесли весомый вклад в развертывание строительных работ при сооружении Уссурийского участка Транссиба. Причём из всей группы иностранных рабочих их труд был наиболее эффективен: они трудолюбивы и выносливы, их было легче завербовать на работы⁴¹. Для подрядчиков они были «наиболее интересны» в качестве работников, т.к. именно на их труде было легче всего «пожиться», и на рынке труда китайские рабочие представлены в достатке. Однако при малейших неполадках (ссоры с начальником, неблагоприятная

³⁷ Письмо главы Российской императорской миссии в Пекине Приамурскому генерал-губернатору С.М. Духовскому о возможности найма китайских рабочих на строительство дороги // Заветная мечта императора. С. 60.

³⁸ Там же. С. 61.

³⁹ *Саблер С.В., Сосновский И.В.* Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. С. 244.

⁴⁰ Записка представителя командующего войсками округа и Приамурского генерал-губернатора полковника А.А. Трусова «Рабочие элементы на постройке Уссурийской железной дороги» // Заветная мечта императора. С. 103.

⁴¹ Там же. С. 104.

погода и т.п.) они легко могли побросать весь инвентарь и покинуть место работы.

Следующая подгруппа иностранных вольнонаёмных рабочих представлена корейцами. В годы строительства Южно-Уссурийского участка корейцы работали мелкими разбросанными группами, поэтому нет точных сведений об их числе за этот период. А вот при сооружении Северно-Уссурийской железной дороги некоторые данные об их численности сохранились, так в 1895 г. – 2000 чел., а в 1896 г. – 3200 чел.⁴² Также Трусов делает предположение, что наиболее выгодными работами для корейцев могла стать должность переносчика тяжестей и грузчика, а вот на земляных работах они проявляли себя неэффективно. Так же на данный момент белым пятном остаётся вопрос об организации корейского труда на строительстве. В целом, можно сказать, что их труд был достаточно распространён в крае, корейцы зачастую эмигрировали в Россию для заработков.

Группа «инородцев» из Японии занималась строительством Северно-Уссурийского участка. Об этом свидетельствует «Очерк. Подробности о предстоящей работе для японских рабочих на строительстве железной дороги»⁴³. В этом документе указано, что в 1895 г. был заключён контракт с Японией о предоставлении рабочих. Особенностью является то, что у японцев для более эффективных работ был свой аппарат управления. Согласно контракту на 50 рабочих предполагался один староста (Го-дзю-чо) и они составляли одну артель. На 10 артелей назначался один старшина. Более того, у японцев были свои больницы, врачи и медикаменты. Также Переселенческое общество во Владивостоке занималось обеспечением рабочих необходимым продовольствием, инвентарём и одеждой⁴⁴.

Однако, несмотря на отличную организацию данного сегмента, наблюдается ряд минусов в их работе. Во-первых, продуктивность труда

⁴² Там же. С. 102.

⁴³ Очерк. Подробности о предстоящей работе для японских рабочих на строительстве железной дороги // Заветная мечта императора. С.61-63.

⁴⁴ Там же.

японцев была намного ниже, чем китайцев. При этом, как отмечает А.А. Трусов, из-за сурового климата, к которому японцы не привыкли, их рабочий сезон был короче. Во-вторых, пребывание японцев в Дальневосточном регионе было достаточно опасным в стратегическом отношении. Была большая вероятность того, что иностранные элементы начнут всесторонне изучать край и вооруженные силы⁴⁵. По-нашему мнению этот аспект можно отнести ко всем иностранным рабочим.

Поэтому в связи с некоторой неэффективностью труда, стратегической угрозой, недопониманием при работе в связи с этническими различиями мы можем наблюдать тенденцию отказа от массового привлечения к работам данной группы трудящихся.

Проанализировав имеющуюся информацию, мы можем сделать вывод, что использование труда иностранных и русских вольнонаёмных рабочих в целом было малопродуктивно. Не смотря на то, что китайских рабочих на строительстве было достаточно много, они не стали гарантом надежной рабочей силы, легко отказывались от своих работ и покидали свои места в поисках более прибыльных занятий для заработка. Именно это и послужило причиной использования принудительного труда для осуществления строительства магистрали в достаточно сжатые сроки.

2.2. Работники по принуждению

Представителями принудительного труда при строительстве Транссиба были нижние чины войсковых подразделений, ссыльнокаторжные и ссыльнопоселенцы. Данная категория рабочих составила ядро строителей Уссурийского участка Транссиба, ведь именно такая трудовая сила была наиболее дешевой и наименее опасной, что являлось важным аспектом в планировании строительных работ. По большому счету именно воинский контингент стал гарантом надежной поставки рабочих на строительство Уссурийской железной дороги.

⁴⁵ Записка представителя командующего войсками округа и Приамурского генерал-губернатора полковника А.А. Трусова «Рабочие элементы на постройке Уссурийской железной дороги» // Заветная мечта императора. С. 106.

Существует несколько мнений о численности солдат, трудящихся на постройке Уссурийского участка. Так В.Ф. Борзунов приводит следующие цифры: 1891 г. – 2,5 тыс. чел, 1892 г. – 3,25 тыс., 1893 г. – 2,5 тыс., 1894 г. – 2,25 тыс., 1895 г. – 3,53 тыс., 1896 г. – 1,3 тыс. солдат⁴⁶. В свою очередь А.А.Трусов предлагает несколько другие данные: 1891 г. – 2,5 тыс., 1892 г. – 2,5 тыс., 1893 г. – 3,3 тыс., 1894 г. – 1,8 тыс., 1895 г. – 3,31 тыс., 1896 г.- 1,2 тыс⁴⁷. Из этого следует, что вычислить точное число рабочих становится невозможным. Однако, этими цифрами подтверждается тенденция надежной поставки на работы нижних чинов.

В строительстве также принимали участие и демобилизованные солдаты (нижние чины запаса). В своей монографии В.Ф. Борзунов приводит следующие данные об их численности: 1892 г. – 56 - 111 человек, 1893 г. – 25 – 56 человек, 1895 г.– 331 человек и в 1896 г.– 350 человек⁴⁸.

Производительность труда нижних чинов при строительных работах оценивалась намного выше, чем вольнонаемных рабочих. Это объясняется тем, что, прежде всего, они были солдатами, а лишь во вторую очередь рабочими. Как известно, солдату можно приказать, и он не имел права самовольно оставить работу. Кроме того труд нижних чинов обходился дешевле вольнонаемного рабочего.

Следует также отметить, что солдаты, работающие на строительстве железной дороги, не являлись квалифицированной рабочей силой. Большая их часть была крестьянами по своему происхождению и не имела навыков профессионального труда в промышленности. В ходе строительства солдаты проходили обучение. Об этом свидетельствует телеграмма инженера А.И.Урсати Приамурскому генерал-губернатору. Первый руководитель строительных работ сообщал, что начинается укладка рельсового пути,

⁴⁶ Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 36.

⁴⁷ Записка представителя командующего войсками округа и Приамурского генерал-губернатора полковника А.А. Трусова «Рабочие элементы на постройке Уссурийской железной дороги» // Заветная мечта императора. С. 106.

⁴⁸ Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 36.

осуществлять которую придется медленно (версту в день) «при условии навыка солдат, которых на днях начнут обучать этому делу»⁴⁹. Как известно лишь в 1895 г. был создан 1-ый Уссурийский железнодорожный батальон. В первую очередь он был призван помочь в строительстве Северно-Уссурийского участка, а затем использовался как охрана и защита прилегающих территорий (например, от нападения хунхузов, которые были достаточно частым явлением во время строительства).

Именно солдаты вынесли на себе основную тяжесть строительства на Уссурийской железной дороге. Они принимали участие в очень тяжелых видах работ: ломке камня, укладке и ремонте пути, прокладке телеграфной линии и др. Однако солдаты не могли полностью заменить все рабочие «запасы». Ведь им еще необходимо было выполнять свои непосредственные функции, а именно защищать свою страну. Поэтому правительство было вынуждено прибегнуть к рынку еще одной дешевой рабочей силы. Речь идет о сахалинских каторжниках.

