

Научная статья

УДК 930.253(98)

<https://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-2-30-43>

## ИЗ ХАРБИНА В АРХАНГЕЛЬСК: ТРАНСПОРТИРОВКА КИТАЙЦЕВ НА МУРМАНСТРОЙКУ (1916 ГОД)

**Ольга Васильевна  
Змеева**

---

Кольский научный центр

Российской академии наук

Апатиты, Россия, [zmeyeva@rambler.ru](mailto:zmeyeva@rambler.ru)

<https://orcid.org/0000-0002-3909-1582>

---

**Аннотация.** Цель исследования – показать возможности одной железнодорожной управленческой структуры в организации беспересадочной перевозки значительных партий китайских рабочих из Маньчжурии в Архангельскую губернию Российской империи в обстоятельствах военного времени. Рост числа трудовых мигрантов на территориях российско-китайского пограничья в начале XX в. происходил в ситуации господства этнических стереотипов, распространенных среди российского населения и властей дальневосточного фронта. Образ китайского гражданина как «чужого» препятствовал расширению межэтнических взаимодействий. Неустойчивость российской миграционной политики на Дальнем Востоке и в Сибири, негативное отношение населения к привлечению дешевого труда мигрантов из Китая, стремительное изменение этнической и социально-демографической ситуаций в стране с началом Первой мировой войны явились ключевыми факторами трансформации системы представлений о мигрантах-китайцах.

Статья опирается на документальные источники, сохранившиеся в Национальном архиве Республики Карелия, в которых представлены сведения о найме и организации перевозки граждан Китая на Север Европейской территории России весной-летом 1916 г. Анализ документов, выполненный в рамках исторической антропологии, показал, что процесс вербовки, комплектования, перевозки и доставки крупных партий мигрантов на места работ был строго запланирован и организован. Впервые показано, какие способы использовала железнодорожная администрация для организации групп рабочих, для обеспечения взаимодействия китайских граждан с сопровождавшими их лицами, для решения проблем длительной транспортировки крупных партий трудовых мигрантов. Выявлены практики установления языкового контакта с китайскими рабочими. Государственные структуры были нацелены на решение бытовых проблем этнической группы. Показано, что сформированная система управляемой трудовой миграции оказала влияние на неформальную дифференциацию мигрантов-китайцев. Разграничивались мигранты, полезные для государства, и те, которые наносили вред стране. Организованные группы трудовых мигрантов, участвовавшие в промышленных, строительных и других масштабных работах, воспринимались в качестве полезных этнических сообществ.

**Ключевые слова:** китаец, трудовой мигрант, Мурманская железная дорога, 1916 год, этническая стереотипия, взаимодействие, организация найма, перевозка рабочих.

**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. Из Харбина в Архангельск: транспортировка китайцев на Мурманстройку (1916 год) // Тульский научный вестник. Серия История. Языкознание. 2024. Вып. 2 (18). С. 30–43. <https://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-2-30-43>

---

**Сведения об авторе:** О. В. Змеева – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Центра гуманитарных проблем Баренц региона Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук», 184209, Россия, Мурманская область, г. Апатиты, мкр. Академгородок, д. 40А.

---

Scientific Article  
UDC 930.253(98)  
<https://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-2-30-43>

## FROM HARBIN TO ARKHANGELSK: TRANSPORTATION OF THE CHINESE TO THE MURMANSK RAILWAY CONSTRUCTION (1916)

*Olga V. Zmeyeva*

---

Kola Science Centre  
of the Russian Academy of Sciences  
Apatity, Russia, [zmeyeva@rambler.ru](mailto:zmeyeva@rambler.ru)  
<https://orcid.org/0000-0002-3909-1582>

---

**Abstract.** The article shows how one railway management structure organized the uninterrupted transport of large batches of Chinese workers from Manchuria to the Arkhangelsk province of the Russian Empire under wartime circumstances. The growing number of labour migrants in the territories of the Russian-Chinese borderland in the early 20th century took place in a situation dominated by ethnic stereotypes prevalent among the Russian population and the authorities of the Far Eastern frontier. The Chinese citizen image as an ‘outsider’ prevented inter-ethnic cooperation. The activities of ethnic groups remained ‘enclaved’. The instability of Russian migration policy in the Far East and Siberia, the negative attitude of the population towards attracting cheap migrant labor from China, the rapid change in the ethnic and socio-demographic situations in the country with the outbreak of the First World War were the key factors in the transformation of the system of ideas about Chinese migrants.

