

*М. В. Ходяков, Ч. Чжао*

## **Трудовая миграция китайцев в Россию в годы Первой мировой войны**

***Ходяков Михаил  
Викторович,***  
доктор исторических  
наук, профессор,  
Санкт-Петербургский  
государственный  
университет (Санкт-  
Петербург, Россия)

***Чжао Чжицин,***  
профессор,  
директор Китайской  
ассоциации  
городского  
планирования,  
декан Национальной  
градостроительной  
школы архитектуры  
Харбинского  
политехнического  
университета  
(Харбин, Китай)

Вступление России в Первую мировую войну продемонстрировало ущербность русской военной доктрины, во многом определявшейся убеждением в отсутствии прямой зависимости боеспособности армии от экономического потенциала страны. В первые месяцы войны правительство не провело ни одного серьезного начинания в области милитаризации экономики. Не случайно, что при оценке организационных действий власти в 1914 г. в кругах буржуазии использовалось понятие «потерянный год»<sup>1</sup>. К тому же проводившиеся мобилизации привели к сокращению количества рабочих рук на производстве, закрытию ряда промышленных предприятий.

Однако оценить масштабы надвигающейся катастрофы российские власти смогли далеко не сразу. Только в середине 1915 г. были предприняты шаги, направленные на милитаризацию промышленности, — военное министерство подготовило «Правила об объявлении промышленных предприятий, изготовляющих предметы государственной обороны, на особом положении» и «Правила об оставлении в предприятиях, изготовляющих предметы государственной обороны, военнообязанных рабочих и служащих с зачетом времени пребывания на работах в действительную военную службу». Одновременно с этим 27 июня 1915 г. Особое

совещание по обороне государства приняло решение «Просить министра торговли и промышленности по соглашению с управляющим министерством внутренних дел безотлагательно выработать правила обеспечения шахт и рудников рабочими и немедленно провести их в жизнь»<sup>2</sup>.

Решение Особого совещания было доведено до сведения главы правительства И. Л. Горемыкина, по распоряжению которого вопрос вынесли «на усмотрение Совета министров»<sup>3</sup>. Результатом проведенной подготовительной работы стал документ от 31 августа 1915 г., адресованный «Губернаторам, Градоначальникам и начальникам областей» за подписью управляющего МВД князя Н. Б. Щербатова. В нем указывалось на отсутствие необходимого количества рабочих «на железодобывающих... и каменноугольных предприятиях». Одновременно признавалось «неотложно необходимым» помимо широкого использования труда военнопленных привлечение к работам и «представителей желтой расы (китайцев и корейцев)»<sup>4</sup>.

Несмотря на то что вопросы китайской трудовой миграции рассматривались в работах ряда современных исследователей<sup>5</sup>, в полной мере они не раскрыты. Известно, что у политики организованного ввоза в Россию китайских рабочих было немало противников. Так, департамент полиции опасался наплыва в страну германских шпионов. Министерство внутренних дел (в лице нового министра А. Н. Хвостова) видело проблему в плоскости «конкурентности труда», полагая, что вернувшиеся к станкам после окончания войны русские рабочие застанут на своих рабочих местах «желтолицых». А их засилье на рынке труда приведет не только к экономическим, но и к политическим потрясениям. Решительным противником

организованного ввоза китайцев в Россию был Приамурский генерал-губернатор Н. Л. Гондатти<sup>6</sup>.

Исследователи, анализировавшие историю китайской общины в России и интенсивность потока иммигрантов из Китая, не имеют единого мнения относительно общего количества китайцев в нашей стране накануне Первой мировой войны — приводимые ими данные колеблются в диапазоне от 100 до 700 тыс. чел. Наиболее авторитетные авторы полагают, что численность китайского населения на российском Дальнем Востоке в тот момент не превышала 200–250 тыс. чел.<sup>8</sup>

Однако в 1915 г., принимая решение о применении в России труда китайских рабочих, власти исходили из необходимости завоза рабочей силы с территории Китая. Поскольку Совет министров указал на то, что при существующих «паспортных стеснениях» данная мера результатов не даст, руководство МВД и МИД признало



**Приамурский генерал-губернатор  
Н. Л. Гондатти, 1913 г.<sup>7</sup>**

необходимым «временно, до особого распоряжения» допустить беспрепятственный проезд в пределы империи тех китайских подданных, которые приглашались на работы на российских металлургических и каменноугольных предприятиях. Паспортные льготы для китайских и корейских рабочих предусматривались постановлениями Совета министров от 30 июля и 3 ноября 1915 г.<sup>9</sup>

Предполагалось, что прибывавшие в Россию по Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) китайские рабочие будут предъявлять свои национальные паспорта, снабженные визой российских консульств. В визе должны были быть указаны имя и фамилия лица, отправляющегося в Россию, возраст, подданство, а также сведения о том, на какой завод или рудник данный рабочий приглашен. Все прочие паспортные формальности, ограничивавшие проезд китайцев в Россию и их пребывание в стране, считались «необязательными». Причем установленные для китайских рабочих паспортные льготы предусматривались только «партиям желтых, имеющим во главе ответственное лицо». В пограничном пункте вместо национальных паспортов, «подлежащих отобранию и пересылке на место работ», старосте партии выдавалось одно «проходное свидетельство» с перечислением в нем всех входящих в состав партии<sup>10</sup>.

Однако в ряде случаев такое положение вещей позволяло *даотай* (главе местной китайской администрации) препятствовать въезду в Россию китайских рабочих. Делалось это с целью корректировки контрактов и недопущения привлечения китайцев к оборонным работам. В конечном счете российское правительство



Здание российского консульства в Харбине, начало XX в.<sup>13</sup>

разрешило китайцам пересечение границы без паспортов, по свидетельствам, выдававшимся «местными российскими консульствами». Правда, это решение было принято с запозданием и опубликовано лишь в начале 1917 г.<sup>11</sup>

Вербовка рабочих на территории Китая была организована уже в 1915 г. Занимались этим как специальные посреднические компании, так и отдельные агенты. Причем китайская сторона настаивала на том, чтобы наем проводили именно коммерческие или консульские агенты — опытные чиновники со знанием русского языка, имеющие возможность вносить в заключающиеся контракты статьи, способные защитить интересы китайских рабочих. По некоторым данным, только в течение 1915 г. было завербовано и уехало через г. Харбин в Россию 7212 чел.<sup>12</sup>

Стремясь придать процессу более организованный характер, Совет министров 15 января 1916 г. вновь обратился к вопросу о применении в России труда китайских рабочих<sup>14</sup>. 4 февраля 1916 г. министру земледелия А. Н. Наумову было предоставлено право образовать при вверенном ему министерстве особое совещание из представителей заинтересованных ведомств «для соображения вопроса об условии применения в Империи труда рабочих желтой расы»<sup>15</sup>. Вскоре после этого в Особом журнале Совета министров от 15 марта 1916 г. появляется указание на то, что труд китайцев допускается также и на сельскохозяйственных работах. Тогда же была очерчена география трудовой деятельности китайцев: «...на востоке — начиная от района озера Байкал к западу и на запад — от правого берега Волги к востоку, с изъятием из этого района двадцатипятиверстной полосы по обе стороны Сибирской магистрали и Троицкой дороги...» В отдельных случаях допускалось присутствие китайцев и вне указанного района<sup>16</sup>. Жизнь продемонстрировала надуманность этого проекта. Ограничения в «географии труда», которые предполагалось установить для китайских рабочих, в складывавшихся условиях не могли быть осуществлены.

Приступив к реализации намеченных планов, междуведомственное совещание при министерстве земледелия в начале мая 1916 г. подготовило для рассмотрения в Совете министров проект документа «Об условиях применения в Империи труда рабочих желтой расы...», в котором говорилось о необходимости командировать на юг Маньчжурии специальных агентов для найма рабочих. Согласно проекту агенты должны были сопровождать «поезда с желтыми» не только до российской границы, но и до места работы. Поскольку план предусматривал выделение «на организацию этого мероприятия» 50 тыс. руб. в качестве «первоначальных расходов», 24 мая 1916 г. вопрос рассматривался в министерстве финансов. По мнению министра земледелия, эти средства следовало отпустить в распоряжение Приамурского генерал-губернатора<sup>17</sup>.