Решение об использовании «штрафной колонизации» в качестве рабочей силы при строительстве Транссибирской магистрали было принято 15 февраля 1891 г. Комитетом Министров. В марте для прибытия во Владивосток была подготовлена первая партия рабочих-арестантов в количестве 600 человек⁵⁰. Причём привлечение арестантов к строительным работам имело ещё одну важную цель. Дело в том, что получив место занятий, заключенные могли заработать некоторые денежные средства, которые им были нужны после освобождения.

Если говорить о численности арестантов, трудящихся на строительстве, то она была не так велика, по сравнению с солдатами. В.Ф. Борзунов считает,

⁴⁹ Телеграмма начальника работ инженера А.И. Урсати Приамурскому генерал-губернатору о ходе строительства // Заветная мечта императора. С. 21.

⁵⁰ Высочайшее утверждённое положение Комитета Министров о привлечении ссыльнокаторжных к выполнению земляных и других работ по постройке Уссурийской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 8.

что на строительстве Уссурийской железной дороги трудилось 1,5 тыс. ссыльнокаторжных и около 2 тыс. ссыльнопоселенцев⁵¹.

Но далеко не все каторжники попадали на строительные работы. Так к высылке назначались только здоровые, крепкие мужчины. Проиллюстрировать данный факт может телеграмма Приамурского генерал-губернатора С.М. Духовского военному губернатору о. Сахалин от 17 мая 1895 г.⁵². В ней высказывается просьба выслать 200 каторжников для строительных работ. Причём для этих работников выдвигались определенные критерии: у них должно было быть «одобрительное поведение», они должны быть выносливыми, здоровыми, «не бродяги, не рецидивисты», иметь небольшой срок, но не истекающий во время летнего рабочего периода (чаще всего на работы привлекались арестанты с пятилетним сроком). Причиной этому служило то, что, как правило, данному контингенту поручались самые тяжелые, «каторжные» работы: земляные, скальные, лесорубные и др. Кроме этого арестанты использовались как плотники, слесари, каменщики, кузнецы и даже пекари.

Однако иногда на строительные работы с каторги привозили рабочих, не соответствующих указанным критериям. В этом случае каторжан отправляли обратно назад. Так 19 сентября 1896 г. был составлен список из 63 непригодных для работ заключенных (по слабости здоровья, дурному поведению), которых отвезли на о. Сахалин⁵³.

Следует отметить, что труд арестантов был малопродуктивен. Для того чтобы как-то заинтересовать каторжников правительство установило льготы: за усердный труд и прилежное поведение арестантом «засчитывался»

⁵¹ Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 34.

⁵² Телеграмма Приамурского генерал-губернатора С.М. Духовского военному губернатору о. Сахалин о присылке каторжных на строительство железной дороги в Хабаровск // Заветная мечта императора. С. 59.

⁵³ РГИА ДВ. Ф. 1272. Оп. 1. Д. 8. Л. 158.

один год за полтора⁵⁴. Однако были жесткие меры наказания за различные провинности. Словом, правительство в некоторой степени проводило политику «кнута и пряника».

2.3. Законодательно-правовое регулирование труда рабочих на строительстве Уссурийского участка Транссиба

Для полноты картины необходимо чётко представлять, как функционировали все рабочие группы на строительстве, поэтому уделим внимание одному из важнейших аспектов темы, а именно законодательно-правовому регулированию труда рабочих-строителей. Следует учитывать, что при строительстве Транссибирской магистрали отсутствовало специальное трудовое законодательство, регулирующее положение рабочих. Это приводило к фактическому бесправию наемных рабочих и произволу подрядчиков в применении их труда. Но всё же существовал ряд законодательных актов, позволяющий судить о правовом положении трудящихся. Отметим, что в данном пункте мы намеренно упускаем вопрос о материальном обеспечении рабочих и об их зарплате, так как это вопрос будет рассмотрен в следующей главе. Здесь же будет предложена характеристика законодательных актов Российской империи, направленных на регулирование работ железнодорожного строительства.

Регламентация труда всех наёмных рабочих Российской империи на момент строительства Транссиба осуществлялась на основе «Положения о найме на сельские работы» от 12 июня 1886 г.⁵⁵. По данному закону запрещался найм несовершеннолетних без родительского согласия и найм замужних женщин без согласия мужа (статьи 8-11). В «Положении» прописывались обязанности нанимателя (подрядчика): требовать выполнения

⁵⁴ Высочайшее утверждённое положение Комитета Министров о привлечении ссыльнокааторжных к выполнению земляных и других работ по постройке Уссурийской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 9.

⁵⁵ Положение о найме на сельские работы // Полное собрание законов Российской империи. Собр.3. Т.VI. СПб., 1886. №3803. URL: http://nlr.ru/e-res/law_r/search.php.

работы только по договору, своевременно выплачивать зарплату, не расплачиваться с рабочими натуральными продуктами, обеспечить трудящихся качественной пищей и медицинским обслуживанием в случае необходимости. А рабочие, в свою очередь, обязывались беспрекословно выполнять требования начальства в рамках договора, не грубить и не хамить, вовремя являться на рабочие места. Прогоулы и дисциплинарные нарушения наказывались в виде жесткой системы штрафов. Но, учитывая, что Дальний Восток – это регион, географически значительно удалённый от Центральной России, можно предположить, что даже эти законодательные нормы легко нарушались подрядчиками. По факту вольнонаёмные рабочие находились в беспорядочном положении, зачастую они были обмануты своими начальниками.

Иностранные группы рабочих, образуя свои собственные артели (как например это было у японцев) подчинялись законам своего государства. Русские подрядчики и администрация, как правило, не вмешивались в их внутренние дела. Однако общий надзор за соблюдением дисциплинарных норм и рабочего порядка всё же осуществлялся благодаря полицейскому надзору.

Вопрос управления китайскими и корейскими рабочими на строительстве и их бытового содержания в настоящей работе остается открытым. На данный момент не удалось поднять точных данных по этой проблеме. Существуют лишь «размытые» общие фразы того, что над данной категорией рабочих была слабо организована система паспортов и административно-полицейского надзора.

Как уже отмечалось выше, важной группой на строительстве были представители принудительного труда. Законодательное регулирование их работ было достаточно специфичным. Поэтому постараемся обратить внимание на основные его аспекты.

Как известно, труд арестантов достаточно широко применялся в Российской империи. Они занимались строительством, ремонтом, а так же сельскохозяйственными, плотницкими, ткацкими и другими видами работ. 6

января 1886 г. вышло Высочайшее утвержденное мнение Государственного Совета «О занятии арестантов работами и о распределении получаемых от сего доходов»⁵⁶. Таким образом, их труд стал регулироваться государством, но специального законодательства о привлечении на железнодорожные работы не было выработано.

Были созданы «Особые правила об употреблении ссыльнокаторжных на производство по сооружению Владивостокско-Графского участка Уссурийской железной дороги» 15 февраля 1891 г.⁵⁷.

Правительство решило создать временное управление железнодорожных каторжных команд. Руководителем его стал инспектор по тюремной части при Приамурском генерал-губернаторе Д.Ф. Коморский, права которого были фактически приравнены к правам начальника острова Сахалин. Также были чины, которые исполняли тюремно-смотрительские обязанности и получали права окружных начальников и смотрителей о. Сахалина. Поэтому можно сделать вывод, что положение арестантов на строительстве было приравнено к тюремному, но это было необходимой мерой для обеспечения дисциплины на рабочем месте и скорейшего выполнения планов строительства.

В «Особых правилах» также прописывались выше упомянутые льготы (сокращение тюремного срока), размеры зарплаты и сроки пребывания каторжников в рабочем сезоне.

Привлечение арестантов к строительным работам Южно-Уссурийского участка стало своеобразным опытом для руководителей грандиозного проекта. По итогам сооружения этой линии были выработаны «Временные правила для привлечения арестантов и ссыльных из разных категорий на работы по постройке среднего участка Сибирской железной дороги» от 7 мая

⁵⁶ О занятии арестантов работами и о распределении получаемых от сего доходов // Полное собрание законов Российской империи. Собр.3. Т.VI. СПб., 1886. №3447. URL: http://nlr.ru/res/law_r/search.php.

⁵⁷ Высочайшее утверждённое положение Комитета Министров о привлечении ссыльнокаторжных к выполнению земляных и других работ по постройке Уссурийской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 7.