The author refers to the documentary sources preserved in the National Archives of the Republic of Karelia, which provide information about the hiring and organization of transportation of Chinese citizens to the North of the European Russia in the spring and summer of 1916. An analysis of documents carried out within the framework of historical anthropology shows that the process of recruitment, manning, transportation and delivery of large batches of migrants to work sites was strictly planned and organized. The system for regulating workers' traffic problems was situationally adjusted to emerging needs. The article shows for the first time the methods used by the railway administration to organize groups of workers, to ensure interaction between Chinese citizens and their escorts, and to solve the problems of long transportation of large batches of migrant workers. The author was able to identify the practices of establishing language contact with Chinese workers. State structures intended to solve everyday problems of the ethnic group. They used various opportunities to regulate migrant movements. The article shows that the formed system of managed labor migration had an impact on the informal differentiation of Chinese migrants. There were migrants both useful and harmful to the country. Useful ethnic communities were organized groups of labor migrants involved in industrial, construction and other large-scale works.

**Keywords:** Chinese, labor migrant, Murmansk railway, 1916, ethnic stereotypy, interaction, organization of hiring, transportation of workers.

**Acknowledgments:** The article was supported by the federal budget on the topic of the state assignment of the RAS Center for Humanitarian Problems of the Barents Region of the Kola Science Center No. FMEZ-2024-0002.

**For citation:** Zmeyeva, OV 2024, ‘From Harbin to Arkhangelsk: transportation of the Chinese to the Murmansk Railway Construction (1916)’, *Tula Scientific Bulletin. History. Linguistics*, issue 2 (18), pp. 30–43, <http://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-2-30-43> (in Russ.)

---

**Information about the Author:** *Olga V. Zmeyeva* – PhD in History, Senior Research, RAS Center for Humanitarian Problems of the Barents Region of the Kola Science Center, 40A, Academgorodok, Apatity, 184209, Russia.

---

© Zmeyeva O. V., 2024

---

## Введение

Актуальность исследования обусловлена несколькими обстоятельствами. Прежде всего, историко-этнографическими. Российско-китайская граница второй половины XIX – начала XX вв., как известно, не являлась существенным препятствием для приграничного населения обеих стран. Этнограф И. С. Левитов, рассказывая в одном из докладов о поездке в Забайкалье в 1900 г., обратил внимание на «совершенно новое явление» – наблюдавшуюся им массовую миграцию рабочих-китайцев, прибывших на российские территории по Забайкальской железной дороге [15, с. 5]. Во всех приграничных районах отмечался рост числа отходников и рабочих из Китая. Китайцы, будучи, по мнению И. С. Левитова, деловыми людьми, после выполнения работы непременно стремились вернуться на родину. Эта потребность «вахтовика» конца XIX – начала XX вв. осложняла миграционный контроль на российско-китайской границе.

Несмотря на внимательное отношение российских властей приграничных регионов к проблемам легализации и регулирования миграционных потоков из Китая, незаконное массовое пересечение границы китайцами остановить не удавалось [13; 27; 22; 28]. Как действовавший миграционный режим, так и ландшафтные особенности приграничных территорий облегчали задачу желающим пересечь границу: «Трудно остановить людей, которым, чтобы попасть на русский берег Амура, нужно только переплыть реку в лодке» [15, с. 36].

Неконтролируемый рост численности китайцев на приграничных территориях привел к тому, что региональные власти не могли влиять на миграционные потоки, и вынуждены были лишь устранять их последствия. Мигранты, в свою очередь, использовали всевозможные сухопутные и водные пути для переезда в Российскую Империю [24, с. 175, 179]. На приграничных территориях китайцы вовлекались во многие сферы экономики: занимались земледелием, охотой, поиском женьшеня, торговлей, строительством, врачебной деятельностью. В том числе они участвовали в нелегальном бизнесе: торговле ханшином, азартных играх, разбойничестве, незаконной расчистке участков, добыче и перепродаже золота и др. [2].