Нехватка рабочих рук в экономике страны вызвала к жизни еще несколько структур, призванных смягчить нараставший кризис. На основании предложения военного министра Д. С. Шуваева и последовавшего решения Особого совещания по обороне государства от 1 июня 1916 г. была образована специальная комиссия, целью которой стала предварительная разработка всех вопросов и мероприятий, связанных с обеспечением обслуживающих государственную оборону предприятий рабочей силой<sup>18</sup>. Председателем комиссии был назначен человек крайне правых политических взглядов, член Государственного совета А. С. Стишинский<sup>19</sup>,

возглавлявший одновременно и Особый комитет по борьбе с немецким засильем<sup>20</sup>. Комиссия, первое заседание которой состоялось 2 сентября 1916 г., не только рассматривала вопросы о возвращении из действующей армии квалифицированных рабочих, порядок отсрочек от военной службы, но и разрабатывала правила об изменении в империи труда иностранцев<sup>21</sup>.

Проблема «скудости наличных рабочих рук», необходимых для обеспечения полевых работ 1917 г., обсуждалась 14 июня 1916 г. в Совете министров по инициативе товарища министра земледелия А. А. Риттиха. На заседании говорилось о «выписке значительно более крупных партий желтых и срочной доставки их, во что бы то ни стало, в Европейскую Россию». Результатом обсуждения стало решение правительства «Образовать при министерстве земледелия... особое междуведомственное совещание для предварительного соображения вопроса об объединении действий отдельных организаций по вывозу в Империю рабочих-китайцев»<sup>22</sup>.

За первую половину 1916 г. (январь–август) через Харбин было вывезено в Россию 40 928 китайцев — почти в шесть раз больше, чем за весь 1915 г.: 15 898 чел. — для нужд Полевого строительного управления; 7754 — для Мурманской железной дороги; 1821 — для Северной железной дороги; 15 455 — для прочих учреждений (железных дорог и заводов)<sup>23</sup>.

К тому моменту в правительственных кругах созрело понимание того, что задачу доставки большого количества китайских рабочих в европейскую часть России не сможет решить ни одна из существующих организаций, включая бюро, созданное при Приамурском генерал-губернаторе. В письме председателю Совета министров Б. В. Штюрмеру от 1 июня 1916 г. министр финансов П. Л. Барк высказал мысль об объединении усилий всех организаций по найму китайцев и их транспортировке в руках одного учреждения. Он предложил возложить эти функции на управление КВЖД, пользующееся «как административной властью в полосе отчуждения, так и правом непосредственных сношений с местными китайскими властями, а также обладающее соответствующими органами, связями и многолетним опытом в пользовании китайскими рабочими»<sup>24</sup>.

Действительно, к моменту начала Первой мировой войны КВЖД представляла собой сложный механизм. С момента постройки дороги на рубеже XIX–XX вв. Россия фактически осуществляла независимое администрирование полосы отчуждения, представлявшей наиболее освоенную часть Северной Маньчжурии. Официальные данные, представленные в отчете по эксплуатации КВЖД за 1915–1918 гг., фиксировали ее протяженность. В тот момент времени она составляла 1618 верст «главных путей» и около 500 верст «станционных». Впечатляло и число служащих дороги: оно колебалось от 10 737 чел. в 1915 г. до 11 630 чел. в 1917 г. С учетом количества рабочих, занятых на КВЖД, дорогу обслуживали свыше 20 000 чел.<sup>25</sup>

21 июля 1916 г. в здании министерства земледелия (Морская, 42) состоялось междуведомственное совещание, в ходе которого обсуждались вопросы о дальнейшей организации найма и перевозки по КВЖД рабочих-китайцев. Совещание, на котором председательствовал А. А. Риттих, рассудило здраво и приняло решение возложить общую организацию найма китайских рабочих для нужд правительственных и общественных учреждений, а также частных предприятий на управление КВЖД<sup>26</sup>.

Со своей стороны управление КВЖД брало на себя обязательства оказывать содействие найму в тех случаях, когда учреждения, предприятия или частное лицо нанимали рабочих партиями не менее 1 тыс. чел. на срок от полугода и более. Причем желающие нанять китайских рабочих должны были направлять в Харбин своих уполномоченных, снабженных надлежащими доверенностями, дающими основания выяснять условия найма, подписывать договоры и вносить надлежащие денежные суммы. Управление КВЖД и само готово было осуществлять наем и отправку китайских рабочих предприятиям или учреждениям на территории России при условии, если те «заранее переведут в распоряжение управления [КВЖД] необходимые суммы» (за провоз до пункта назначения и питание в пути), а также возьмут на себя обязательства принять отправленных рабочих на условиях, установленных управлением дороги<sup>27</sup>. Одновременно с этим руководители управления КВЖД полагали, что они должны осуществлять лишь посредническую роль в деле найма рабочих. Непосредственно же «заботы и операции, связанные с наймом и отправкой выписываемых рабочих» предполагалось сохранить в ведении отдельных лиц, командированных в Маньчжурию и Китай заинтересованными учреждениями и организациями<sup>28</sup>.

В Особом журнале Совета министров от 5 августа и 6 сентября 1916 г. были сформулированы правила найма и перевозки рабочих желтой расы — вводился новый порядок вербовки рабочих, определялись условия их транспортировки по железной дороге, водным транспортом и грунтовыми путями. Согласно Высочайше утвержденным 27 сентября 1916 г. правилам (вместо правил от 4 апреля 1916 г.) «надзор и наем китайских рабочих» были поручены КВЖД, а все возникающие вопросы должны были решаться в образованном для этого при КВЖД Межведомственном совещании<sup>29</sup>. В его состав входили представители КВЖД, военного министерства, министерства земледелия, МВД, министерства путей сообщения, министерства торговли и промышленности, министерства финансов, госконтроля. Первое заседание нового Межведомственного совещания состоялось 12 октября 1916 г. и признало необходимым отпустить в распоряжение Переселенческого управления до конца 1916 г. «авансом под отчет» 61 500 руб. на расходы по перевозке китайцев<sup>30</sup>.

Раньше других вербовку рабочих на северо-востоке Китая начало Полевое строительное управление (далее — ПСУ). При этом его руководители, не стесняясь, признавали, что являются «пионерами в использовании труда желтых в больших массах на фронтовых работах». Приступив к найму китайцев в апреле 1916 г., чиновники ПСУ избрали посредником китайскую фирму «И-чен-гун-сы». Первые партии из 20 000 китайцев, завербованных ПСУ, направились в Россию 22 июня 1916 г.<sup>31</sup> Там они нередко использовались в проведении инженерно-строительных работ на театре военных действий. Так, партия китайцев в количестве 700 чел. до сентября 1916 г. работала на Кулундинской дороге, а затем находилась в расположении 13-й Инженерно-строительной дружины, где занималась «укреплением позиций фронта» (Юго-Западный фронт)<sup>32</sup>.