1894 г. Впоследствии эти правила распространились и на другие участки строительства. Таким образом, правительство сочло удачным эксперимент привлечения каторжников к железнодорожным строительным работам.

«Временные правила» также регулировали льготы, зарплаты, штрафы и наказания для каторжников (этот вопрос будет освещен в следующей главе). Произошло разделение труда каторжников и ссыльнопоселенцев. Последние приравнивались к вольнонаёмным русским рабочим, допускались к вербовке подрядчиками на строительство, а так же под запретом были совместные работы двух данных групп (по всей видимости для соблюдения дисциплинарных порядков).

В соответствии с «Временными правилами» каторжники образовывали артель из 20 человек с принципами круговой поруки. Например, в случае побега одного арестанта вся артель лишалась 1/3 заработка. А если побег совершался второй раз, то артель теряла весь заработок и все её члены возвращались в тюрьму. Рабочие порядки также приравнивались к тюремным. Так надзиратели могли наказывать каторжан ударами розг и плетей⁵⁸.

Труд солдат на строительстве Уссурийского участка регулировался постановлениями Военного ведомства и Министерства путей сообщения. В начале 1891 г. были выработаны «Основные положения о работах нижних воинских чинов по сооружению Уссурийской железной дороги для предстоящих в 1891-1892 гг. земельных работ»⁵⁹. В соответствии с этими положениями все рабочие нижних чинов (солдаты, организованные в два строительных батальона под командованием подполковника Экстена) были переданы частным подрядчикам: Веденскому и Каурову. При этом прописывались обязательства подрядчиков: уплатить батальонам деньги за рабочую одежду в 4-х месячный срок, заплатить нижнему чину по 30 коп. на руки за дневную его работу, по 5 коп. на человека в день на покрытие

⁵⁸ Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 62.

⁵⁹ Там же. С. 67.

расходов по надзору и администрации и по 2 коп. на лечение⁶⁰. Однако заработанные в сверхурочное время солдатами деньги удерживались Военным ведомством в свою пользу. Эти деньги использовались в батальоне для различных хозяйственных нужд.

Такие условия оказались невыгодными для подрядчиков, они несли убытки. Так, например, коллежскому советнику Веденскому был предоставлен отряд солдат численностью 1550 человек. Однако, через три недели после заключения договора с Военным ведомством, он был вынужден отказаться от подряда «по виду дороговизны операции, малых цен за работы, а также ссылаясь на некоторые задержки правления дороги»⁶¹. Таким образом, отряд Веденского был передан под командование подполковнику Экстену (т.е. перешёл под руководство Военного ведомства). Тем не менее, были и такие подрядчики, которые преуспели в своих делах. В частности исследователи отмечают деятельность купца 2-й гильдии Василия Каурова, под командованием которого находилось 950 человек.

Однако в 1893 г. военное ведомство было вынуждено отказаться от услуг подрядчиков, на что были весьма весомые причины. Во-первых, так называемые «барыши» имели острое желание сверхприбыли, поэтому они всячески стремились нажиться на эксплуатации рабочих, минимизируя собственные затраты (чаще всего это проявлялось в оплате труда). Во-вторых, еще с начала строительных работ был установлен «...факт некоторой деморализации отрядов, бывших у Каурова»⁶². Таким образом, строительные работы данной категории трудящихся с 1893 г. перешли под полное государственное ведомство. Руководил железнодорожными отрядами солдат подполковник Дубовицкий.

⁶⁰ Сведения о работах на строительстве железной дороги, представленные в Канцелярию генерал-губернатора заведующим работами подполковником Дубицким // Заветная мечта императора. С. 47.

⁶¹ Телеграмма наблюдающего за работами нижних чинов при постройке Уссурийской железной дороги подполковника А.А. Экстена командующему войсками округа о ходе строительных работ // Заветная мечта императора. С.13.

⁶² Сведения о работах на строительстве железной дороги, представленные в Канцелярию генерал-губернатора заведующим работами подполковником Дубицким // Заветная мечта императора. С. 49.

Проанализировав представленную информацию, можно сделать следующие выводы. Во-первых, при строительстве Транссибирской магистрали отсутствовало единое законодательство для рабочих всех категорий. Во-вторых, законы для отдельных групп были составлены так, что фактически трудящиеся находились в бесправном положении, а руководство имело «лазейки» для нарушения норм.

В целом, привлечение всех категорий рабочих к сооружению Уссурийского участка стало своеобразным экспериментом и правительства, и непосредственных руководителей строительных работ. Ведь по завершению сооружения данного отрезка железнодорожного пути они сумели сделать определенные выводы по эксплуатации труда рабочих всех представленных категорий.

При строительстве Уссурийской железной дороги наблюдается достаточно «пёстрый» состав неквалифицированных рабочих. Как им удавалось сосуществовать вместе, какие условия труда у них были? В этом нам необходимо разобраться в следующей главе.

Глава 3. Положение рабочих на строительстве Уссурийского участка Транссибирской магистрали

3.1. Продолжительность рабочего дня и условия труда

Как известно, строительство на открытой местности носит сезонный характер. Транссибирская магистраль в этом отношении не стала исключением. Преимущественно рабочий сезон на её строительстве начинался в начале мая и заканчивался к началу ноября.

Рассмотрим особенности продолжительности работ разных категорий трудящихся. Если говорить об иностранцах, то весной они приплывали на пароходах и в лучшем случае работали так же до ноября, отправляясь на родину последними пароходными рейсами. Исключение составляли лишь японцы, которые покидали стройку в середине октября из-за «тяжелых» климатических условий⁶³.

Представители подневольного труда также работали сезонно. Солдаты трудились до наступления таких холодов, когда работы становились уже совсем невозможными. Об этом свидетельствует ряд телеграмм, например, сообщения от наблюдающего за работами нижних чинов подполковника Экстена А.А. от 27 октября 1891 г.⁶⁴ и 2 февраля 1892 г.⁶⁵. Однако была и некоторая особенность. Дело в том, что зачастую зимой формировались отряды сравнительно небольшой численности для разных подготовительных работ. Так 1 февраля 1892 г. был создан отряд из 70 человек для зимних заготовок следующего строительного сезона⁶⁶. Однако в «Телеграмме и.о.

⁶³ Записка представителя командующего войсками округа и Приамурского генерал-губернатора полковника А.А. Трусова «Рабочие элементы на постройке Уссурийской железной дороги» // Заветная мечта императора. С. 106.

⁶⁴ Телеграмма наблюдающего за работами нижних чинов при постройке Уссурийской железной дороги подполковника А.А. Экстена Приамурскому генерал-губернатору о ходе строительных работ // Заветная мечта императора. С.15.

⁶⁵ Телеграмма наблюдающего за работами нижних чинов при постройке Уссурийской железной дороги подполковника А.А. Экстена Приамурскому генерал-губернатору о плане строительных работ // Заветная мечта императора С. 17.

⁶⁶ Сведения о работах на строительстве железной дороги, представленные в Канцелярию генерал-губернатора заведующим работами подполковником Дубицким // Заветная мечта императора. С. 49.

начальника работ инженера Ф. Докса Приамурскому генерал-губернатору в Санкт-Петербург о ходе строительных работ» от 27 января 1892 г. утверждает, что был создан отряд в количестве 200 человек для рубки леса, заготовки тачек и других плотницких работ⁶⁷. Возможно, что это было два совершенно разных отряда.

Иногда зимним отрядам доводилось выполнять серьёзные поручения. В начале ноября 1893 г. был сформирован отряд из 200 человек, который занимался укладкой пути (в середине декабря его заменил отряд из солдат запаса)⁶⁸. Тем не менее, в суровых зимних условиях был проложен железный путь длиной в 46 вёрст (49 км).

Сезонность работ арестантов определялась такими же рамками. На зиму строителей данной категории во избежание «неблагоприятных последствий чрезмерной скученности ссыльнокаторжных» либо оставляли в рабочих помещениях (если они были пригодны для зимовки), либо отправляли на о. Сахалин (или другие ближайшие тюрьмы)⁶⁹. Оставшиеся на месте арестанты преимущественно были заняты лесозаготовительными работами⁷⁰. Также зимой 1896–1897 гг. хорская каторжная команда занималась постройкой железнодорожного моста через р. Хор⁷¹.

