

Научная статья
УДК 930.253(98)
doi:10.37614/2949-1185.2024.3.2.003

ТРУДОВЫЕ МИГРАНТЫ НА МУРМАНСТРОЙКЕ: РАЗМЫШЛЕНИЯ АНТРОПОЛОГА О ЧИСЛЕННОСТИ КИТАЙЦЕВ

Ольга Васильевна Змеева

*Центр гуманитарных проблем Баренц региона Федерального исследовательского центра
«Кольский научный центр Российской академии наук», Апатиты, Россия, zmeyeva@rambler.ru,
<https://orcid.org/0000-0002-3909-1582>*

Аннотация

Проблему представляет различие исторических подходов к использованию и интерпретации статистических данных, касающихся разных аспектов принятия кадровых решений на строительстве конкретных железнодорожных объектов и в целом при изучении истории трудовых миграций. Впервые приводятся детализированные сведения о численности китайских подданных, нанятых для участия в строительстве Мурманской железной дороги в 1916 году. Они отражают системную организацию и последующую реализацию групповой транспортировки граждан Китая из Харбина в Архангельск. Впервые в научный оборот введены документы статистического характера из фондов Национального архива Республики Карелия, связанные с наймом трудовых мигрантов-китайцев на Европейском Севере России в годы Первой мировой войны.

Ключевые слова:

китаец, трудовой мигрант, Мурманская железная дорога, Северо-Запад России, 1916 год, кадровые решения, интерпретация, статистика

Благодарности:

статья выполнена при поддержке федерального бюджета по теме государственного задания Центра гуманитарных проблем Баренц региона Кольского научного центра Российской академии наук № FMEZ-2024-0002.

Для цитирования:

Змеева О. В. Трудовые мигранты на Мурманстройке: размышления антрополога о численности китайцев // Труды Кольского научного центра РАН. Серия: Естественные и гуманитарные науки. 2024. Т. 3, № 2. С. 30–35. doi:10.37614/2949-1185.2024.3.2.003.

Original article

MIGRANT WORKERS AT MURMANSTROYKA: REFLECTIONS OF AN ANTHROPOLOGIST ON THE NUMBER OF CHINESE

Olga V. Zmeeva

*Barents Centre of the Humanities of the Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences, Apatity,
Russia, zmeyeva@rambler.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3909-1582>*

Abstract

The problem is the difference in historical approaches to the use and interpretation of statistical data concerning various aspects of personnel decision-making during the construction of specific railway facilities and, in general, when studying the history of labor migration. For the first time, detailed information is provided on the number of Chinese nationals hired to participate in the construction of the Murmansk railway in 1916. They reflect the systematic organization and subsequent implementation of group transportation of Chinese citizens from Harbin to Arkhangelsk. For the first time, statistical documents from the funds of the National Archive of the Republic of Karelia related to the hiring of Chinese labor migrants in the European North of Russia during the First World War have been introduced into scientific circulation.

Keywords:

Chinese, migrant worker, Murmansk Railway, North-West of Russia, 1916, staff matters, interpretation, statistics

Acknowledgments:

the article was supported by the federal budget to carry out the state task of the Federal Research Centre "Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences" No. FMEZ-2024-0002.

For citation:

Zmeeva O. V. Migrant workers at Murmanstroyka: reflections of an anthropologist on the number of Chinese. *Transactions of the Kola Science Centre of RAS. Series: Natural Sciences and Humanities*, 2024, Vol. 3, No. 2, pp. 30–35. doi:10.37614/2949-1185.2024.3.2.003.

Введение

Один из разделов «Краткого очерка постройки железной дороги на Мурман...», опубликованного в Петрограде в 1916 году, посвящен решению рабочего вопроса. Подготовка к летнему строительному сезону 1916 года сопровождалась, с одной стороны, потребностью большего привлечения рабочих, а с другой стороны, осложнением поиска рабочей силы, так как «ближайшие ее источники и рынки были использованы»¹. В результате часть необходимых трудовых ресурсов была организованно заимствована у других работодателей в отдаленных от места строительства районах Российской империи и даже у соседних государств. Так, на Европейском Севере оказалась одна из самых экзотических групп рабочих — китайцы.