К отправке в Россию управление КВЖД принимало только тех китайцев (партиями не менее 200 чел.), за которых в станционную кассу была внесена стоимость довольствия «по солдатской раскладке»: горячая еда — один раз в день за три дня



Здание правления КВЖД в Харбине, начало XX в.<sup>33</sup>

следования поезда, из расчета 23 коп. в день за обед и по 6 коп. за каждый фунт хлеба (три фунта на человека в день). При этом отправитель имел возможность вместо внесения платы за хлеб снабжать им рабочих в Харбине «на весь путь до Маньчжурии». Одновременно с этим предписывалось к моменту прихода поездов на станции «от 5 часов утра до 11 часов вечера» иметь там кипяток для партии перевозимых рабочих<sup>34</sup>. Эта задача не представлялась столь простой, как могло показаться на первый взгляд, поскольку на всем протяжении КВЖД насчитывалось свыше 160 станций и временных разъездов<sup>35</sup>. Приготовление пищи китайскими поварами практиковалось лишь в пределах КВЖД<sup>36</sup>. Вопросы же питания в пути, равно как и оказание китайцам медицинской помощи, возлагались на нанимателя. Общее количество «выписываемых китайцев», по данным министра финансов П. Л. Барка, сообщенным Б. В. Штюмеру в письме от 1 июня 1916 г., достигало 150 тыс. чел.<sup>37</sup>

Особое значение в процессе найма и транспортировки в Россию китайских рабочих имел санитарный надзор. Эти вопросы контролировал верховный начальник санитарной и эвакуационной части принц А. П. Ольденбургский, возложив их реальное выполнение в Китае на управление КВЖД. Проведение такого рода работ было обусловлено тем, что с конца XIX в. и до 1910 г. в полосе отчуждения были зафиксированы шесть вспышек чумы. Правда, в тот момент их удалось локализовать, и на самой дороге они не принимали сколько-нибудь угрожающих размеров. Однако осенью 1910 г. ситуация изменилась. По информации Врачебно-санитарного отдела управления КВЖД, эпидемия чумы вспыхнула внезапно, «приняв по каким-то неизвестным причинам исключительно легочную форму, и разнеслась по всему Китаю»<sup>38</sup>. Подтверждением тому стали составленные российскими медиками карты движения эпидемии чумы на территории этой страны, графики смертности, а также план «чумного пункта» в Харбине<sup>39</sup>.

Станція Куаньченцзы.



Станция Куаньченцзы

Поскольку угроза повторения эпидемий сохранялась, а действующих правил (1908 и 1912 гг.) для предупреждения распространения холеры и чумы по железной дороге оказалось явно недостаточно, постоянной санитарно-эпидемиологической организацией врачебной службы КВЖД был предпринят ряд дополнительных мер для предотвращения и локализации «заразных болезней». 8 мая 1914 г. при Центральной больнице Харбина прошло совещание железнодорожных врачей, в ходе которого была озвучена «примерная программа» организации на КВЖД медико-эпидемиологической и медико-санитарной работы<sup>40</sup>. 16 июня 1914 г. главный врач врачебно-санитарной части Ф. А. Ясенский представил план действий, предусматривавший организацию соответствующих больниц и лабораторий в Харбине, на станциях Маньчжурия, Хайлар, Куаньченцзы, а также увеличение численности медицинского персонала по линии КВЖД.

Так, для больницы в Харбине предлагалось иметь штат медицинского персонала, состоящий из 3 фельдшеров, 12 сестер милосердия и 15 сиделок<sup>41</sup>. Судя по отчету врачебно-санитарной части КВЖД, к концу 1918 г. на дороге работали 33 врача (14 участковых и 19 «больничных»), 6 провизоров и их помощников, 32 участковых фельдшера, 51 больничный фельдшер, 1 дезинфектор, 23 фельдшерицы-акушерки, 241 человек «остального персонала». Одновременно с этим на линии дороги действовали 7 дезинфекционных камер — 2 «подвижные» и 5 «неподвижных», имелось 22 санитарных вагона<sup>42</sup>.

Подготовительные мероприятия медицинского характера, конечно, не могли полностью предотвратить вспышки заразных болезней, которые регулярно фиксировались Врачебно-санитарным отделом управления КВЖД в 1914–1917 гг.<sup>44</sup>





Центральная больница КВЖД в Харбине<sup>43</sup>

Тем более что создание в Харбине санитарно-наблюдательного пункта затянулось. Отчасти это было связано с тем, что первоначально прием китайцев планировалось осуществлять на пограничной станции Маньчжурия. Еще 30 апреля 1916 г. Б. В. Штюрмер «весьма срочно» сообщал П. Л. Барку о предстоящем прибытии



Китайско-Восточная железная дорога

(с 1 мая по 1 августа) в Россию именно через эту станцию до 20 тыс. китайских рабочих. При этом он указывал на необходимость создания при станции врачебного пункта для осмотра прибывающих и «дезинфекции их платья и багажа, в предупреждении занесения в пределы России заразных заболеваний»<sup>45</sup>. Согласно утверждению Иркутского генерал-губернатора, в данном направлении уже были «сделаны и произведены некоторые затраты»<sup>46</sup>.

В ответном письме П. Л. Барка от 3 мая 1916 г. не только содержалось указание на сложности при транспортировке китайских рабочих, но и говорилось о «бытовых особенностях китайского простого люда», без которых китаец «не может существовать на чужбине». Наряду с лирическими сентенциями в письме содержались и реальные указания на перегруженность железных дорог, а также на опасность «заноса выписываемыми из Китая рабочими в пределы России эпидемических заболеваний...»<sup>47</sup>. П. Л. Барк признавал целесообразным установить пропуск направляющихся в европейскую Россию китайцев не через станцию Маньчжурия, а через Харбин. По его мнению, в случае возникновения эпидемических заболеваний это позволило бы «предотвратить целый ряд нежелательных явлений, могущих отразиться на правильности железнодорожного движения по нашему дальневосточному рельсовому пути, имеющему ныне особо важное государственное значение». В итоге Б. В. Штюмер согласился с доводами П. Л. Барка и просил того «сделать зависящие распоряжения об устройстве на станции Харбин врачебно-пропускного пункта, через который должны быть направлены в пределы

России партии китайских рабочих с применением к ним в этом пункте всех необходимых санитарных мер»<sup>48</sup>. Однако реализовать их в Харбине только силами «железнодорожных врачей», как предполагало сделать в апреле 1916 г. правление Общества КВЖД<sup>49</sup>, в тот момент было уже невозможно<sup>50</sup>.

После того как стало ясно, что наем и транспортировка китайских рабочих для нужд российской экономики будут возложены на управление КВЖД, руководством дороги были предприняты соответствующие действия организационного характера. 10 мая 1916 г. генерал Д. Л. Хорват направил телеграмму в Петроград, в которой содержалась просьба о кредите «на устройство и содержание санитарно-наблюдательного пункта в Харбине».

Генерал полагал, что «китайцы будут прибывать главным образом с юга Китая большими партиями общим числом до полутора тысяч и движение рабочих продлится, возможно, целый год и по



Управляющий КВЖД генерал Д. Л. Хорват<sup>51</sup>

окончании войны». Исходя из этих соображений, Д. Л. Хорват сообщал о том, что санитарный пункт в Харбине должен быть рассчитан на одновременное пребывание в нем до 3 тыс. чел., которых «необходимо кормить и давать им ночлег»<sup>52</sup>. Одновременно с этим Д. Л. Хорват предложил на станции Куаньченцзы (г. Чанчунь, провинция Гирин), откуда в Харбин прибывала значительная часть китайцев для нужд Полевого строительного управления, организовать «предварительный осмотр всех рабочих». За их содержание в товарных вагонах генерал планировал взysкивать со строительного управления «по 60 копеек за вагон в сутки». Правление Общества КВЖД в Петрограде высказало сомнение в успехе подобного «бизнес-плана», резонно усомнившись в том, что Полевое строительное управление будет согласно на подобные расходы<sup>53</sup> (табл. 1).

Таблица 1.

Расходы по организации в Харбине санитарно-наблюдательного пункта (представлены генералом Д.Л.Хорватом 10 мая 1916 г.)<sup>54</sup>

Тип работ	Сумма (руб.)
Водоснабжение	4000
Бани	15 000
Околодок временного типа	4000
Помещение для служащих	7000
Устройство кухонь, помойных ям, отхожих мест	5800
Устройство нар в пакгаузах (420 квадратных сажень)	4200
Обнесение пункта забором (500 погонных сажень)	5000
Установка освещения пункта и пакгауза фонарями	4500
ВСЕГО	49 500

Указанные генералом Д. Л. Хорватом суммы не были окончательными. Кроме единовременного расхода в 49,5 тыс. руб. в случае продолжения перевозки китайцев зимой возникала необходимость отопления пакгаузов, на что требовалось дополнительно 35 тыс. руб. в год. Еще 7 тыс. руб. ежемесячно (84 тыс. руб. в год) должно было пойти на оплату работ медицинского персонала, служащих пункта, расходов по ассенизации и т. д.<sup>55</sup> Д. Л. Хорват был убежден в том, что все эти расходы следовало отнести «за счет военного фонда, как меры, вызванной войною»<sup>56</sup>.