Экономические обстоятельства присутствия мигрантов связаны с демографическими показателями. И. С. Левитов в 1900 г. считал, что нет возможности достоверно определить число китайцев ни в Забайкалье, ни в районах Амура, ни в Уссурийском крае. При этом он красочно описывал масштабность этнической миграции: «Можно смело сказать, что Амур кишит китайцами» [15, с. 13]. Современные исследователи считают, что в результате изменения миграционного законодательства в 1915 г., а именно отмены паспортно-визовых ограничений, значительно увеличилось число иностранных рабочих в Сибири и на Дальнем востоке [22, с. 191]. Так, в Приамурском регионе «осенью 1916 г. работало до 70 тыс. китайских рабочих от общей численности в 165 000 китайских рабочих действовавших в России» [12, с. 466]. Для огромных территорий российского дальневосточного фронта десятки и даже сотни тысяч иностранных граждан в качестве трудового ресурса были полезны.

Для российского государства привлечение китайцев снимало проблему недостатка рабочих рук. Ключевое качество китайской миграции заключалось в ее дешевизне. Некоторые исследователи утверждают, что азиатский труд в России только казался таковым. Смещение исследователями понятий «заработная плата» и «стоимость труда» привело к тому, что азиатский труд часто оценивался как дешевый [см. 26, с. 102]. Однако анализ расходов рабочих на питание, например, практически уравнивал чистый заработок русского подданного и китайского гражданина. Причина – таможенные пошлины на продукты «заграничного происхождения», которые потребляли иностранцы [26, с. 103]. Кроме дешевизны затрат на китайский труд учитывалась и дешевизна производимых китайцами продуктов. В целом, дешевизна

«желтого» труда – это основа, на которую нанизываются все представления о качествах и способностях китайских «вахтовиков» рубежа XIX – XX вв.

Система стереотипов – еще один важный фактор, влиявший как на изменение миграционного законодательства, так и на взаимодействия представителей местного и пришлого населения<sup>1</sup>. Азиатские рабочие имели преимущества перед российскими рабочими. Трудовая конкуренция выходцев из Китая обычно оценивается как успешная, что связано с представлениями о массовости, сплоченности, организованности китайцев; их неприхотливости в питании, проживании; практическом отсутствии пьянства; нежелании оседать на местах работы, острой потребности в возвращении на родину. А. А. Панов обратил внимание на то, что российские работодатели предпочитали выбирать китайцев для работы в тех сферах, в которых русские рабочие традиционно находились вне конкуренции: «...где требуется ловкость и сноровка или более высокая напряженность работы. Но русские рабочие, в противоположность китайцам, не организованы. У них нет артелей, которые, были бы ответственны перед работодателем за правильность и срочность исполнения работы, а потому китайцам и оказывается предпочтение» [23, с. 57–58]. При всем разнообразии этнографических, исторических, статистических и художественных описаний, в которых отражены взаимодействия русских и китайских поданных, образ Китая и китайцев в российском сознании оставался «стереотипно-схематическим» [см., напр.: 25, с. 11].

Итак, стереотипы возникали и закреплялись вокруг трудовых характеристик китайских граждан, в целом характерных для групп этнически «чужих». Стереотипный набор характеристик мигранта-китайца начала XX в. во многом соответствовал образу и представлениям о деятельности транснационального мигранта рубежа XX – XXI в. [см., напр.: 1; 16].

Перемещения и деятельность множества китайских граждан в приграничных дальневосточных российских регионах во второй половине XIX – начале XX вв. имели серьезные последствия как для русских колонистов, так и для региональных властей. Закрепление, воспроизведение и расширение терминологии, связанной с использованием определителя «желтый» («желтый труд», «желтая раса», «желтолицый») в быту и документообороте, спровоцировали объединение разных этнических групп в одну, квазиэтническую. Ее основой, по всеобщему представлению, стали китайцы. Рассуждениям о «желтой проблеме», затем о «желтой опасности» прочно сопутствовала идея об угрозе безопасности России именно со стороны Китая и проживавших в нем «китайцев». Подтверждением служит активное участие представителей администрации приграничных регионов в общественной дискуссии по «желтой проблеме» [см. 6; 9]. В работах начала XX в., авторы которых предлагали решение «желтого вопроса», китайцев определяли как основной источник опасности [см., напр. 5].