В представляющем собой своего рода сводный официальный отчет «Кратком очерке...» указано, что «Управление постройки решило нанять в Китае до 10 000 человек маньчжурских рабочих-землекопов»². Эта однажды заявленная цифра («до десяти тысяч человек») впоследствии стала перемещаться из одного исторического исследования в другое. Одни специалисты, занимающиеся историей строительства железной дороги от Петрограда до Мурмана, не подвергают ее сомнению, отсылая читателя к архивным документам. Е. К. Арьева в диссертации³ дважды указывает на количество нанимаемых граждан Китая: «...Для китайских рабочих, которых было завербовано 10 тысяч человек...»⁴, и далее: «Кроме того, летом 1916 г. в Маньчжурии было нанято 10 тысяч рабочих-китайцев»⁵. А. А. Голубев в монографии «История строительства Мурманской железной дороги» подтверждает: «В середине 1916 г. агентами Управления на строительство дороги было привлечено 10 тысяч маньчжурских рабочих-землекопов» [1: 117]. Другие авторы, также ссылаясь на архивные источники, корректируют цифру общего количества нанятых китайцев. П. В. Федоров привел такие сведения: «Всего их с 23 мая по 25 июля 1916 г. было отправлено из Харбина 9246 человек» [2: 159]. Е. Ю. Дубровская и Н. А. Кораблев обратили внимание читателя на указанную в литературе численность китайских рабочих (10 тысяч человек), при этом уточнив: «...По данным государственного контроля, на линию их [китайцев — О. З.] прибыло только 8,5 тыс. человек» [3: 110, сноска 391].

В статье «Трудовая миграция китайцев в Россию в годы Первой мировой войны» в части, посвященной вербовке китайцев на строительство Мурманской железной дороги, авторы М. В. Ходяков и Ч. Чжао, ссылаясь на материалы правления КВЖД, приводят иные данные: «...с января по июль 1916 г. из Харбина было перевезено для нужд Мурманской железной дороги 7754 рабочих» [4: 22]. Далее они подвергают сомнению и эту цифру: «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.» [4: 28, сноска 94]. Более того, М. В. Ходяков и Ч. Чжао критически отнеслись к общепринятой в исторических работах цифре («10 тысяч маньчжурских рабочих-землекопов»), назвав приведенные сведения «удобными» [4: 21]. Авторы совершенно справедливо указали на проблему «круглого числа» и использования обозначаемых в таком случае данных о количестве нанятых на Мурманстройку китайцев. Тем самым они заострили вопрос о достоверности приведенных сведений.

Сомнения подобного рода могут быть разрешены при дополнительном детализированном сравнении документов, осевших в разных архивных учреждениях. В Национальном архиве Республики Карелия (НА РК) сохранились уникальные документы, в которых подробнейшим образом представлены сведения о найме, транспортировке и работе китайцев при строительстве Мурманской железной дороги. Цель настоящей статьи — на материалах одного архива систематизировать имеющиеся сведения о планировавшемся и реализованном найме китайских рабочих на Мурманстройку.

Планирование: десять — пятнадцать — двадцать тысяч человек

Одним из самых крупных значений, которое фиксируется на страницах документов, является предполагаемое число наемных работников из Китая. Адресованный начальникам жандармских полицейских Управлений железных дорог Циркуляр от 22 апреля 1916 года, копия которого была отправлена и в Петрозаводское отделение, объявлял: «Полевое строительное Управление Штаба Верховного Главнокомандующего предполагает нанять в Китае и перевезти, в обслуживаемый названным Управлением район, для земляных и лесных работ 20000 китайцев и корейцев»⁶.

Обсуждение найма потенциального китайского рабочего контингента происходило в срочном порядке. Начальником Управления работ по постройке Петрозаводск-Сорокской и Мурманской

железных дорог 8 мая 1916 года был составлен рапорт о предоставлении вагонов для перевозки китайских рабочих. Из содержания следует, что еще 25–26 апреля Управление «...имело честь испрашивать <...> разрешение на наем от 10 до 15 тысяч китайских рабочих для постройки линии Сорока-Кандалакша»⁷.

Материалы телеграфных сообщений первых чисел мая 1916 года подтверждают информацию о все еще планируемых, а не утвержденных цифрах нанимаемых работников из Китая. В тексте телеграммы, отправленной из Петрограда в транзитные города, через которые должны следовать поезда с китайскими гражданами, сообщалось о необходимости в кратчайшие сроки, а именно в течение июня, перевезти из Харбина в Архангельск «...до пятнадцати тысяч китайских рабочих»⁸. Это количество указано в качестве «потребности» Мурманской железной дороги, что еще раз свидетельствует о том, что в апреле 1916 года руководство обсуждало разные вопросы: об испрашиваемом или желательном количестве трудовых мигрантов из Китая, о необходимой или разрешенной их численности. Последнее предполагало возможный диапазон запрашиваемого, поскольку было обусловлено предварительными расчетами, ориентированными на возможности железной дороги обеспечить беспересадочную транспортировку тысяч рабочих из Харбина до Архангельска в ограниченный срок.