Наступление летнего сезона требовало ускоренного решения вопроса, и уже 18 мая 1916 г. П. Л. Барк информировал Б. В. Штюмерера о том, что управляющему КВЖД «предложено по телеграфу немедленно приступить к оборудованию в Харбине санитарно-пропускного пункта для следующих в Европейскую Россию рабочих китайцев». Сделать это надлежало «не ожидая отпуска средств



Генерал от инфантерии,  
генерал-адъютант принц  
А. П. Ольденбургский<sup>60</sup>

из военного фонда, за счет кассовой наличности КВЖД»<sup>57</sup>. Аналогичное решение было принято и на заседании правления Общества КВЖД 24 мая 1916 г.<sup>58</sup>

Вскоре в управление дороги из канцелярии военного министра пришло сообщение «об ассигновании за счет чрезвычайного кредита... 126 500 р. на устройство и содержание учреждаемого в гор. Харбине по повелению Верховного начальника санитарной и эвакуационной части санитарно-наблюдательного пункта для перевозимых в Россию китайских рабочих...». Кредит предоставлялся в непосредственное распоряжение управляющего КВЖД: на устройство и оборудование пункта — 49 500 руб., на его зимнее переустройство — 35 000 руб. и на содержание пункта в течение шести месяцев — 42 000 руб.<sup>59</sup>

22 июня 1916 г. генерал Д. Л. Хорват докладывал в правление общества КВЖД о том, что 18 июня санитарно-наблюдательный пункт в Харбине, устроенный в приспособленных для этого пакгаузах, начал функционировать<sup>61</sup>. Поскольку верховный начальник санитарной и эвакуационной части принц А. П. Ольденбургский проявлял неподдельное внимание к процессу транспортировки китайцев в Россию, Д. Л. Хорват 22 июля 1916 г. направил в правление

общества КВЖД письмо с просьбой «представить Его Императорскому Высочеству прилагаемый при сем альбом фотографий с кратким описанием пункта»<sup>62</sup>.

Однако до нормализации санитарного дела на линии КВЖД было далеко. В телеграмме из Харбина, направленной в правление общества КВЖД 5 июля 1916 г., сообщалось, что в период с 20 июня по 2 июля на Интендантском разъезде было осмотрено 5503 рабочих китайца, из которых 312 чел. оказались «с различными заразными болезнями»<sup>63</sup>. Возникла необходимость создания «изоляционных пунктов» не только в Харбине, но и на станции Маньчжурия. Одновременно с этим «для предотвращения острожелудочных заболеваний» А. П. Ольденбургский отдал распоряжение о ежедневном приготовлении горячей пищи «кашеварами из желтых рабочих по их вкусу». Тогда же он признал нежелательной «выдачу кормовых денег» китайцам, отмечая случаи злоупотреблений в этой сфере, «когда вместо нормы кормовых денег выдавали желтым всего 8 копеек в сутки»<sup>64</sup>.

Поскольку на Харбинском пункте летом 1916 г. неоднократно обнаруживались больные сыпным тифом, что приводило к изоляции партий китайских рабочих

численностью в несколько сотен человек<sup>65</sup>, А. П. Ольденбургский потребовал «делать желтым прививки»<sup>66</sup>. Еще в марте 1916 г. он утвердил «Правила для предупреждения разноса заразных заболеваний» и «Таблицу сроков выдержки подозрительных по заразе и заразных лиц»<sup>67</sup>. Этими документами следовало руководствоваться при обнаружении больных.

Однако реализация данных мер была связана с большими трудностями. Выяснилось, что в Харбине провести вакцинацию китайских рабочих (противо-холерную, противотифозную и противооспенную) невозможно. Объяснялось это несколькими обстоятельствами. Во-первых, местное население было знакомо только «с противооспенной прививкой», наотрез отказываясь от других прививок. Во-вторых, в Харбине в тот момент времени просто не было вакцины. Наконец, по оценке врачей, три прививки заставили бы держать китайских рабочих на санитарном пункте «три недели и даже больше»<sup>68</sup>. Начальник службы эксплуатации КВЖД инженер А. К. Гинце был более категоричен: «...если последует повеление производить прививку и карантинирование в Харбине, то осуществление этой меры... может независимо от необходимости сооружения большого количества специальных помещений вызвать полное прекращение найма и прекращение отправки рабочих в Россию»<sup>69</sup>.

Ряд организаторов транспортировки китайцев в Россию предлагали проводить вакцинацию «по прибытии китайцев к месту работ и, во всяком случае, по ту сторону Урала, где они волей-неволей должны будут подчиниться требованиям врачей на прививки»<sup>70</sup>. Были сторонники и того, чтобы осуществлять прививку китайцев в «местах найма», т. е. в местах формирования рабочей партии. Прививка при этом становилась обязательным условием для поездки в Россию<sup>71</sup>.

Формально порядок проведения прививок определялся соглашением управления КВЖД с Иркутским генерал-губернатором и утверждался верховным начальником санитарной и эвакуационной части<sup>72</sup>. Однако, несмотря на понимание всеми заинтересованными лицами важности вакцинации, по большому счету эта проблема так и не была решена. Так, Иркутский санитарный инспектор в конце июля 1916 г. телеграфировал в правление КВЖД о том, что он «не информирован о том, делаются ли китайцам прививки против оспы, тифа и холеры и в каких пунктах». Ему вторил заведующий передвижением переселенцев Восточного района, сообщая, что китайцы «не согласятся на прививки, а тем более стрижку»<sup>73</sup>. Одновременно с этим руководители Полевого строительного управления, завербовавшие большую партию китайцев, сообщали в управление КВЖД, что всем рабочим, прибывшим в Россию, «в распределительных пунктах была сделана прививка — оспа, холера и тиф»<sup>74</sup>.

Отправка китайцев в Россию осуществлялась целыми поездами. Первоначально предполагалось включать в состав поезда восемь вагонов для перевозки людей и два вагона для кладь. При этом планировалось, что кладь китайцев составит «не более двух пудов на человека»<sup>75</sup>. Однако уже 16 мая 1916 г. А. К. Гинце сообщал в Петроград телеграммой о том, что «требования на отставку рабочих в Россию так значительны, что если перевозку их совершать порядком установленным управлением железной дороги, т. е. 9 вагонов с людьми и 1 с их кладью, то перевозка рабочих затянется на такое продолжительное время, что большая часть



Дом начальника службы пути в Харбине, начало XX в.<sup>78</sup>

их не придут на место к нужному времени»<sup>76</sup>. В качестве выхода из положения А. К. Гинце предлагал формировать составы «по весу 35 000 пудов». При существующем весе состава около 13 000 пудов (9 вагонов с людьми и 1 с кладью) это давало возможность включить в состав еще 13–15 «нормальных груженых единиц»<sup>77</sup>.

За перемещениями китайцев по линии КВЖД стояла огромная организационная работа. Немало споров вызывал даже вопрос о количестве китайских рабочих, перевозимых в одном вагоне. Так, в телеграмме управляющего КВЖД от 22 мая 1916 г., направленной в Правление дороги (в Петроград), сообщалось, что назначенный администрацией Забайкальской области для наблюдения на станции Маньчжурия за санитарной частью перевозки китайских рабочих заве-

дующий Читинской бактериологической лабораторией врач Дудченко требовал «посадку рабочих в приспособленный товарный вагон не более 25 человек». Воинские чины перевозились в таких вагонах в количестве 32 чел. В местном же сообщении (по линии КВЖД) перевозка китайцев осуществлялась из расчета 40 чел. в одном вагоне<sup>79</sup>. Управляющий Эксплуатационным отделом железных дорог А. Тухин был вынужден обратиться во врачебную часть управления верховного начальника санитарной и эвакуационной части, отмечая, что в ходе предварительного обсуждения вопроса признавалось возможным «допустить следование китайцев в вагонах в количестве, превышающем норму, принятую для перевозки европейцев»<sup>80</sup>. Настаивая на «посадке китайцев по 40 человек в вагон»<sup>81</sup>, он разъяснял, что при условии выполнения требований врача Дудченко потребуется почти в два раза больше вагонов. А это, в свою очередь, серьезно замедлит перевозку рабочих. Его позицию поддержало и Правление КВЖД, направив 4 июня 1916 г. телеграммы в Харбин, Иркутск, Томск, Омск, Пермь и Москву: «Китайские рабочие должны перевозиться по 40 человек в вагоне»<sup>82</sup>.