Китайские трудовые мигранты, фактически свободно (часто нелегально) перемещавшиеся через границу, с которыми не представлялось возможным конкурировать экономически, оставались культурно «чужими». Как отмечали исследователи, китайцы не интегрировались в российское общество, создавая анклав и сохраняя «китайскость»: «Я ни разу не видел обрусевшего китайца, я видел крещенных китайцев, но не обрусевших... Ни в строе жизни, ни в обычаях, ни в одежде, ни в привычках христианин-китаец не изменяется. И какие бы усилия не применялись, китаец навсегда останется китайцем» [2, с. 242–243]. То же наблюдалось в городах: «Китайские кварталы в городах русского Дальнего Востока, как это обычно и происходит с поселениями китайцев за границей, воспроизводили традиционный китайский уклад жизни, практически не испытывая культурного влияния принимающей страны и оставаясь глубоко чужеродной средой для остальных горожан» [21, с. 56]. Культурная чужеродность и экзотичность этой условной этнической группы для

многих регионов России лишь упрочивали представления о «желтой опасности» и в конечном итоге сформировали комплекс «врага с Востока», этническим воплощением которого оказались китайцы [10].

Первая мировая война изменила принятые социальные, экономические и политические условия. С началом военных действий и мобилизации населения в России, значительно возросла потребность в замещении внутренних трудовых ресурсов на внешние. Китай предлагал в большом количестве дешевую рабочую силу, которая могла быть вовлечена в разнообразные сферы российской экономики [см., напр., 30, с. 23–24]. Российская же сторона проявляла интерес к использованию организованного и дешевого «желтого труда» в условиях роста спроса на трудовые ресурсы. В результате экономические потребности государства разрешались при помощи ослабления миграционного законодательства. Потенциальная агрессия со стороны азиатских народов перестала быть актуальной. Проблемы, которые еще недавно множились вокруг известной угрозы, и терзали российское руководство, утратили «прежнюю остроту» [24, с. 178], а о надвигающейся «желтой опасности забыли» [14, с. 21].

Таким образом, в короткий период как будто осуществилась искусственно-принудительная и планомерно-организованная коррекция ранее сформированного этнического образа. С началом Первой мировой войны претензии к деятельности китайских граждан в приграничных районах сохранялись со стороны и властей, и местных жителей. То же касается образа этнически «чужого» китайца, хотя характеристики «желтого» гражданина как вражеского, опасного, угрожающего несколько смягчились.

Сформированная структура представлений о китайцах («желтых») как будто не изменилась, однако оценка отдельных качеств иностранцев подверглась трансформации. Способность китайцев работать коллективно и создавать крупные артели, неприхотливость, адаптивность, охотное согласие на любую работу, дешевизна их труда – все эти свойства на протяжении десятилетий подавались как негативные, поскольку составляли основу конкуренции русским рабочим в пограничье [об этом см., напр., 9, с. 74]. Эти же «особенности» в период острого спроса на рабочую силу стали аргументами в пользу массового привлечения трудовых мигрантов из Китая в Россию. Китайская миграция теперь всячески поощрялась российским государством: отменялись паспортно-визовые ограничения, был облегчен порядок найма, введены льготы на ввоз рабочих и т.д. [7, с. 212; 12, с. 467].

Высокий российский спрос на дешевую рабочую силу сформировал очаги распределения китайцев внутри государства. География китайской миграции расширялась, иностранные рабочие были востребованы на Дальнем Востоке, в Сибири, на Урале и в регионах Европейской России [14, с. 67; 24, с. 178; 30, с. 11].

Таким образом, существовал комплекс связанных этносоциальных проблем российского-китайского взаимодействия конца XIX – начала XX вв. С одной стороны, миграционная политика Российской империи в отношении дальневосточного фронта была изменчивой, непостоянной. С другой стороны, система восприятия мигрантов противостояла культурной стабилизации в отношениях между этническими группами. За несколько десятилетий до начала Первой мировой войны в стране создавались и поддерживались стереотипы, связанные с китайской экспансией, и в целом с опасностью азиатского населения для россиян (по терминологии В. И. Дятлова – «русской версии общемировой ксенофобии» [10, с. 27]). С третьей стороны, сложившуюся систему этносоциальных представлений и взаимодействий между китайскими мигрантами и условно российскими колонистами на пограничных территориях нарушили производственно-экономические потребности российского государства, которые вызвали увеличение миграционных потоков ино-

странных рабочих, в том числе из Китая. В период Первой мировой войны изменились представления об отдельных азиатских народах. Ключевыми факторами стали военные обстоятельства, мобилизация российских граждан, рост спроса на рабочую силу, приспособление законодательства под экономические потребности государства.

### **Материалы и методы**

Цель работы – показать, каким образом в условиях Первой мировой войны, сопровождаемых стереотипным восприятием «желтых» и оценкой их труда, осуществлялась организация найма и транспортировка «экзотических» рабочих из Китая на территорию Европейского Севера России для участия в строительстве важного стратегического объекта.