Как уже отмечалось в предыдущей главе, руководством строительства Транссиба не было выработано общего положения регулирования работ для всех категорий трудящихся. Рабочий день строителей был продолжительным и очень изнурительным. В.Ф. Борзунов, сообщает, что в среднем строители

⁶⁷ Телеграмма наблюдающего за работами нижних чинов при постройке Уссурийской железной дороги подполковника А.А. Экстена Приамурскому генерал-губернатору о плане строительных работ // Заветная мечта императора. С. 17.

⁶⁸ Сведения о работах на строительстве железной дороги, представленные в Канцелярию генерал-губернатора заведующим работами подполковником Дубицким // Заветная мечта императора. С. 54.

⁶⁹ Высочайшее утверждённое положение Комитета Министров о привлечении ссыльнокаторжных к выполнению земляных и других работ по постройке Уссурийской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 8.

⁷⁰ *Борзунов В.Ф.* Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 59.

⁷¹ РГИА ДВ. Ф. 1538. Оп. 1. Д. 90. Л. 9.

данного участка магистрали трудились на 2,5 – 3 часа дольше, чем работники на золотых приисках⁷².

Так же стоит учитывать, что выходные для рабочих по воскресеньям и праздникам чаще всего не предусматривались. Во время дождя земляные и некоторые другие строительные работы, безусловно, прекращались, однако рабочим не платили за вынужденный «простой». Как известно, природно-климатические условия Приамурского края таковы, что проливные дожди, мешающие ходу работы, были достаточно частым явлением.

Распорядок рабочего дня у разных категорий трудящихся был неодинаков. В наиболее невыгодном положении находились представители подневольного труда. В.Ф. Борзунов сообщает, что солдаты трудились посменно, причем «каждая партия солдат работала по 15-18 часов»⁷³. Свободного времени зачастую не хватало, чтобы восстановить силы после тяжелого трудового дня. Не стоит забывать, что у солдат помимо строительных работ были еще и воинские обязанности, так же они дополнительно проходили обучение железнодорожному строительству и обслуживанию поездов и линий, где их подготавливали к последующей работе на железной дороге.

Если говорить о ссыльнокаторжных, то их рабочий день продолжался с 6 часов утра до 18 вечера. На обед отводилось 2 часа (с 11 до 13 дня). Так же в 7 часов 30 минут и в 16 часов производилась остановка работ для короткого чаепития⁷⁴. Однако в «Кратком обзоре работ ссыльнокаторжных по постройке Хабаровского участка Уссурийской железной дороги» от 17 ноября 1895 г. можно встретить немного другие цифры: летом работали с 5 до 17.30 час., а с 1 сентября – с 6 до 18 часов. Кроме того, летом остановка на обед и послеобеденный отдых 2,5 часа (с 11 до 13 час 30 мин), а с 1 сентября

⁷² Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 79.

⁷³ Там же, С. 80.

⁷⁴ Короблин К. К., Каторжане на строительстве Транссиба. С.50.

– один час⁷⁵. Скорее всего, эта разница объясняется тем, что у каждой рабочей бригады был собственный распорядок дня. Но в целом рабочий день арестантов длился 12, 5 часов (с 1 сентября – 12 часов), включая все перерывы.

Безусловно, отлучка с места работы без разрешения, побег, дисциплинарные нарушения строго наказывались. А для вольнонаёмных рабочих зачастую было запрещено покидать работы даже по таким уважительным причинам как смерть родственника. В качестве наказаний применялись следующие меры: штрафные взыскания, не оплата трудовых дней, лишение зарплаты, солдат могли перевести в гауптвахту, ссыльных наказывали плетью и розгами, заковывали в кандалы.

Ритм труда и жизни рабочих-строителей магистрали был нарушен, что приводило к их физическому истощению. Так В.Ф. Борзунов сообщает, что в среднем рабочие спали не более 5 часов в сутки⁷⁶. А как известно, для нормального функционирования организма человеку необходимо 8 часов сна.

Таким образом, труд строителей магистрали был чрезвычайно изнурительным и не соответствовал современным нормам труда (в целом эта тенденция, как известно, была характерна для всех рабочих Российской империи).

3.2. Жилищные условия и организация питания

Несомненный интерес представляет изучение вопроса, связанного с условием труда рабочих-строителей Уссурийского участка Транссиба. Речь идёт об обеспечении трудящихся жильем и питанием. Организация обеспечения этими жизненно необходимыми «ресурсами» была достаточно трудно исполнимой задачей в силу слаборазвитой торговли и промышленности данного региона. Поэтому было необходимо осуществлять

⁷⁵Краткий обзор работ ссыльнокааторжных по постройке Хабаровского участка Уссурийской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 80.

⁷⁶ Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 83.

продовольственные поставки из Европейской России и соседних стран (Японии, Китая, Кореи)⁷⁷.

В.Ф. Борзунов отмечает, что жилищные условия рабочих были скверными. Солдаты проживали в лагерях военного образца, расположенных по линии работ. Летом они размещались в палатках, а с наступлением холодов – в землянках. Причем эти помещения совсем не были приспособлены для жилья: было сыро, грязно и постельные принадлежности преимущественно отсутствовали.

Согласно документу «Сведения о работах на строительстве железной дороги...» от 1895 г. отряды солдат «размещались в лагерных палатках, а некоторые в построенных землянках и шалашах»⁷⁸. Однако в подобных отчетах указывается, что санитарное состояние жилищ удовлетворительно. Но, как известно, в делопроизводстве редко указывается настоящее положение подобных дел.

Жилищные условия ссыльнокаторжных были ничем не лучше солдатских. По сообщению К.К. Кораблина у арестантов был собственный лагерь, расположенный на 685-й версте Уссурийской железной дороги. Так же было построено несколько стационарных лагерей, в которых были деревянные бараки, помещения для охраны, вышки для наблюдения и столовые.

Если мы обратимся к «Краткому обзору работ ссыльнокаторжных...», который уже указывался ранее, то сможем определить еще несколько мест их содержания на постройке дороги. Те каторжные, которые работали близ г. Хабаровск, содержались в казармах старой тюрьмы города. А остальные располагались в двух лагерях на 27-й и 45-й верстах (считается от Хабаровска) в палатках по 20 человек⁷⁹.

⁷⁷ Там же. С. 122.

⁷⁸ Сведения о работах на строительстве железной дороги, представленные в Канцелярию генерал-губернатора заведующим работами подполковником Дубицким // Заветная мечта императора. С. 51.

⁷⁹ Краткий обзор работ ссыльнокаторжных по постройке Хабаровского участка Уссурийской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 79.

На данный момент нами не были выявлены жилищные условия рабочих других категорий, но можно предположить, что они так же оставляли желать лучшего.

Немаловажный аспект в данной теме имеет организация питания строителей Уссурийского участка Транссиба. Поварами преимущественно были члены строительной артели, только неспособные к тяжелым строительным работам. Для выпекания хлеба были установлены полевые хлебопекарные печи⁸⁰.

Обеспечение питанием солдат-строителей было организовано на основе интендантских складов⁸¹ (под ведомством военных, а вот подрядчики сами обеспечивали питание). Для облегчения поставки продовольствия близ лагерей были установлены дополнительные мини-склады. В уже упоминаемых «Сведениях о работах...» можно обнаружить, что в 1893 г было израсходовано 124313 руб. 66 коп.⁸² на продовольствие рабочих-солдат (включая расходы на кухонный инвентарь). В среднем суточная норма на одного человека определялась в 31 коп⁸³. Очевидно, что в общую сумму поставляемого продовольствия включались не только рабочие-солдаты, но и офицерство.

Об организации питания арестантов на строительстве Южно-Уссурийской железной дороги сообщает исследователь К.К. Кораблин: «Питались арестанты из общего котла (утренний чай, затем горячий обед, вечерний чай и ужин). Ежедневно каждый рабочий ссыльнокаторжный получал не менее 1 фунта (409,5 г) мяса, 100 г крупы, 205 г овощей, 21 г сала. Хлеба выдавалось по 3 фунта каждому рабочему, а с наступлением холодов, со второй половины сентября – по 4 фунта. Порция красного вина составляла

⁸⁰ Телеграмма наблюдающего за работами нижних чинов при постройке Уссурийской железной дороги подполковника А.А. Экстена Приамурскому генерал-губернатору о плане строительных работ // Заветная мечта императора. С. 18.