Принятие решения: десять тысяч человек

Цифра десять тысяч человек появляется в документах неоднократно. Сопровождающие ее тексты показывают, что решение о численности китайских рабочих, которых было запланировано нанять, было принято. Об этом же, кстати, свидетельствует и текст официального отчета, упоминаемого выше «Краткого очерка...». Факту принятия решения во всех случаях сопутствовало обоснование указанных цифр. Основными аргументами служили причины найма китайцев. В самом общем виде они заключались:

- в огромном спросе российского рынка труда (в том числе и промышленного) на китайскую рабочую силу;
- в положительном предшествующем опыте использования китайцев на железнодорожных работах;
- в стереотипных представлениях о «выдающихся качествах» выходцев из Китая (трудопособности, выносливости, способности к кооперации, потребности в обособленности и пр.);
- в миграционных потребностях иностранных граждан, связанных с перемещением на территорию России.

За указанием причин принятия Управлением работ решения о найме определенного количества китайских граждан последовательно выстраивалась процедура реализации плана. Для начала подтверждалось количество требуемых для Мурманстройки китайцев. В документах оно подкреплялось формулировками, не вызывающими сомнения не только в принятом решении, но и в начальных действиях по его реализации: «Строительное Управление организует наемку в Китае 10.000 туземных рабочих»; «...В порядке исключительной срочности Мурманской ж.д. Строительному Управлению пришлось прибегнуть к применению на постройке желтого труда, для чего испрошено надлежащее разрешение и командированы агенты Управления для наемки и доставки из Харбина в Архангельск 10.000 китайцев»⁹.

Собственно на этом этапе формулировалось детализированное задание о найме рабочих. Назначался человек, ответственный за организацию приема и отправку китайцев в Россию. 7 мая 1916 года был командирован агент М. Ф. Черниковский «для организации найма и отправки из Харбина до Архангельска китайских рабочих в количестве до 10.000 человек, необходимых для работ по постройке Мурманской ж.д.»¹⁰. Как заведующий наемкой китайских рабочих М. Ф. Черниковский, в частности, был обязан телеграфировать о каждой партии нанятых и отправленных им рабочих «с указанием, какого числа, в каком поезде и в сопровождении каких агентов Управления работ она отправлена»¹¹. Далее представлены расчеты, в том числе отражающие информацию о крупных расходах Управления на транспортировку каждого китайского гражданина, а также обязательства российского работодателя перед китайской стороной о возвращении иностранных граждан на родину.

Итак, установленную цифру в десять тысяч человек, нанимаемых в Китае для отправки на Мурманстройку, трудно назвать «удобной» или просто «круглой». Архивные материалы подтверждают, что количество нанимаемых китайцев было не только запланировано Управлением

работ, но и статистически выверено. Более того, это решение подтверждалось подсчетом финансовых расходов на транспортировку одного китайского гражданина на место работ, а по завершении контракта — на отправку его на родину. Что еще важнее, были определены временные и материальные затраты, которые требовались на беспересадочную перевозку одной партии иностранных рабочих, нанимаемых лишь на один строительный сезон: с мая-июня по октябрь-ноябрь 1916 года.

Реализация решения: отправлено из Харбина 9246 человек, прибыло в Архангельск 8587 человек

Железнодорожная перевозка рабочих была строго регламентирована. Поскольку рабочие отправлялись партиями — большими группами, исчисляемыми сотнями людей, то на пути следования обеспечивались места остановки поездов, определялись станции, где им предоставлялось горячее питание, а также были сформированы промежуточные пункты медицинского осмотра.

Исходя из предлагаемых обстоятельств и утвержденной схемы транспортировки людей из Харбина в Архангельск, агенты вынуждены были в кратчайший срок обеспечить организацию найма, перемещения в пункты сбора, медицинского осмотра, распределения нанятых рабочих по партиям, контроль отправки каждой партии в железнодорожных составах и т. д. Производился подробнейший учет каждой отправленной партии сначала из китайских провинций в Харбин, а затем из Харбина до Архангельска (с местами остановок и пунктами промежуточного медицинского осмотра). Среди общего числа законтрактованных граждан после медицинского осмотра выявлялись больные, которых исключали из общего числа нанятой партии, часть нанятых рабочих бежала.