Документальную основу статьи составили материалы Национального архива Республики Карелия (далее – НА РК). В фондах архива сохранились документы, содержащие сведения о найме и транспортировке граждан Китая на строительство Мурманской железной дороги в 1916 г.<sup>2</sup> Несмотря на то, что исследователи, занимавшиеся историей Европейского Севера России, обращали внимание на использование труда китайцев на железнодорожных работах во время Первой мировой войны [см., напр.: 3; 8; 29], изучение отдельных вопросов найма и транспортировки трудовых мигрантов в рамках исторической антропологии не проводилось.

### **Результаты**

Одним из крупнейших нанимателей китайских граждан в период Первой мировой войны было Управление работ по постройке Петрозаводск-Сорокской и Мурманской железных дорог (далее – Управление). Подготовка к летнему строительному сезону 1916 г. сопровождалась острой нехваткой рабочих. В отчете о строительстве Мурманской железной дороги сообщалось, что поиск рабочей силы оказался весьма затруднительным, так как «ближайшие ее источники и рынки были использованы» [17, с. 70]. Невозможность нанять русских рабочих<sup>3</sup> сопровождалась распространением информации о положительном опыте использования китайцев в железнодорожном строительстве на Дальнем Востоке, об их профессиональном статусе в этой сфере. Упоминалось о «выдающихся качествах китайцев» в выполнении земляных работ [17, с. 70]. Стереотип эффективного китайца-землекопа<sup>4</sup> в кругу железнодорожного руководства сформировался в процессе создания Китайско-Восточной и Амурской железных дорог (соответственно, 1897 – 1903 гг. и 1907 – 1915 гг. постройки). Поэтому и интерес к квалификационному уровню потенциального рабочего, сфере его деятельности агенты по найму не проявляли. Для них все нанятые китайцы – это «гарантированные землекопы» [18, л. 38]<sup>5</sup>.

В апреле-мае 1916 г. Управлением постройки принято решение о найме десяти тысяч китайских рабочих. Окончательная цифра обусловлена предварительными расчетами с опорой на возможности железной дороги обеспечить беспересадочную транспортировку указанного количества рабочих из китайского Харбина до российского Архангельска в ограниченный промежуток времени [11]. 7 мая 1916 г. в Китай был командирован агент М. Ф. Черниховский «для организации найма и отправки из Харбина до Архангельска китайских рабочих...» [18, л. 2]. В середине мая на Дальний Восток были отправлены и другие агенты Управления. Они занимались приобретением этнографических предметов, повседневно используемых китайцами и необходимых им, по мнению руководства, для жизни по прибытии на место работ<sup>6</sup>. Вещи, удовлетворявшие социально-бытовые потребности, должны были напоминать рабочим «привычную обстановку». Китайцев обеспечивали «особыми решетками для изготовления хлеба по китайскому способу, чашками и палочками для еды, особой обувью (кожаные башмаки и суконные туфли), теплой одеждой и проч.» [17, с. 70].

Китайцев, как и других рабочих Мурманстройки, нанимали на шесть месяцев. Срок окончания работ был оговорен – 1 ноября 1916 г., но китайцам позволялось продлить договор до 1 января 1917 г. По истечении указанного срока Управление дорог, выполнявшее функции работодателя, имело обязательства перед Китайским государством вернуть иностранных граждан на родину (обеспечивая транспорт, питание и сопровождение).

Вербовка рабочих организовывалась при дополнительно нанятых на китайской стороне агентах-подрядчиках – как русских, так и китайских. Обычно договор с рабочими заключали на железнодорожных станциях в разных провинциях и областях. Китайцев нанимали большими партиями, ежедневно вербовалось до 1000 человек [см., напр., 4, л. 67]. К каждой группе прикреплялся сопровождающий. Он должен был направлять свою группу на первоначальный медицинский осмотр, который необходимо было производить на месте, то есть на той станции, где рабочий был вербован. Для этих целей на ту или иную станцию специально приглашался врач.

Однако прием иностранцев одновременно на нескольких станциях большими партиями приводил к серьезным проблемам. Заведующий наемкой китайский рабочих, упомянутый выше М. Ф. Черниковский в одном из заявлений, в июне 1916 г., сообщал: «На станции Куанчензцы будет скапливаться от 500 до 1000 рабочих ежедневно и это обстоятельство обязывает меня иметь там помещение для рабочих, каковые в короткий срок устроить не представляется возможным» [4, л. 67].