⁸¹ Там же. С. 17.

⁸² Сведения о работах на строительстве железной дороги, представленные в Канцелярию генерал-губернатора заведующим работами подполковником Дубицким // Заветная мечта императора. С. 53.

⁸³ Там же.

0,01 ведра и выдавалась от трех до четырех раз в месяц, в основном в праздничные и воскресные дни»⁸⁴.

Однако сложно судить о качестве получаемой пищи. Так историк В.Ф. Борзунов считает, что в основном подрядчики не соблюдали приведенные нормы, а «ссылные и арестанты жили впроголодь, массами заболевали цингой от тяжелого физического труда и постоянного недоедания»⁸⁵.

Иногда рабочие оставляли жалобы, что им предлагают непригодную пищу. Так во время строительства железной дороги в Хабаровске в мае 1897 г. была создана Врачебная комиссия по обследованию продуктов питания, выдаваемых ссыльнокааторжным железнодорожным командам. 20 мая 1897 г. эта Комиссия составила акт, в котором было засвидетельствовано, что соленая рыба кета (в количестве 32 пудов и 25 фунтов) и квашенная капуста (45 пудов) были испорчены и непригодны для употребления в качестве пищи⁸⁶.

Стоит отметить, что рабочим, предрасположенным к заболеванию цингой, по указанию врача предусматривалось «специальное питание». Им назначалась ежедневная порция водки (в каком количестве в документе не указывается) и добавленная дача овощей (лук, чеснок и черемша)⁸⁷.

В первой главе, характеризуя группу иностранных рабочих, мы упоминали, что у японских трудящихся была собственная система обеспечения продовольствием. Согласно «Очерку» провизию доставляли во Владивосток 5 японских купцов и агент Переселенческого агентства Кензо-Коку. Очевидно, далее продовольствие доставлялось рабочим Переселенческим агентством (в документе об этом не говорится, это наше предположение). Отрядам доставлялись следующие продукты: рис, мисо (традиционная кухня), соя, соленые сливы, соленая редька, сухая и разная

⁸⁴ *Кораблин К. К.*, Каторжане на строительстве Транссиба. С. 50.

⁸⁵ *Борзунов В.Ф.* Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 128

⁸⁶ РГИА ДВ. Ф. 1538. Оп.1. Д. 91. Л. 29.

⁸⁷ РГИА ДВ. Ф. 1538. Оп.1. Д. 90. Л. 9.

мелкая рыба, мясо, сухая редька, морская капуста⁸⁸. Средняя суточная норма на одного рабочего устанавливалась в 24-30 коп⁸⁹.

Таким образом, мы видим, что происходило некоторое соблюдение культурных традиций иностранных строителей.

Подводя итог можно сказать, что условия труда рабочих были чрезвычайно тяжелыми. Наблюдалось несоответствие режима труда и отдыха, проживание трудящихся и их питание было организовано не качественно, что приводило к физическому истощению и различным заболеваниям. В результате их работоспособность падала. Компенсировались ли различные проблемы строителей их заработной платой? Изучим данный вопрос в следующем параграфе.

3.3. Заработная плата

Особый интерес вызывает вопрос о заработной плате рабочих строительства Уссурийского участка Транссиба. Отмечается, что при сооружении магистрали существовала сдельная и поденная зарплата. Также существовала определенная норма для начисления зарплаты: в среднем 2 руб. 50 коп. с куба мягкого грунта в день. Однако присутствовала существенная разница в фактической зарплате рабочих (исходя из специфики положения рабочих). Рассмотрим ее на примерах представителей подневольного и вольнонаемного труда.

Для группы вольнонаёмных рабочих была характерна сдельная плата (т.е. зарплата пропорциональна выработке). Проанализируем ее размер на примере русских вольнонаёмных землекопов. Им было предложено до 2 руб.50 коп. с куба мягкого грунта (приблизительно за сутки)⁹⁰. За весь рабочий период (с ранней весны и до поздней осени), работая с полным напряжением сил, землекоп мог заработать максимум 150 руб. Необходимо

⁸⁸ Очерк. Подробности о предстоящей работе для японских рабочих на строительстве железной дороги // Заветная мечта императора. С. 62.

⁸⁹ Там же.

⁹⁰ Записка представителя командующего войсками округа и Приамурского генерал-губернатора полковника А.А. Трусова «Рабочие элементы на постройке Уссурийской железной дороги» // Заветная мечта императора. С. 101.

учесть, что он должен кормиться и одеваться, что является дорогостоящим при существующих в крае ценах. Так же при существующей системе управления строительством не факт, что трудящийся получит такое денежное вознаграждение, т.к. случаи сдержек, невыплат, штрафов и иных взысканий были достаточно распространены. В лучшем случае вольнонаемным рабочим удавалось сохранить 25% своего заработка⁹¹ (приблизительно 37, 5 руб.).

Что касается заработной платы иностранных рабочих, то она так же являлась сдельной, и ее размер колебался примерно в таких же цифрах: 2 руб.50 коп.⁹² в день. Однако, учитывая все издержки и дороговизну жизни в данном регионе, то фактическая зарплата окажется ничтожно мала. Борзунов считает, что она колебалась в размере от 40 до 80 коп. в день⁹³.

Поденная зарплата была характерна для группы работников по принуждению. Подполковник Дубицкий, приводя сведения о работах на строительстве железной дороги, сообщает, что в 1891 г. и 1892 г. солдаты фактически получали по 30 коп. в день (учитывая основные сдержки: на питание, одежду, жилище и зарплату унтер-офицерам), а в среднем за лето каждому рабочему удалось получить по 35 руб. 78 коп. и 42 руб. 67 коп. соответственно⁹⁴. Следует отметить, что такая зарплата считалась достаточно низкой, если соотносить ее с объемом выполняемых работ данной категории трудящихся.

Заработная плата нижних чинов запаса составляла 90 коп. в день⁹⁵. Однако, необходимо учитывать, что рабочим данной группы приходилось самостоятельно питаться (30 коп. в день). Поэтому их фактический заработок

⁹¹ Там же.

⁹² Там же. С. 103.

⁹³ *Борзунов В.Ф.* Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 119.

⁹⁴ Сведения о работах на строительстве железной дороги, представленные в Канцелярию генерал-губернатора заведующим работами подполковником Дубицким // *Заветная мечта императора.* С. 48-50.

⁹⁵ *Борзунов В.Ф.* Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 111.

был ниже. За месяц при такой оплате труда нижние чины запаса получали примерно 30 руб.

Система оплаты работ каторжан и арестантов также была поденной. Однако из заработанных денег в пользу самих арестантов отчислялась лишь одна десятая их заработка (что составляло примерно 17 коп. в день). Все остальное шло в казну и частично на организацию работ (питание, инвентарь, одежда и т.д.)⁹⁶. В среднем на руки арестантам выдавалось 54 коп. в день, но большую половину из этого заработка составляли сверхурочные работы, также сюда входили расходы на питание и одежду⁹⁷. Поэтому арестанты фактически тоже получали приблизительно по 30 коп. в день.

Необходимо подчеркнуть, что далеко не все подрядчики были «честными» в вопросе начисления заработной платы рабочим. Большая часть заработка трудящихся удерживалась в качестве штрафов. Причём их было не малое количество. Помимо стандартных сдержек за прогулы и невыполнение положенного количества работ существовали также штрафы за «грубость», «дурное и непочтительное поведение», неповиновение начальству и др. За такие проступки по подсчетам Борзунова могли сдерживать 1,5 руб. в день, а иногда от 1 до 3 руб.⁹⁸.

Таким образом, заработная плата рабочих при строительстве Южно-Уссурийского участка была достаточно низкой. Причем данная тенденция характерна не только для Уссурийской дороги, но и для других участков Великого Сибирского пути. Также можно считать, что рабочие всех категорий де-факто получали примерно одинаковое количество заработанных денег, но их едва хватало для поддержания жизни в столь «дорогом» крае.

⁹⁶ Высочайшее утверждённое положение Комитета Министров о привлечении ссылнокаторжных к выполнению земляных и других работ по постройке Уссурийской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 8.