Однако уже 5 июля 1916 г. из Харбина в Правление общества КВЖД поступила новая телеграмма. В ней содержалась просьба разрешить «вместо 40 желтых помещать в вагон 32 человека из расчета 8 человек на нару, так как в настоящее жаркое время помещение 40 человек вызывает невыносимую духоту в вагоне и грозит возникновением заболеваемости»<sup>83</sup> (табл. 2).

Таблица 2.  
Состав поездов на линии КВЖД в 1915–1918 гг.<sup>84</sup>

Год	Среднее число вагонов в поезде		Среднее число поездов в сутки «во всю длину дороги»
	товарных	пассажирских	
1915	11,33	7,19	14
1916	7,50	8,04	16
1917	5,36	9,09	13
1918	8,24	6,77	9

Значительная часть китайских рабочих, отправлявшихся в Россию, была задействована в процессе строительства железных дорог. Так, в мае 1916 г. правление Общества КВЖД получило запрос от главного инженера Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, содержавший просьбу «оказать содействие в найме китайских рабочих». В Харбин с рекомендательным письмом за подписью товарища председателя правления КВЖД А. Н. Вентцеля был командирован техник-строитель Д. Н. Федоров с целью вербовки китайцев, необходимых для срочной постройки железнодорожных линий Петроград — Новгород и Луга — Валдай<sup>85</sup>.

Рабочие-китайцы были задействованы и на строительстве Мурманской железной дороги. В существующей литературе чаще всего фигурируют чрезвычайно «удобные» для использования сведения — «10 тысяч маньчжурских рабочих-землекопов»<sup>86</sup>. Причем в ряде случаев эти данные приводятся со ссылкой на архивные материалы<sup>87</sup>. Между тем такое круглое число само по себе вызывает вопросы. Его происхождение становится понятным из письма начальника работ по постройке Мурманской железной дороги, направленного 2 мая 1916 г. в адрес товарища председателя правления Общества КВЖД А. Н. Вентцеля. В документе, в частности, говорилось о необходимости «не позже конца текущего года сомкнуть рельсовый путь от Петрозаводска до Мурманска». Для этого требовалось доставить в район строительства «рабочую армию большой численности». Сформировать ее решили в Маньчжурии: «Строительное управление остановилось на мысли применить к своим работам желтый труд и предпринимает наемку 10 000 китайских рабочих»<sup>88</sup>. Для доставки из Харбина в Архангельск китайских рабочих в Маньчжурию отправились «особые представители», снабженные специальными удостоверениями. При этом «начальствующие лица КВЖД» должны были оказывать им «всяческое содействие»<sup>89</sup>.

В Харбине китайцы снабжались одеждой (каждому выдавалось два костюма, пара носок, обувь, кепка), несколькими полотенцами, посудой и самым главным инструментом — лопатами. Выдача зимней одежды не производилась. Отправка китайцев осуществлялась партиями по 200–300 чел. на маршрутных беспересадочных поездах до Архангельска. Оттуда до места стройки они двигались уже морским путем. По некоторым данным, с 23 мая по 25 июля 1916 г. из Харбина было отправлено



Товарищ председателя правления  
Общества КВЖД А. Н. Вентцель<sup>90</sup>

для строительства Мурманской железной дороги 9246 чел.<sup>91</sup> По сведениям правления Общества КВЖД, только в июне 1916 г. планировалось перевезти из Харбина в Архангельск без пересадки «до 15 тысяч китайских рабочих в потребности Мурманской дороги»<sup>92</sup>. Количество «за-контрактрованных» китайцев для срочных работ «на дорогах фронта и строящейся Мурманской дороги» в середине 1916 г. представители Эксплуатационного отдела КВЖД оценивали в 40 тыс. чел.<sup>93</sup> Материалы правления КВЖД содержат чуть более скромные данные — с января по июль 1916 г. из Харбина было перевезено для нужд Мурманской железной дороги 7754 рабочих. Причем с августа 1916 г. «харбинский поток» китайцев в Романовна-Мурмане ослабевает<sup>94</sup>. Это, однако, не помешало представителю китайской миссии в Петрограде в меморандуме от 25 марта (7 апреля) 1917 г. заявить о том,

что из 12 000 китайцев, занятых на постройке Мурманской железной дороги, «несколько тысяч умерло»<sup>95</sup>.

Революционные события 1917 г. в России коренным образом изменили политику правительства в отношении китайских рабочих. Серьезно повлияли они и на работу КВЖД. Управляющий дорогой генерал Д. Л. Хорват в своих воспоминаниях указывал на то, что вслед за свержением монархии усилилось дезертирство: «Все поезда были переполнены безбилетными солдатами, которые выбрасывали из вагонов пассажиров, били зеркала, умывальники в уборных и привели подвижной состав в ужасный вид... Эта лава разнuzданных людей, проникающая в полосу отчуждения КВЖД, обеспокоила Китай и местных консулов»<sup>96</sup>. При всей экстраординарности ситуации, сложившейся на КВЖД, отчеты о деятельности дороги свидетельствуют о том, что далеко не все пассажиры той поры являлись «безбилетными солдатами». В 1915 г. по дороге было перевезено 1 618 204 «платных пассажира», в 1916 г. — 2 077 685, а в 1917 г. — 2 441 271 чел.<sup>97</sup>

Временное правительство «ввиду изменившихся условий жизни русского общества» в июле 1917 г. приняло решение о прекращении ввоза в Россию иностранных рабочих<sup>98</sup>. По оценкам современных авторов, к тому времени по железной дороге было ввезено около 160 тыс. китайцев. Китайское министерство иностранных дел, оценивая масштабы миграции, называло цифру около 100 тыс. чел. Немецкие дипломатические круги, явно преувеличивая данные, считали, что российской стороной было завербовано около 500 тыс. рабочих-китайцев<sup>99</sup>.

Нам представляется, что все эти цифры существенно завышены. Даже китайская миссия в Петрограде, руководители которой в складывавшихся политических



условиях не были склонны преуменьшать или затушевывать проблему, весной 1917 г. заявляла о том, что число китайцев в европейской России «доходит до 70–80 тысяч человек»<sup>100</sup>.

15 ноября 1916 г. в письме А. Н. Вентцеля, возглавлявшего Правление общества КВЖД с российской стороны, на имя министра финансов П. Л. Барка отмечалось, что «в настоящее время уже ввезено в Империю около 50 000 рабочих-китайцев»<sup>101</sup>. Несмотря на то что междуведомственные совещания, проходившие в конце 1916 — начале 1917 г., принимали решения о вербовке в Китае около 30 тыс. рабочих<sup>102</sup>, осуществить эту меру на практике было уже невозможно. По признанию официальных лиц осенью 1916 г. пропуск китайцев через основные пропускные пункты в Харбине, Маньчжурии и Куаньченцзы «сильно сократился»<sup>103</sup>. По всей видимости, общее количество китайцев, ввезенных в Россию в годы Первой мировой войны, не превышало 70 000 чел. Об этом свидетельствуют и данные Правления общества КВЖД (табл. 3).

Таблица 3.