В результате для временного размещения рабочих на станциях начали использовать чумные бараки, которые принадлежали Китайско-Восточной железной дороге (далее – КВЖД). Эти помещения арендовались по договоренности Управлений КВЖД и Мурманской железной дороги. Временное пребывание китайцев на местах найма объяснялось необходимостью первоначального медицинского осмотра, по результатам которого производился отбор готовых к дальнейшей отправке.

Сформированные на станциях группы отправлялись в Харбин. Именно он являлся местом, откуда начинался запланированный беспересадочный путь китайцев из Маньчжурии в Архангельск. Там концентрировались все нанятые для нужд Мурманстройки рабочие. В пунктах размещения на ст. Харбин, они вторично подвергались медицинскому осмотру «причем китайцы мылись в бане, и получали новое платье, а старое дезинфицировалось или сжигалось» [20, л. 57 об.]. Процедуру дезинфекции проходили и все вещи, которые китайцы «желали взять с собой» [17, л. 70].

Для отправки рабочих по железной дороге в период с 1 по 25 июня 1916 г. ежедневно в Харбин направлялись десять вагонов. Количество отправленных рабочих зависело от типа поезда, к которому присоединяли вагоны [об изменении правил комплектования поездов для отправки рабочих см. напр.: 30, с. 19–20]. Их могли прицеплять к «товаро-пассажирским поездам» [18, л. 5–5 об.]. В таком поезде китайцев размещали партиями по 300 – 400 человек. Другой способ – соединение выделенных вагонов с маршрутными поездами. В этом случае количество рабочих в партии составляло до 600 человек [20, л. 56].

Таким образом, поезд смешанного типа под № 21 отправлялся из Харбина и следовал через станции Маньчжурия, Иркутск, Красноярск, Омск, Екатеринбург, Вятка, Вологда – в Архангельск. Из десяти выделенных вагонов девять были «приспособлены под перевозку людей, и один крытый вагон для клади по расчету не более двух пудов на человека» [18, л. 11, 88].

Посадка в вагоны производилась по медицинским документам, а также по накладным, которые составлялись на всю партию. Облегченные условия найма и особые законодательные льготы распространялись, как известно, на организованные группы китайских рабочих [12, с. 467; 7, с. 243]. В одной накладной был пред-

ставлен список китайцев, размещенных в одном вагоне. Группы, таким образом, формировались по заранее составленным спискам.

С каждой партией, отправленной из Харбина в Архангельск, ехал один сопровождающий (эти функции выполняли конторщики). Он отвечал в целом за транспортировку и, в частности, за доставку рабочих до конечного пункта, то есть до Архангельска. Сопровождающий был обязан телеграфировать начальству о движении партии из всех крупных станций. Кроме него, каждой группе рабочих полагался один китайский стражник, один доверенный подрядчика (он же русский десятник, стражник), один старший рабочий и один переводчик [18, л. 24; 17, с. 70].

Внутри партий из китайских граждан выделяли одного старшего рабочего и одного стражника. Стражнику полагалось иметь оружие, он был вооружен, как правило, пистолетом. В функции китайского стражника входило соблюдение внутреннего порядка. Эта обязанность вменялась ему, прежде всего потому, что он знал китайский язык. Китайский стражник подчинялся, с одной стороны, руководству партии (т.е. сопровождающему), с другой стороны, русскому стражнику. Таким образом, из завербованных рабочих формировалась команда китайских стражников. От других рабочих внутри поезда ее отличала, прежде всего, униформа. Всем остальным в партии выдавалась однообразная одежда, которая обязательно имела штамп Мурманской железной дороги. Обязанности стражника оплачивались сразу – ему назначали месячное жалованье в размере 25 руб., а также дополнительно суточные (1 руб.) [18, л. 21]. Однако по прибытии в район стройки стражник и старший рабочий не сохраняли свои «должности», часто их переизбирали начальники на местах.

Помимо специальной маркированной одежды китайским рабочим полагались вещи, «купленные в Китае и привезенные на линию» (костюмы серые/белые, носки, кепки, пояса, полотенца, улы, туфли, костюмы ватные, шапки ватные, рукавицы меховые, носки ватные/меховые, одеяла ватные, циновки для постелей). Кроме того, они получали с собой кухонную утварь (ситы, котлы чугунные, тазики, чашки каменные, ложки большие/маленькие, вилки/палочки, чайники, ведра для супа), корытца, корзины.