⁹⁷ *Борзунов В.Ф.* Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 116.

⁹⁸ Там же. С. 120.

3.4. Несчастные случаи

Строительство Транссибирской магистрали – это действительно грандиозный проект. Но, к сожалению, существовали и жертвы его воплощения. В данном параграфе мы попытаемся рассмотреть наиболее типичные несчастные случаи во время строительства Уссурийского участка.

Сооружение магистрали проходило в необжитой местности. Для того, чтобы проложить железный путь инженеры и техники порой прибегали к достаточно опасным методам, например, взрывали с помощью динамита скалистые породы. В результате таких мероприятий были и пострадавшие. Этому есть и документальное подтверждение. «Рапорт» от 19 ноября 1981 г. сообщает о неудачном преждевременном взрыве, из-за которого поручик Филимонов получил ушиб, а ефрейтор Абрамчук – «травматическое повреждение роговой и радужной оболочек правого глаза и сведение двух пальцев левой верхней конечности»⁹⁹. Подобные происшествия можно объяснить лишь упущениями в технике безопасности. Безусловно, во время стройки это был неединственный такой случай. Более того, мы убеждены, что во время работ были подобные случаи и с летальным исходом, не говоря уже и о потере работоспособности людей.

Отсутствие должной техники безопасности приводило к несчастным случаям во время земляных работ. В том же «Рапорте» упоминается о стрелке Тимофее Слободчукове, которому во время подкапывания сломало ногу пнём¹⁰⁰. Так же случалось, что люди страдали и от природных катаклизмов: одного солдата в 1893 г. убило молнией¹⁰¹.

Всех пострадавших людей во время строительства не представляется возможным посчитать. Однако некоторые цифры всё же имеются. Согласно уже упомянутому выше «Сведениям» о ходе работ солдат в 1892 г. умерло 2

⁹⁹ Рапорт наблюдающего за работами нижних чинов при постройке Уссурийской железной дороги Приамурскому генерал-губернатору о происшествиях при строительстве железной дороги // Заветная мечта императора. С. 15.

¹⁰⁰ Там же.

¹⁰¹ Сведения о работах на строительстве железной дороги, представленные в Канцелярию генерал-губернатора заведующим работами подполковником Дубицким // Заветная мечта императора. С. 52.

человека, а в 1893 г. – 4 человека¹⁰². Были пострадавшие и среди ссыльных – 4 человека при постройке Хабаровского участка¹⁰³.

Как бы прискорбно не звучало, но нам кажется, что эти цифры достаточно приуменьшены и совсем не отражают должную картину. Ведь, как уже говорилось, строительные работы велись в тяжелых климатических условиях, трудящиеся питались не достаточно и не качественно, физически изматывались, совсем не высыпаясь. Все это приводило к различным заболеваниям и переполненным лазаретам.

В своём исследовании В.Ф. Борзунов приводит ряд болезней, которые были характерны для рабочих-строителей того времени: чума, холера, цинга, дизентерия, заболевания желудочно-кишечного тракта и нервной системы¹⁰⁴. Подтверждение этому тезису можно найти и в архивных материалах РГИА ДВ. В «Примечании к Ведомости о движении больных при Дербинской железной дороге ссыльнокааторжной команды за июнь 1896 г.»¹⁰⁵ список болезней рабочих несколько расширился, были указаны следующие заболевания: желудочно-кишечные, воспаление кожи, мышечный ревматизм, лихорадка, воспаление бронхов, малокровие, экзема.

На основании «Переписки с Хабаровской городской лечебницей об умерших ссыльнокааторжных (11 марта – 30 ноября 1896 г)» можно выявить, что рабочие ссыльнопоселенцы скончались в результате брюшного тифа (Матвей Никончук¹⁰⁶ и Дмитрий Гаврилюк¹⁰⁷), рака желудка и печени (Филипп Емельянов¹⁰⁸).

Одним из самых распространенных заболеваний была цинга. Нередко рабочие могли её приобрести из-за халатности руководителей строительства. Так в Хабаровской команде рабочих 14 июня 1897 г. было обнаружено 124

¹⁰² Там же. С. 51-52.

¹⁰³ Краткий обзор работ ссыльнокааторжных по постройке Хабаровского участка Уссурийской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 79.

¹⁰⁴ Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 145.

¹⁰⁵ РГИА ДВ. Ф.1538. Оп.1. Д. 93. Л.104.

¹⁰⁶ РГИА ДВ. Ф.1538. Оп.1. Д. 109. Л.1.

¹⁰⁷ РГИА ДВ. Ф.1538. Оп.1. Д. 109. Л.20.

¹⁰⁸ РГИА ДВ. Там же.

человека, расположенных к цинготным заболеваниям, а у 29 она была явно выражена¹⁰⁹. Причем все эти рабочие заболели в результате того, что зимой 1896-1897 гг. занимались постройкой моста через р. Хор и работали на устройстве водоподъема в г. Хабаровске.

При постройке дороги в Хабаровске Безусловно, все болезни вызывали несколько факторов: неблагоприятные климатические условия, некачественное питание, отсутствие надлежащей гигиены, изнурительные строительные работы. К несчастью, большинство заболеваний приводило либо к потере трудоспособности, либо к смерти рабочих. За период строительства дороги в Хабаровске в городской лечебнице умерло 6 ссыльнопоселенцев-строителей¹¹⁰.

Обстановку осложняло ещё и то, что медицинское обслуживание на строительстве было недостаточным. Лечебные заведения, как и жильё рабочих, в основном носили временный, «палаточный» характер и были плохо оборудованы в санитарном отношении. Например, отдельных помещений для «заразных» больных не достаточно, а коечных мест и вовсе не хватало для всех¹¹¹.

Несчастные происшествия во время строительства Уссурийского участка были так же вызваны и драками между рабочими или «пришлыми» людьми. Отдельное место в этих случаях занимают нападения хунхузов, членов организованных китайских банд. Преимущественно их агрессии подвергались отряды китайских рабочих. В документах имеется телеграмма, в которой сообщается, что в результате одного из нападений хунхузов был убит китайский рабочий¹¹².

¹⁰⁹ РГИА ДВ. Ф.1538. Оп.1. Д. 90. Л.21.

¹¹⁰ РГИА ДВ. Ф. 1538. Оп.1. Д. 109. Л.21.

¹¹¹ *Борзунов В.Ф.* Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. С. 141.

¹¹² Телеграмма начальника работ инженера А.И. Урсати генерал-губернатору о необходимости создания железнодорожной полиции в связи с нападением хунхузов на строителей // Заветная мечта императора. С. 16.

В итоге правительство вынуждено было создать жандармское полицейское управление Уссурийской железной дороги во избежание происшествий, связанных с нарушением дисциплины на работе¹¹³.

Однако нарушение порядка во время работ всё также оставалось. Об этом свидетельствует «Телеграмма Приамурского генерал-губернатора С.М. Духовского военному губернатору Приморской области» от 12 июня 1895 г: «На линии строящейся дороги большой беспорядок, пьянство, всякие бесчинства, неприютные массы пришлого народа. Совершенное отсутствие мер жандармской власти»¹¹⁴.

Стоит упомянуть и о поведении арестантов во время строительных сезонов. Среди них наблюдалось ещё одна своеобразная форма неповиновения - бегство. Это было достаточно распространённым явлением, причём некоторые совершали довольно удачные попытки, некоторых ловили и возвращали к работам, а третьи по личным причинам возвращались сами. На таких беглецов в полицейском участке заводили особое дело, в котором указывали не только приметы арестанта, но и его краткую биографию (откуда родом, семейное положение, за что был арестован)¹¹⁵. В протоколах допросов пойманных рабочих можно найти довольно курьезные оправдания их проступков. Например, беглец Николай Кузнецов говорил, что он просто захотел немного «погулять на свободе», и поэтому ушёл в Хабаровск; более того, он уже собирался возвращаться на место работы, но его поймали¹¹⁶.

Однако иногда такие побеги заканчивались плачевно. Например, в июле 1896 г. ссыльнокаторжный Иван Вишневецкий бежал с места работ, затем был настигнут конвоем. Но арестант не остановился, поэтому рядовой

¹¹³ Об образовании «Жандармского Полицейского Управления Уссурийской железной дороги» и утверждения штата его // Полное собрание законов Российской империи. Собр.3. Т. XIII. СПб., 1893. №9446. URL: http://nlr.ru/e-res/law_r/search.php?regim=4&page=133&part=1618.