В НА РК сохранились «Сводные ведомости», которые содержат информацию о количестве партий рабочих, отправленных из Харбина в Архангельск, о численном составе каждой отправленной из Харбина и прибывшей в Архангельск партии, а также фамилии сопровождающих каждой группы рабочих (таблица).

Количество китайских подданных, отправленных из Харбина в Архангельск
(с 23 мая по 25 июля 1916 года)¹²

№№ партии	Фамилия сопровождающих	Отправлено из Харбина	Прибыло в Архангельск
1	Крылов	326	293
2	Жидовцев	302	271
3	Антонов	330	251
4	Анучин	316	253
5	Золонко	163	121
6	Василевский	314	257
7	Баковкин	323	307
8	Синицын	214	204
9	Зафатаев	316	243
10	Самсонович	217	201
11	Звейнок	315	243
12	Замковой	315	289
13	Гловацкий	315	303
14	Кузнецов	629	597
15	Москвин	629	603
16	Яржиновский	518	484
17	Юройц	630	608
18	Козлов	186	177
19	Хоменко	293	284
20	Щепилов	454	468
21	Каркуцинский	741	716
22	Прокофьев	826	806
23	Сухотин	574	608
<i>Всего</i>		9246	8587

Из Харбина в Архангельск железнодорожным путем в период с 23 мая по 25 июля 1916 года было отправлено 23 партии рабочих-китайцев¹³. Общее количество нанятых во всех партиях составляло 9 246 человек. По прибытии в Архангельск практически все группы потеряли по пути часть рабочих (одни заболели и их снимали с поезда на станциях, другие бежали, третьи уходили на новые работы и их перенимали другие работодатели). Общее количество прибывших в Архангельск рабочих составило 8 587 человек. Последняя цифра округляется до 8600 человек в «Справке о найме китайцев и обеспечением их санитарной помощью», составленной Управлением работ по постройке Петрозаводск-Сорокской и Мурманской железных дорог 8 октября 1916 г. На основании этого документа становится известно, что прибывшие партии китайцев отправлены на участки: «С 16 июня до 16 августа с/г прибыло в Архангельск и отправлено далее к месту работ около 8.600 рабочих-китайцев, которые распределены по линиям следующим образом: 3.500 человек размещены на четырех участках от Кандалакши до Колы, остальные 5.100 человек на участках от Сороки до Кандалакши»¹⁴.

Заключение

В настоящей работе систематизированы данные о количестве рабочих, нанятых Управлением работ по постройке Петрозаводск-Сорокской и Мурманской железных дорог. Представляется, что заявленное в статье М. В. Ходякова и Ч. Чжао [4: 21–22] расхождение сведений о численности китайцев, привлеченных к работам на Мурманстройке, не стоит рассматривать как искажающее реальность. Все количественные данные, на которые ссылаются историки в публикациях разных лет, соответствуют различным этапам планирования числа наемных работников из Китая, принятия решения и его реализации. Руководством планировалось нанять от десяти до двадцати тысяч китайских граждан, Управление приняло решение о привлечении десяти тысяч иностранных рабочих, из Харбина было отправлено в составе 23 партий 9246 человек, а в Архангельск прибыло 8587 человек, последние и были направлены непосредственно на места работ. В этой статье мы намеренно не останавливались на определении этнической принадлежности нанимаемых граждан Китая, не учитывали их профессиональный статус, а также различные места выхода трудовых мигрантов, указанные в опубликованных работах и архивных материалах. Все эти аспекты станут предметом наших следующих публикаций.

Разнообразие количественных данных отражает разные стадии процесса привлечения иностранных граждан — трудовых мигрантов из Китая на Мурманстройку. Цели работ историков, ранее приводивших обобщенные цифры найма (десять тысяч человек), не предполагали конкретизации численности китайских поданных на строительстве отдельной железной дороги. Эти сведения объективно отразили принятое Управлением работ решение о найме китайцев и, вероятно, указали на общую статистику фактического перемещения массы рабочих из Китая на Европейский Север России. В данном случае мы столкнулись не с фальсификацией или неоправданным обобщением данных, а с разными подходами исследователей к использованию и интерпретации статистики: генерализующим (синхронизирующим разные этапы рассматриваемого процесса) и детализированным (процессуальным).

Настоящая статья нацелена как на выявление важных аспектов в принятии кадровых решений при строительстве крупнейшего объекта в Европейской России начала XX века, так и на акцентирование проблемы различия подходов к статистическим сведениям при изучении истории трудовых миграций.