Вместе с рабочими в поездах перемещались и «продукты китайского питания из Китая» (масло бобовое, перец, чеснок, соя, горошек зеленый, фасоль, сода) [19, л. 41–51]. По пути от Харбина до Екатеринбурга рабочие обеспечивались продовольствием. Расчет сохранялся следующий: получать горячую пищу один раз в сутки. Провиант заготавливался «на переселенческих питательных пунктах» [17, с. 70–71]. Такая же схема была разработана и на участках пути от Екатеринбурга до Архангельска. Для обеспечения горячим питанием рабочих в поездах, на крупных станциях (Екатеринбург, Вятка, Вологда) нанимались помощники.

Руководство предполагало, что при транспортировке иностранных граждан по территории России возникнут этно-социальные противоречия, во-первых, между перевозимыми китайцами и российскими гражданами на остановках, во-вторых, связанные с внутренними разногласиями среди групп рабочих. Главными были языковые проблемы. Преодолевать их в пути следования из Китая в районы Архангельской губернии должны были студенты. Первоначально планировалось сопровождение поездов студентами, говорящими по-китайски. Требовалось 25 человек, по одному студенту на каждую партию рабочих. Этот план оказался нереализованным из-за отсутствия нужного числа сопровождающих. Предлагалось использовать труд отдельных «студентов-восточников», командированных на практику и размещенных на станциях Маньчжурия, Иркутск, Красноярск, Омск, Екатеринбург, Вятка, Вологда, Архангельск. На них возлагались обязанности заготовки продовольствия и обеспечения рабочих пищей, а также вербальное взаимодействие с представителями



местной администрации в случаях жалоб со стороны китайцев или возникновения санитарных и прочих проблем [18, л. 28, 61].

Еще одной проблемой, которая сопровождала каждую партию в пути, являлось переманивание рабочих в другие отрасли экономики. Ситуация виделась руководству особенно тяжелой по дороге в дальневосточных и сибирских районах. Там промышленники организовывали целые компании для перевербовки китайцев. Как только в месте остановки поезда создавалось скопление рабочих, рядом возникали лица, которые занимались промышленной пропагандой. Строительным Управлением по линии следования партий рабочих было разослано предупреждение: «...В крупных центрах по линии Сибирских жж. дд., как то в Чите, Иркутске, Челябинске существуют особые комиссионеры, которые появляются к поездам и, высмотрев следующих в них китайских рабочих, сманивают их с целью наемки для золотых приисков, копей и пр. частных промышленных предприятий» [18, л. 8].

Поскольку транспортировка рабочего из Китая в Архангельск стоила Управлению серьезных затрат (доставка одного человека оценивалась в 90 руб.), администрации потребовалась принимать меры по пресечению каких-либо взаимодействий проезжающих иностранцев с посредниками в местах остановок. Одно из оперативных решений – изоляция вагонов с китайцами на крупных станциях, усиление жандармско-полицейского надзора на стоянках на всем протяжении пути (особенно от станции Маньчжурия до Урала). Путь из Китая через всю страну в Архангельскую губернию и без того сопровождался некоторыми потерями рабочих (заболевших снимали с поезда, были случаи побегов), так что проблема перехода китайцев на другие работы на полпути серьезно волновала Управление.

Для того, чтобы прервать поездку китайского рабочего в район Европейского Севера России, агитаторы использовали военные слухи. Особый успех имели разговоры, поясняющие китайцам, что везут их не на стройку, а «на войну, в окопы, на передовые позиции» [18, л. 84].

Управление призывало все ответственные структуры особо контролировать побег и переходы китайцев к другим работодателям. Утрата рабочих рук являлась более значимой, чем финансовые потери. Потребность сохранить состав транспортируемых рабочих, не допустить потерю рабочей силы администрация аргументировала военными обстоятельствами и условиями «исключительной спешности», в которых происходило строительство Мурманской железной дороги.

В период с 23 мая по 25 июля 1916 г. Управление организовало перевозку из Харбина в Архангельск 23 партий китайских рабочих (всего 9 246 человек) [11]. Каждая партия проводила в пути от 22-х до 30-ти дней. В Архангельск прибыло 5 857 человек, которые впоследствии были отправлены на строительные участки.