**Железные дороги, предприятия и учреждения на территории России, для которых через Харбин были отправлены китайские рабочие (1 января 1916 г. — 1 сентября 1917 г.)<sup>104</sup>**

№ п/п	Наименование предприятия или учреждения	Количество
1	Полевое строительное управление	17 053
2	Николаевская железная дорога	116
3	Северные железные дороги	2164
4	Мурманская железная дорога	9133
5	Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога	6358
6	Богословский горный округ	4323
7	Коломенский медный рудник	176
8	Надеждинский завод	422
9	Нижнетагильский завод	177
10	Петромариевские и Варваропольские копи	677
11	Новосильцевское горнопромышленное общество	90
12	Мариупольское металлургическое общество	172
13	Культинская мануфактура	54
14	Туринская фабричная дача Сан-Донат	401

Окончание таблицы 3

№ п/п	Наименование предприятия или учреждения	Количество
15	Усьвинское лесничество	444
16	Кольчугинская железная дорога	68
17	Алапаевские заводы	848
18	Угольные копи кн. Абамелек-Лазарева	2046
19	Курагинская джутовая мануфактура	62
20	Всероссийская организация земских и городских строительных партий	6397
21	Черноморская железная дорога	2151
22	Тверь-Городское самоуправление	34
23	Донецко-Грушевское акционерное общество	118
24	Общество Мальцовских заводов	193
25	Николае-Павдинский горный округ	433
26	Волхово-Рыбинская железная дорога	95
27	Трапезундская железная дорога	66
28	Московско-Казанская железная дорога	435
29	Ярославский автомобильный завод	60
30	Приморская железная дорога	322
31	Южно-Русская каменноугольная промышленность	314
32	Новотолжанский сахарный завод	540
33	Кыштымские горные заводы	178
34	Верх-Исетские горные заводы	712
35	Воронежская городская управа	174
36	Камское акционерное общество	509
37	Перевезено для обслуживания нужд, точно не определенных в донесениях управления КВЖД	9608
Всего		67 121

В 1917 г. началось возвращение китайцев на родину. В некоторых случаях организации, осуществлявшие в свое время их наем, отнеслись к выполнению контракта ответственно. Так, в ноябре 1917 г. правление Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги осуществило расчет с правлением Общества КВЖД за отправку в Харбин партии китайцев численностью около 2000 чел. Продовольствие для рабочих было передано по особому договору подрядчикам «на все время их следования включительно до Харбина»<sup>105</sup>. Однако такая ситуация в тот момент была скорее исключением, нежели правилом. Минимальный контроль со стороны органов власти и управления России и Китая делал положение китайцев исключительно тяжелым. Многие из них были брошены в России на произвол судьбы, не могли получить расчет, бедствовали.

Ситуацию усугубляло и «обратное движение» по КВЖД. Пользуясь бесплатным или льготным проездом, на восток двинулись не только китайские рабочие, но и русские солдаты, являвшиеся уроженцами Приморья или Западной Сибири, — ехали за продуктами и товарами во Владивосток и Маньчжурию. «Мои надежды на прекращение движения вооруженных банд по китайской дороге не сбылись», — с горечью констатировал управляющий КВЖД генерал Д. Л. Хорват<sup>106</sup>.

Управление КВЖД, на которое была возложена реализация задач по перевозке китайских рабочих, столкнулось с большим количеством проблем (организационных, медицинских, социальных), к решению которых не было готово в полной мере. Вербовка и последующая перевозка в Россию десятков тысяч китайцев имели целью смягчить нараставший в стране кризис рабочей силы. В одночасье, забыв о «желтой угрозе», российские власти попытались решить многочисленные проблемы в экономике с помощью дешевых рабочих рук. Однако на практике эта «дешевизна» дорого обошлась государству. Стоимость транспортировки одного рабочего с Юга Китая в Харбин исчислялась суммой в 45 руб., из «среднего» Китая — 25 руб. (паспорт, перевозка, питание и т. д.). По данным управляющего КВЖД, в октябре 1916 г. единовременные расходы по доставке одного китайца в Россию, не считая комиссионного вознаграждения поставщикам, составляли около 80 руб. При этом комиссионные агентам найма выросли с 5 руб. до 70 руб. «за каждого китайца»<sup>107</sup>.

Значительных расходов (не только единовременных, но и текущих) требовало создание врачебно-санитарных пунктов на станциях Харбин, Маньчжурия, Куанченцзы. Дорого обошлось казне формирование и содержание харбинского бюро по найму китайских рабочих (180 000 руб.), а также сборного пункта в Харбине (256 000 руб.)<sup>108</sup>. Дополнительных финансовых вливаний (42 300 руб.) требовала укладка железнодорожных путей на разъезде Интендантском, а также устройство «остановочных пунктов» на станциях Куаньченцзы и Маньчжурия для предварительного осмотра китайцев. Кроме того, в погашении своих расходов «по обслуживанию движения китайских рабочих» в 1916 г. нуждались КВЖД и Переселенческое управление, определив их соответственно суммами в 74 300 руб. и 57 800 руб.<sup>109</sup>

Китайские рабочие, оказавшись в России, не ослабили проблем национального хозяйства, которые были порождены Первой мировой войной. Несмотря на то что в 1914–1917 гг. трудовые мигранты «внесли весомый вклад в некоторые отрасли российской экономики»<sup>110</sup>, все действия правительства в вопросах использования

«желтого труда» представляли собой паллиатив при решении важнейшей проблемы, связанной с обеспечением экономики страны рабочей силой. Успешное выполнение данной задачи, как показали последующие революционные события, требовало иных более масштабных преобразований.

<sup>1</sup> Китанина Т. М. Россия в Первой мировой войне 1914–1917 гг. Экономика и экономическая политика: в 2 ч. Ч. 1. Экономическая политика царского правительства в первые годы войны. 1914 — середина 1916 г. СПб., 2003. С. 57, 63.

<sup>2</sup> Журналы Особого Совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства (Особое Совещание по обороне государства). 1915–1918: в 3 т. / под ред. А. П. Корелина, А. С. Грузинова. М., 2013. Т. 1. С. 537, 109.

<sup>3</sup> Подробнее о взаимодействии Особого совещания по обороне с органами государственной власти и чрезвычайными органами военно-экономической мобилизации см.: Алексеев Т. В. Особое совещание по обороне государства и военно-экономическая мобилизация в России в годы Первой мировой войны (1914–1917 гг.). СПб., 2015. С. 461–464.

<sup>4</sup> Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 323. Оп. 1. Д. 829. Л. 1.

<sup>5</sup> Дацышен В. Г. Китайская трудовая миграция в России. Малоизвестные страницы истории // Проблемы Дальнего Востока. 2008. № 5. С. 99–104.

<sup>6</sup> Петров А. И. История китайцев в России, 1856–1917 годы. СПб., 2003. С. 576–577.

<sup>7</sup> Центральный государственный архив кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга (далее — ЦГАКФФД СПб). Е-10586.

<sup>8</sup> Подробнее об этом см.: Ларин А. Г. Китайские мигранты в России. История и современность. М., 2009. С. 8–26.

<sup>9</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 829. Л. 4 об.

<sup>10</sup> Там же. Л. 1 об., 3 об.–5.

<sup>11</sup> Собрание Узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. 1917. 11 февраля. Отд. 1. Ст. 3, 10.

<sup>12</sup> Ларин А. Г. Китайские мигранты в России... С. 66–67.

<sup>13</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 2. Д. 289. Л. 20 об.

<sup>14</sup> Алексеев Т. В. Особое совещание по обороне государства... С. 462.

<sup>15</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 829. Л. 3.

<sup>16</sup> Там же. Л. 4–5 об.

<sup>17</sup> Там же. Л. 48 об.

<sup>18</sup> Журналы Особого Совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства (Особое Совещание по обороне государства). 1915–1918: в 3 т. / под ред. А. П. Корелина, А. С. Грузинова. М., 2013. Т. 2. С. 299.

<sup>19</sup> Алексеев Т. В. Особое совещание по обороне государства... С. 228.

<sup>20</sup> Соболев И. Г. Борьба с «немецким засильем» в России в годы Первой мировой войны. СПб., 2004. С. 56.

<sup>21</sup> Журналы Особого Совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства (Особое Совещание по обороне государства). 1915–1918: в 3 т. / под ред. А. П. Корелина, А. С. Грузинова. М., 2013. Т. 3. С. 785.

<sup>22</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 829. Л. 225.

<sup>23</sup> Там же. Д. 831. Л. 8, 12.