¹¹⁴ Телеграмма Приамурского генерал-губернатора С.М. Духовского военному губернатору Приморской области о положении дел на строительстве // Заветная мечта императора. С. 66.

¹¹⁵ РГИА ДВ. Ф.1538. Оп.1 Д. 13. Л.14.

¹¹⁶ РГИА ДВ. Ф.1538. Оп.1 Д. 13. Л.39.

Илья Подполук вынужден был стрелять, в результате чего беглец был убит на месте¹¹⁷.

В уже упомянутом выше «Обзоре работ ссыльнокаторжных по постройке Хабаровского участка» даётся некоторая статистика: всего было совершено побегов и отлучек 89, из которых не поймали 55 человек¹¹⁸. Так же в документе указывается, что за данный период (строительный сезон 1895 г.) на остров Сахалин было отправлено 52 арестанта за неодобрительное поведение, по состоянию здоровья или по случаю приезда их семейств из Европейской части России. А в целом поведение ссыльнокаторжных за летний период автор отчёта посчитал «весьма удовлетворительным»¹¹⁹.

Подводя итог вышеперечисленному, можем сказать, что положение рабочих-строителей усугублялось огромным количеством несчастных происшествий по разным причинам: технические недоработки, изнурительный и небезопасный труд, различные заболевания, нападение разбойных банд и девиантное поведение самих строителей (пьянство и драки). Все это приводило к снижению производительности труда.

Таким образом, ритм жизни труда рабочих-строителей магистрали всех категорий был резко нарушен, что приводило к их физическому истощению. Ситуация усугублялась ещё и тем, что жилищные условия и питание не соответствовали санитарным нормам и были недостаточно хорошо организованы для полного восстановления сил после тяжелого рабочего дня. Эти факторы приводили к тому, что многие рабочие во время строительства приобретали различные заболевания, которые также в большинстве случаев не удавалось вылечить. При этом данные условия труда не компенсировались заработной платой, которая была достаточно низкой для дальневосточного региона. В итоге производительность работ резко падала. Но она компенсировалась количеством привлекаемых рабочих.

¹¹⁷ РГИА ДВ. Ф.1538. Оп.1 Д. 109. Л.9.

¹¹⁸ Краткий обзор работ ссыльнокаторжных по постройке Хабаровского участка Уссурийской железной дороги // Заветная мечта императора. С. 80.

¹¹⁹ Там же.

Заключение

Транссибирская магистраль – это грандиозный проект, оказавший огромное влияние на экономическое и культурное развитие Сибири и Дальнего Востока. Строительство Великого Сибирского пути явилось результатом промышленного переворота, и было обусловлено экономическими и военно-стратегическими факторами.

Первые предложения по сооружению Транссиба были выдвинуты ещё в 1837 г. инженером Богдановым. Идея о проведении железнодорожных линий в Сибири вызвала широкий общественный резонанс. Магнаты сибирских трактов и некоторые крупные промышленники активно высказывали своё несогласие, отмечая, что железные дороги в Сибири не нужны, писали о бесперспективности и бесполезности данного строительства. Однако другая часть общественности, напротив, поддерживала перспективную идею возведения железнодорожных линий в столь отдалённом и слаборазвитом регионе. Представители наиболее инициативной части общества являлись авторами множества проектов строительства Транссибирской магистрали, которые отправляли имперскому правительству, но все они были отклонены.

Уже в 1880-х гг. правительство начинает разрабатывать основные концепции строительства Великого Сибирского пути. Учитывая огромное политическое, экономическое и военно-стратегическое значение железной дороги, главным пунктом выработанного проекта строительства стал отказ от российского и иностранного частного капиталов и признание необходимости сооружать путь на государственные средства.

Кадровый вопрос стал одним из наиболее острых в рамках столь масштабного строительства. Малонаселенность Дальнего Востока и Приамурского края, в частности, не позволяла обеспечить стройку квалифицированными рабочими, а транспортировка этих рабочих в столь отдаленный регион была весьма затратным мероприятием. Поэтому для осуществления проекта приходилось использовать принудительный труд, а

также труд жителей соседних государств – Северного Китая (Маньчжурии), Кореи и Японии. Всех рабочих занятых в строительстве Уссурийского участка Транссиба можно разделить на две большие группы: вольные работники и работники по принуждению.

Группа вольнонаёмных рабочих была представлена двумя категориями: русские и иностранцы. При строительстве Уссурийского участка Транссиба вольнонаёмные русские рабочие были задействованы в ограниченном количестве. В свою очередь, так называемые, «инородцы» составили самую многочисленную группу вольнонаёмных рабочих. Группы вольнонаёмных рабочих, как русских, так и иностранных, оказались нестабильным элементом на стройке. Часто они покидали свои рабочие места в поисках большего заработка и более комфортных условий. Таким образом, мы можем сделать вывод, что использование труда вольнонаёмных рабочих в целом было малопродуктивно. Именно это и послужило причиной использования принудительного труда.

Работники по принуждению были представлены войсковыми подразделениями (нижние чины) и арестантами Сахалинской каторги. Военский контингент оказался самой выгодной категорией трудящихся, солдаты безукоризненно выполняли все поставленные задачи от ломки камня до укладки железного пути. Одним из «поставщиков» рабочих стала Сахалинская каторга. Каторжанам поручали самые сложные задачи, от которых они не могли отказаться в силу своего положения. Ссыльнокаторжные и ссыльнопоселенцы были наиболее не дисциплинированной группой на строительстве: они часто убегали с мест работ и устраивали пьянки, которые нередко заканчивались драками и дебошем. Результатом использования данной категории трудящихся на Уссурийском участке стала разработка «Временных правил для привлечения арестантов и ссыльных из разных категорий на работы по постройке среднего участка Сибирской железной дороги» от 7 мая 1894 г.

При строительстве Транссибирской магистрали отсутствовало специальное трудовое законодательство, регулирующее положение рабочих. Это приводило к фактическому бесправью по отношению к наемным рабочим и произволу подрядчиков в применении их труда. Условия труда и быта рабочих при строительстве Уссурийского участка Транссибирской магистрали были организованы неудовлетворительно: недостаток питания, высокая эксплуатация, низкая заработная плата, несоблюдение техники безопасности и санитарно-гигиенических требований. Все это во многом являлось причинами различных заболеваний и физического истощения рабочих. В целом, отмеченные тенденции характерны не только для Уссурийского участка, но и для всей Транссибирской магистрали.

Таким образом, при строительстве Уссурийского участка Транссиба наблюдался достаточно «пёстрый» состав неквалифицированных рабочих элементов. Несмотря на многочисленные проблемы, опыт организации работ на сооружении Уссурийской железной дороги в отдалённом, малонаселённом крае с тяжелейшими природно-климатическими условиями на рубеже XIX – XX вв. нужно признать удачным.

Список источников и литературы

Неопубликованные источники

Российский государственный исторический архив Дальнего Востока
(РГИА ДВ)

1. Ф. 1272. Смотритель Хабаровской ссыльнокааторжной железнодорожной команды г. Хабаровск.
Оп. 1. Д. 8.
2. Ф. 1538. Заведующий каторжными ссыльнопоселенческими командами при постройке Уссурийской железной дороги г. Хабаровск.
Оп. 1. Д. 13, 90, 91, 93, 109.

Опубликованные источники

1. Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. – Владивосток: Дальнаука, 2011. – 156 с.
2. О занятии арестантов работами и о распределении получаемых от сего доходов [Электронный ресурс] // Полное собрание законов Российской империи. Собр. 3. Т. VI. СПб., 1886. – С. 8 – 11. - № 3447. Режим доступа: http://nlr.ru/e-res/law_r/search.php (дата обращения: 28.04.2018).
3. Положение о найме на сельские работы [Электронный ресурс] // Полное собрание законов Российской империи. Собр. 3. Т. VI. СПб., 1886. – С. 292 – 301. - № 3803. Режим доступа: http://nlr.ru/e-res/law_r/search.php (дата обращения: 28.04.2018).
4. Об образовании «Жандармского Полицейского Управления Уссурийской железной дороги» и утверждения штата его [Электронный ресурс] // Полное собрание законов Российской империи. Собр. 3. Т. XIII. СПб., 1893. – С. 133. - № 9446. Режим доступа: http://nlr.ru/e-es/law_r/search.php?regim=4&page=133&part=1618 (дата обращения: 11.05.2018).