Список сокращений

КВЖД — Китайско-Восточная железная дорога

НА РК — Национальный архив Республики Карелия

с/г — сего года

Примечания

¹ Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ее района. Пг.: Издание Управления по постройке Мурманской железной дороги, 1916. С. 70.

² Там же. С. 70.

³ НА РК. Ф. Р–1178. Оп. 14. Д. 7/37. Арьева Е. К. История сооружения Мурманской (Кировской) железной дороги: дис. ... канд. истор. наук. Петрозаводск, 1955. 273 л.

⁴ Там же. С. 136.

⁵ Там же. С. 148.

⁶ НА РК Ф. 320. Оп. 3. Д. 4/29. Л. 109.

⁷ НА РК Ф. 320. Оп. 3. Д. 70/561. Л. 5.

⁸ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 70/561. Л. 11.

⁹ НА РК Ф. 320. Оп. 3. Д. 70/561. Л. 3, 18.

¹⁰ НА РК Ф. 320. Оп. 3. Д. 70/561. Л. 2.

¹¹ НА РК Ф. 320. Оп. 3. Д. 70/561. Л. 9.

¹² Таблица составлена на основании данных: НА РК Ф. 320. Оп. 3. Д. 72/587. Л. 40–41 об.

¹³ Особого внимания заслуживают сведения о численности рабочих в партиях № 20 и 23. По приведенным данным, из Харбина в первом случае отправлено на 14 человек меньше, чем их прибыло в Архангельск, а во втором — на 34 человека меньше. Возможно, увеличение численности рабочих по прибытии в Архангельск в этих двух партиях связано с возвращением убежавших рабочих или с тем, что на промежуточных станциях ранее были оставлены заболевшие или отставшие от своего поезда, подобранные следующими группами. Кроме того, отметим, что в другой таблице этого дела [см.: НА РК Ф. 320. Оп. 3. Д. 72/587. Л. 50–54] не совпадают фамилии сопровождающих у партий № 11 (здесь — Звейнок, далее — Звейнев), № 17 (здесь — Юройц, далее — Юрайн), № 20 (здесь — Щепилов, далее — Шепилов). Вероятно, в одной из таблиц допущены опечатки.

¹⁴ НА РК Ф. 320. Оп. 3. Д. 104/813. Л. 56.

Список источников

1. Голубев А. А. Мурманская железная дорога. История строительства (1894–1917 гг.). СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2011. 205 с.
2. Федоров П. В. Северный вектор в российской истории: центр и Кольское Заполярье в XVI–XX вв. Мурманск: МГПУ, 2009. 392 с.
3. Дубровская Е. Ю., Кораблев Н. А. Карелия в годы Первой мировой войны: 1914–1918. СПб.: Нестор-История, 2017. 432 с.
4. Ходяков М. В., Чжао Ч. Трудовая миграция китайцев в Россию в годы Первой мировой войны // Новейшая история России. 2017. № 1. С. 7–30.

References

1. Golubev A. A. *Murmanskaya zheleznaya doroga. Istoriya stroitel'stva (1894–1917 gg.)* [Murmansk Railway. The history of construction (1894–1917)]. Saint Petersburg, 2011, 205 p. (In Russ.).
2. Fedorov P. V. *Severnyj vektor v rossijskoj istorii: centr i Kol'skoe Zapolyar'e v XVI–XX vv.* [The Northern Vector in Russian History: the Center and the Kola Arctic in the XVI–XX centuries]. Murmansk, 2009, 392 p. (In Russ.).
3. Dubrovskaja E. Yu., Korablev N. A. *Kareliya v gody Pervoj mirovoj vojny: 1914* [Karelia during the First World War: 1914–1918]. Saint Petersburg, 2017, 432 p. (In Russ.).
4. Hodyakov M. V., Chzhao Ch. *Trudovaya migraciya kitajcev v Rossiju v gody Pervoj mirovoj vojny* [Chinese labor migration to Russia during the First World War]. *Novejshaya istoriya Rossii* [The Newest History of Russia], 2017, no. 1, pp. 7–30. (In Russ.).

Информация об авторе

О. В. Змеева — кандидат исторических наук, старший научный сотрудник.

Information about the author

O. V. Zmeeva — PhD (History), Senior Research.

Статья поступила в редакцию 01.04.2024; одобрена после рецензирования 05.04.2024; принята к публикации 16.04.2024.
The article was submitted 01.04.2024; approved after reviewing 05.04.2024; accepted for publication 16.04.2024.