<sup>24</sup> Там же. Д. 829. Л. 79.

<sup>25</sup> Там же. Оп. 10. Д. 170. Л. 32 об., 284 об.

<sup>26</sup> Там же. Оп. 1. Д. 829. Л. 212.

<sup>27</sup> Там же. Л. 212.

<sup>28</sup> Там же. Л. 102.

<sup>29</sup> Там же. Д. 830. Л. 281–284; Д. 838. Л. 67–68. — Высочайше утвержденные Правила о найме от 27 сентября 1916 г. были опубликованы в «Правительственном вестнике» 12 октября и в «Собрании Указаний и распоряжений правительства» 8 ноября 1916 г.

<sup>30</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 830. Л. 308–308 об., 366–375; Д. 831. Л. 134 об.–140.

<sup>31</sup> Там же. Д. 831. Л. 152 об. — Фактически на врачебно-санитарных пунктах в Харбине и Куанченцзы из 20 000 китайцев 3000 были отделены от общей массы по медицинским показаниям. Таким образом, в Россию отправилось 17 000 чел., завербованных Полевым строительным управлением. В пути следования были сняты с поездов 385 чел. «заразных больных», из которых 130 чел. выздоровели и впоследствии прибыли к месту работ. — Там же. Л. 153 об.

<sup>32</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 838. Л. 68.

<sup>33</sup> Там же. Оп. 2. Д. 289. Л. 19 об.

<sup>34</sup> Там же. Л. 171 об.–172.

<sup>35</sup> Там же. Оп. 10. Д. 170. Л. 228–238, 271–279.

<sup>36</sup> Там же. Оп. 1. Д. 829. Л. 227.

<sup>37</sup> Там же. Л. 78 об.

<sup>38</sup> Там же. Оп. 6. Д. 809. Л. 6.

<sup>39</sup> Там же. Д. 810. Л. 57–62.

<sup>40</sup> Там же. Д. 809. Л. 35–38.

<sup>41</sup> Там же. Л. 8 об.

<sup>42</sup> Там же. Оп. 10. Д. 170. Л. 284 об.

<sup>43</sup> ЦГАКФФД СПб. Г-19150.

<sup>44</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 809. Л. 6.

<sup>45</sup> Там же. Оп. 1. Д. 829. Л. 23.

<sup>46</sup> Там же. Л. 40а.

<sup>47</sup> Там же. Л. 22 об.

<sup>48</sup> Там же. Л. 40а–40а об.

<sup>49</sup> Там же. Л. 10.

<sup>50</sup> В РГИА сохранились материалы, отражающие процесс создания сети больниц и приемных покоев на линии КВЖД, в том числе альбомы планов больниц и приемных покоев дороги, холерных пунктов и т. д. — РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1463–1547.

<sup>51</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 2. Д. 289. Л. 1.

<sup>52</sup> Там же. Оп. 1. Д. 829. Л. 32.

<sup>53</sup> Там же. Л. 73–74.

<sup>54</sup> Там же. Л. 34–38.

<sup>55</sup> Коллекция планов и чертежей КВЖД содержит варианты и типы каменных колодцев, платформ, складов, пакгаузов, бань, обогревательных печей, будок для кипятка и кипячения воды и т. д.: РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1017–1268, 1276–1324 и др.

<sup>56</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 829. Л. 35. — Подробнее об ассигнованиях за счет военного фонда см.: *Беляев С. Г.* Л. Барк и финансовая политика России. 1914–1917 гг. СПб., 2002. С. 264–271, 596–600.

<sup>57</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 829. Л. 44.

<sup>58</sup> Там же. Л. 60.

<sup>59</sup> Там же. Л. 49.

<sup>60</sup> ЦГАКФФД СПб. Г-5094.

<sup>61</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 829. Л. 126.

<sup>62</sup> Там же. Л. 219.

<sup>63</sup> Там же. Л. 142.

<sup>64</sup> Там же. Л. 156.

<sup>65</sup> Там же. Л. 170, 194 и др.

<sup>66</sup> Там же. Л. 166.

<sup>67</sup> Там же. Д. 830. Л. 133–135.

<sup>68</sup> Там же. Д. 829. Л. 166–166 об.

<sup>69</sup> Там же. Л. 237.

<sup>70</sup> Там же. Л. 169.

- <sup>71</sup> Там же. Л. 237.
- <sup>72</sup> Там же. Л. 215.
- <sup>73</sup> Там же. Л. 236.
- <sup>74</sup> Там же. Д. 831. Л. 153 об.
- <sup>75</sup> Там же. Д. 829. Л. 28, 31.
- <sup>76</sup> Там же. Л. 43.
- <sup>77</sup> Там же. Л. 43–43 об.
- <sup>78</sup> Там же. Оп. 2. Д. 289. Л. 36.
- <sup>79</sup> Там же. Оп. 1. Д. 829. Л. 46, 63, 80.
- <sup>80</sup> Там же. Л. 67.
- <sup>81</sup> Там же. Л. 77.
- <sup>82</sup> Там же. Л. 92.
- <sup>83</sup> Там же. Л. 174.
- <sup>84</sup> Там же. Оп. 10. Д. 170. Л. 10 об.–11 об., 42.
- <sup>85</sup> Там же. Оп. 1. Д. 829. Л. 71, 76.
- <sup>86</sup> *Киселев А. А.* «Шанхай» на сопках Мурмана // Полярная правда. 1993. 9 февр.; *Голубев А. А.* История строительства Мурманской железной дороги (1894–1917 гг.). СПб., 2011. С. 117.
- <sup>87</sup> *Ярмолич Ф. К.* Китайская диаспора на Кольском Севере в 20-е годы XX века: демографические характеристики // Живущие на Севере: вызов экстремальной среде: сб. статей / редколл.: П. В. Фёдоров, Ю. П. Бардилова, Е. И. Михайлов. Мурманск, 2005. С. 36.
- <sup>88</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 829. Л. 26–26 об.
- <sup>89</sup> Там же. Л. 29.
- <sup>90</sup> ЦГАКФФД СПб. Г-12695.
- <sup>91</sup> *Федоров П. В.* Северный вектор в российской истории: центр и Кольское Заполярье в XVI–XX вв. Мурманск, 2009. С. 159. — В фонде РГИА 417 (Управление по постройке Мурманской железной дороги), в деле № 40, на которое ссылается П. В. Федоров, сохранились справки 1917 г. о количестве китайских рабочих, нанятых для строительства Мурманской железной дороги.
- <sup>92</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 829. Л. 31.
- <sup>93</sup> Там же. Л. 77.
- <sup>94</sup> Там же. Оп. 1. Д. 831. Л. 8, 207, 254. — Видимо, количество китайцев, в итоге прибывших на Мурман, было еще меньше, так как приводимые данные не учитывают заболевших и снятых с поездов в пути, бежавших и т. д.
- <sup>95</sup> Там же. Оп. 1. Д. 833. Л. 174 об.
- <sup>96</sup> «У меня на руках было большое русское дело...» Воспоминания из архива генерал-лейтенанта Д. Л. Хорвата (часть I) // Новейшая история России. 2012. № 2. С. 202.
- <sup>97</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 10. Д. 170. Л. 41 об.
- <sup>98</sup> *Ларин А. Г.* Китайские мигранты в России... С. 69.
- <sup>99</sup> Там же. С. 67.
- <sup>100</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 833. Л. 174.
- <sup>101</sup> Там же. Д. 831. Л. 92 об.
- <sup>102</sup> Там же. Д. 830. Л. 450–457 об.; Д. 833. Л. 115, 119.
- <sup>103</sup> Там же. Д. 831. Л. 72.
- <sup>104</sup> Там же. Д. 835. Л. 44–45. — Известный исследователь проблемы А. И. Петров, определяя численность китайцев в России накануне падения монархии, приводил данные Департамента полиции (2-е делопроизводство). Согласно этим материалам, к середине января 1917 г. в Россию из Харбина были доставлены 50 176 чел. китайских рабочих. См.: *Петров А. И.* История китайцев в России. С. 199.
- <sup>105</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 835. Л. 33, 36 об.
- <sup>106</sup> «У меня на руках было большое русское дело...»... С. 202.
- <sup>107</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 830. Л. 307–308.
- <sup>108</sup> Там же. Л. 191 об.
- <sup>109</sup> Там же. Д. 833. Л. 46–47 об., 151–152. — Представление Переселенческого управления

Министерства земледелия «на покрытие произведенных в 1916 г. расходов», внесенное в Совет министров 24 февраля 1917 г., осталось нерассмотренным. — Там же. Л. 69.