Монографии

1. Аджиев, М.Э. Транссибы: история и проблемы / М.Э. Аджиев. – М.: Знание, 1988. – 63 + [1] с.: ил.
2. Борзунов, В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали 1891 – 1904 гг.) / В.Ф. Борзунов. – М.: Наука, 1965. – 199 с.
3. Галлямова, Л.И. Рабочие Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в. / Л.И. Галлямова – Владивосток: Дальнаука, 2000. – 222 с.
4. Буркова, В.Ф. Дальневосточная магистраль России/ В.Ф. Буркова, В.Ф. Зувев – Хабаровск: Частная коллекция, 1977. – 352 с.
5. Залужная, Д.В. Транссибирская магистраль: Ее прошлое и настоящее / Д.В. Залужная. – М.: Мысль, 1980. – 287 с.
6. История железнодорожного транспорта России. В 2 т. Т. 1: 1836 – 1917 гг./ Е.Я. Красковский, М. М. Уздин. – СПб, 1994. – 336 с.
7. История Сибири: с древнейших времён до наших дней: в 5 т. – Л., Наука, 1968. Т.3: Сибирь в эпоху капитализма/ отв. ред. Тома Ф. А. Кудрявцев. – С. 175-180.
8. Калинин, В. П. Великий Сибирский путь. / В. П. Калинин. – М.: Транспорт, 1991. – 247 с.
9. Ковальчук, М.А. Государственно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта России (1836-1917) / М.А. Ковальчук. - Хабаровск, 2007. - 99 с.: ил.
10. Саблер, С.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем / С.В. Саблер, И.В. Сосновский. – СПб.: Б.и., 1903. – 365 с.
11. Соловьёва, А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А.М. Соловьёва. – М.: Наука, 1975. – 275 с.

Научные статьи

1. Галлямова, Л.И. Урбанизация Дальнего Востока России во второй половине XIX – начале XX в (основные этапы и особенности) / Л.И. Галлямова //

- Дальневосточный город в контексте освоения Тихоокеанской России: сб. науч. тр.– Владивосток: ООО «Рея», 2014. – С. 52-59.
2. Зензинов, Н.А. Великий Сибирский железнодорожный путь / Н.А. Зензинов // Ж.-д. трансп. – 2001. – № 7. – С.26-37.
 3. Илларионов, А.А. Исторический опыт государственно-частного партнёрства в транспортном освоении Приморья (на примере сооружения Уссурийской железной дороги) / А.А. Илларионов // Ойкумена. – 2014. – № 2. – С.51-60.
 4. Канн, С.К. Военно-политические аспекты сооружения Сибирской железной дороги (конец XIX – начало XX в.) / С.К. Канн // Сибирь и войны XIX – XX веков: сб. мат. всерос. науч. конф. – Новосибирск: Параллель; Институт истории СО РАН, 2014. – С. 5-14.
 5. Канн, С.К. С.Ю. Витте и создание Комитета Сибирской железной дороги / С.К. Канн // Вопросы истории Сибири XX века: Межвуз. сб. науч. тр.- Новосибирск: НГУ, 2008. - №8. - С.13-22.
 6. Кораблин, К.К. Исторический опыт пенитенциарной колонизации восточных окраин России (вторая половина XIX – начало XX в.) / К.К. Кораблин, С.М. Дударёнок // Владивосток – точка возвращения: прошлое и настоящее русской эмиграции: мат-лы Второй междунар. Науч. конф. (Владивосток, 12-14 октября 2016 г.). – Хабаровск: РИО ДВЮИ МВД России, 2017. – С. 291-304.
 7. Кораблин, К.К. Каторжане на строительстве Транссиба / К.К. Кораблин // Россия и АТР. – 2005. – № 1. – С.48-53
 8. Сенин, А.С. "Русскую землю свяжет железный путь" / А.С. Сенин // Инженер. – 2001. – № 9. – С.18-22.
 9. Тимофеев, А.А. Роль Транссиба в государственной миграционной политике России (1891 – 1914 гг.) / А.А. Тимофеев // Вест. ЮУрГУ. Серия: Социально-гуманитарные науки. – 2017. – т. 17, № 3. – С. 57-63.
 10. Тимофеев, А.А. Роль Транссиба в мобилизации ресурсов России для ведения мировых войн / А.А. Тимофеев // Вест. ЮУрГУ. Серия: Социально-гуманитарные науки. – 2016. – т. 16, № 1. – С. 41-47.

11. Ус, Л.Б. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по обеспечению строительства Транссиба трудовыми ресурсами / Л. Б. Ус // Вестник НГУ. Серия: История, филология. – Новосибирск, 2006. – Т. 5 Вып. 1 – С. 51-56.



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»
(ДВФУ)

ШКОЛА ИСКУССТВ И ГУМАНИТАРНЫХ НАУК

Департамент истории и археологии

ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ ВКР

на выпускную квалификационную работу студента

ПОЛИВАНЧУК ЕЛЕНА АЛЕКСАНДРОВНА

Направление подготовки 46.03.01 – История

Группа Б4403

Руководитель ВКР канд. ист. наук, доцент З.А. Ковалёва

на тему: **«Проблема обеспечения рабочими кадрами строительства
Уссурийской железной дороги (1891 – 1897 гг.)»**

Дата защиты ВКР «26» июня 2018 г.

Представленная на защиту выпускная квалификационная работа Поливанчук Е.А, соответствует заданию и имеет научное значение. История строительства Великого Сибирского пути – грандиознейшего сооружения рубежа XIX-XX столетий, давно привлекает внимание историков. Возведение этого сооружения потребовало привлечения громадных ресурсов, в том числе и человеческих. Именно люди должны были воплотить на практике смелые инженерные идеи. Изучение опыта организации работ большого масштаба и привлечения рабочих различных категорий безусловно имеет практическое значение. В своём исследовании Поливанчук Е.А. ограничилась изучением самой многочисленной частью строителей железной дороги - рабочими. Автор рассмотрела историю решения рабочего вопроса при строительстве Уссурийского участка Транссибирской магистрали.

Поливанчук Е.А. последовательно решила ряд исследовательских задач: определила историческую обусловленность строительства Транссибирской магистрали, проанализировала проекты её строительства, выявила группы рабочих, их специфические особенности, изучила условия труда и быта

рабочих разных категорий.

Структура работы логически выдержана, обусловлена поставленной целью и задачами исследования. Несомненным достоинством автора являются серьёзная работа с историческими источниками. В ходе исследования Елена Александровна использовала широкий круг неопубликованных и опубликованных источников. Грамотно анализируя исторический материал, она делает вывод, что несмотря на многочисленные проблемы, опыт организации работ на сооружении Уссурийской железной дороги в отдалённом, малонаселённом крае с тяжелейшими природно-климатическими условиями на рубеже XIX – XX вв. нужно признать удачным.

В течение всего периода работы над ВКР Поливанчук Е.А. проявила склонность к научно-исследовательской деятельности, продемонстрировала ответственность и высокую работоспособность.

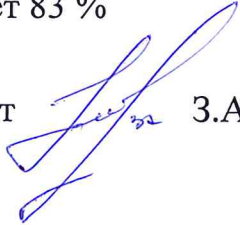
В целом выпускная квалификационная работа Поливанчук Е.А. представляет законченное исследование, поставленные цели и задачи достигнуты. Выпускная квалификационная работа Поливанчук Е.А. является самостоятельным исследованием и может быть использована для подготовки научной публикации.

Работа Поливанчук Е.А. отвечает требованиям, предъявляемым к выпускным квалификационным работам.

Оценка научно-квалификационной работы – отлично.

Автор ВКР заслуживает присвоения квалификации – бакалавр.

Оригинальность текста ВКР составляет 83 %

Руководитель ВКР канд. ист. наук, доцент  З.А. Ковалёва

«20» июня 2018 г.