<sup>110</sup> Петров А. И. История китайцев в России... С. 4.

#### ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Ходяков М. В., Чжао Ч. Трудовая миграция китайцев в Россию в годы Первой мировой войны // Новейшая история России. 2017. № 1 (18). С. 7–30.  
УДК 94(47).083

*Аннотация:* В статье, основанной на архивных материалах, раскрывается процесс найма китайских рабочих и их транспортировки из Харбина в Россию в годы Первой мировой войны. Главной целью, которую при этом преследовало русское правительство, была попытка смягчить кризис рабочей силы в экономике. У политики организованного ввоза в Россию китайских рабочих было немало противников. Несмотря на это, российское руководство признало необходимым «временно» допустить беспрепятственный проезд в пределы России китайских подданных, которые должны были работать на металлургических и каменноугольных предприятиях. Постановлениями Совета министров для завербованных рабочих предусматривались паспортные льготы при пересечении ими границы. К 1916 г. в правительственных кругах созрело понимание того, что задачу доставки большого количества китайцев в европейскую часть России не сможет решить ни одна из созданных для этого организаций. Министром финансов П. Л. Барком была высказана мысль об объединении усилий всех структур по найму китайцев и их транспортировке в Россию. Эти функции были возложены на управление Китайско-Восточной железной дороги и генерала Д. Л. Хорвата. Главным центром для отправки в Россию завербованных китайских рабочих стал город Харбин, где был создан специальный санитарно-наблюдательный пункт. Однако руководство железной дороги, на которое была возложена реализация задач по перевозке китайских рабочих, столкнулось с большим количеством проблем (организационных, медицинских, социальных), к решению которых не было готово в полной мере. Тем не менее в течение 1915–1917 гг. через Харбин в Россию проследовали свыше 74 тыс. китайских рабочих, где они были задействованы в железнодорожном строительстве и на многочисленных промышленных объектах. Несмотря на то что в 1914–1917 гг. трудовые мигранты «внесли весомый вклад в некоторые отрасли российской экономики», все действия правительства в вопросах использования «желтого труда» представляли собой паллиатив при решении важнейшей проблемы, связанной с обеспечением экономики страны рабочей силой. Китайские рабочие, оказавшись в России, не ослабили проблем национального хозяйства, которые были порождены Первой мировой войной. Успешное выполнение данной задачи, как показали последующие революционные события, требовало иных более масштабных преобразований.

*Ключевые слова:* Харбин, Китайско-Восточная железная дорога, Д. Л. Хорват, Первая мировая война, китайские рабочие, трудовая миграция.

*Сведения об авторах:* Ходяков М. В. — доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой новейшей истории России, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); m.khodyakov@spbu.ru | Чжао Чжицин — профессор, директор Китайской ассоциации городского планирования, декан Национальной градостроительной школы архитектуры Харбинского политехнического университета (Харбин, Китай); zhaozq88@126.com

#### FOR CITATION

Khodjakov M. V., Zhiqing Zhao. Chinese Labor Migration to Russia during the First World War, *Modern History of Russia*, no. 1, 2017, pp. 7–30.

*Abstract:* The article, based on archival materials, discloses the process of hiring of Chinese workers and their transport from Harbin to Russia during the First World War. The main objective, pursued by the Russian government, was an attempt to alleviate the labor crisis in the economy. That policy of organized import of Chinese

workers into Russia had a lot of opponents. Despite this, the Russian government recognized the need to “temporarily” allow free passage of the borders of Russia by Chinese nationals who were hired to work in the steel and coal companies. By the resolutions of the Council of Ministers the passport privilege was provided for recruited workers for the crossing of the border. By 1916, government circles were fully aware that the task of transporting a large number of Chinese in the European part of Russia would not be solved by none of the organizations created for this purpose. Minister of Finance P. L. Bark suggested to unite the efforts of all structures on hiring Chinese and their transportation to Russia. These functions were assigned to the control of the Chinese Eastern Railway and General D. L. Horvath. The city of Harbin became the main center for shipment of recruited Chinese workers to Russia and a special sanitary and observation post were established there. However, the management of the railway, that was in charge of the transportation of Chinese workers, faced with a large number of problems (organizational, medical, social) and was not fully prepared to solve it. However, during the years 1915–1917 over 74 000 Chinese workers passed through Harbin to Russia. They have been involved in railway construction and many industrial sites. However, this did not save the Russian economy from the impending collapse.

**Keywords:** Harbin, Chinese Eastern Railway, D. L. Horvath, First World War, Chinese workers, labor migration.

**Authors:** *Khodjakov M. V.* — Doctor of History, Professor, Head of the Modern History of Russia Department, St. Petersburg State University (St. Petersburg, Russia); m.khodyakov@spbu.ru | *Zhiqing Zhao* — Professor, Supervisor of Phd China Association of City Planning Standing Director, Dean National Registered Urban Planner School of Architecture of Harbin Institute of Technology (Harbin, China); zhaozq88@126.com

**References:**

- Alekseev T. V. *Osoboe soveshhanie po oborone gosudarstva i voenno-jekonomicheskaja mobilizacija v Rossii v gody Pervoj mirovoj vojny (1914–1917 gg.)* (St. Petersburg, 2015).
- Beljaev S. G. *P. L. Bark i finansovaja politika Rossii. 1914–1917 gg.* (St. Petersburg, 2002).
- Dacyshen V. G. ‘Kitajskaja trudovaja migracija v Rossii. Maloizvestnye stranicy istorii’, *Problemy Dalnego Vostoka, no. 5, 2008*.
- Fedorov P. V. *Severnyj vektor v rossijskoj istorii: centr i Kolskoe Zapoljarie v XVI–XX vv.* (Murmansk, 2009).
- Golubev A. A. *Istorija stroitelstva Murmanskoy zheleznoj dorogi (1894–1917 gg.)* (St. Petersburg, 2011).
- Kiselev A. A. ‘“Shanhaj” na sopkah Murmana’, *Poljarnaja Pravda*, 1993, 9 February.
- Kitanina T. M. *Rossija v Pervoj mirovoj vojne 1914–1917 gg. Ekonomiki i ekonomicheskaja politika*, in 2 parts. Part 1: *Ekonomicheskaja politika tzarskogo pravitelstva v pervye gody vojny. 1914 — seredina 1916 g.* (St. Petersburg, 2003).
- Larin A. G. *Kitajskie migranty v Rossii. Istorija i sovremennost* (Moscow, 2009).
- Petrov A. I. *Istorija kitajcev v Rossii, 1856–1917 gody* (St. Petersburg, 2003).
- Sobolev I. G. *Borba s “nemeckim zasilyem” v Rossii v gody Pervoj mirovoj vojny* (St. Petersburg, 2004).
- “U menja na rukah bylo bolshoe russkoe delo...”: Vospominanija iz arhiva general-lejtenanta D. L. Horvata (part I)’, *Novejsaja istorija Rossii*, no. 2, 2012.
- Yarmolich F. K. ‘Kitajskaja diaspora na Kol’skom Severe v 20-e gody XX veka: demograficheskie karakteristiki’, *Zhivushhie na Severe: vyzov jekstremal’noj srede. Sb. Statej*, ed. P. V. Fedorov, Yu. P. Bardileva, E. I. Mikhaylov (Murmansk, 2005).
- Zhurnaly Osobogo Soveshhanija dlja obsuzhdenija i obiedinenija meroprijatij po oborone gosudarstva (Osoboe Soveshhanie po oborone gosudarstva). 1915–1918*, 3 volumes, ed. A. P. Korelina, A. S. Gruzina (Moscow, 2013).