### **Заключение**

Анализ архивных материалов показал, что железнодорожная перевозка рабочих из Китая в Россию была строго регламентирована. Руководством производился подробнейший учет каждой отправленной из Харбина в Архангельск партии китайцев. Составление беспересадочного железнодорожного маршрута основывалось не только на знаниях о железнодорожной системе России и Китая, но и на транспортных возможностях, которые могли быть реализованы на разных участках железных дорог Дальнего Востока, Сибири, Урала, Северо-Европейской части России. Отправка людей большими группами, исчисляемыми сотнями людей, требовала высокого уровня организации бытового, социального и медицинского сопровождения. Система представлений о характере, поведении, предпочтениях, опасности китайцев, сформированная обществом в начале XX в. на пограничной российско-китайской территории, сопровождала этническую группу и на рабочих местах в период Первой мировой войны. Вместе с тем потребность в рабочей силе и высокий спрос на рабо-

чих-китайцев, способствовали своеобразной дифференциации мигрантов. В самом примитивном виде разграничивались мигранты, полезные для государства, и те, которые наносили вред стране. К первым относились трудовые мигранты. Во вторую категорию объединялись бандиты, шпионы, нелегальные мигранты, приграничные торговцы (распространители опасных товаров).

Война, нужда в рабочей силе, сжатые сроки строительства дороги, законодательные возможности создания управляемой миграции, – под влиянием всех этих факторов трансформировались образы «врага» и «желтой опасности», что позволило организовать легальные массовые перемещения китайских граждан в Россию.

### *Примечания*

1. Мы принимаем во внимание изменения российского законодательства в области регулирования миграции в регионах, граничащих с Китаем. Тем не менее, полагаем, что данное обстоятельство если и сказывалось, то незначительно на устойчивых представлениях о мигрантах принимающего населения и представителей власти.
2. Строительство Мурманской железной дороги (сокращенное название – Мурманстройка) осуществлялось одновременно на трех участках: Петрозаводск – Сорока (март – декабрь 1915 года); Сорока – Кандалакша (сентябрь 1915 – ноябрь 1916 года); Кандалакша – Мурман (июнь 1915 – апрель 1916 года). Построенные в 1913 – 1917 годах железнодорожные линии Званка – Петрозаводск, Петрозаводск – Мурманск позволили соединить Кольский полуостров (Александровский уезд Архангельской губернии) с Олонецкой и Санкт-Петербургской (Петроградской) губерниями. По завершении строительства эти линии были объединены с Петроградским железнодорожным узлом и составили единую магистраль, получившую уже известное ранее наименование – Мурманская железная дорога.
3. Определитель «русские» здесь и далее не указывает на принадлежность граждан к определенной этнической группе. Называя рабочих русскими, мы соглашаемся с предложением рассматривать эту группу рабочих в качестве обладателей общеимперского русского подданства. Уточнение приведено в одном из примечаний «Краткого очерка постройки железной дороги на Мурманск...» (1916 г.) При этом «в этническом отношении вольнонаемные рабочие принадлежали к различным группам» [17, с. 71 (примечание \*)].
4. В «Кратком очерке постройки...» упоминается о найме маньчжурских рабочих-землекопах. Авторы упоминают о двух группах: китайцах и маньчжурах. Однако затем всех рабочих объединяют в одну группу, называя их китайцами. Никаких указаний, распределяющих «китайцев» на этнические или локальные группы, в документах нам пока не встречалось. По всей видимости, их объединяли в одну категорию «китайцы» по аналогии с русскими рабочими. Таким образом, осуществлялось разделение групп: на рабочих – российских подданных, и рабочих – граждан других государств. Таким образом, «китайцы» – это подданные Китайского государства. Квазиэтноним «китайцы» в архивных материалах употреблялся повсеместно. Если же в документах приводились упоминания о других группах (например, корейцах), использовались обобщенные определители «желтые», «желтолицые», вероятно, как своего рода локальный маркер метаэтнической (азиатской) общности.
5. В указ. статье М. В. Ходякова и Ч. Чжао приводятся сведения о снабжении китайцев в Харбине необходимыми вещами. Среди одежды и посуды авторы отмечают самый «главный инструмент», которым обеспечивали китайцев, – лопаты [30, с. 21].
6. Прибывшие в Архангельск из Харбина китайцы далее были распределены по строительным участкам Архангельской губернии: часть рабочих отправлена на строительство линии от Кандалакши до Колы (3500 человек), часть – на возведение железнодорожного пути от Сороки до Кандалакши (5100 человек) [20, л. 56]. Учитывая географические условия (Север и Крайний Север), социальное окружение (базовое отсутствие других, принимающих китайцев, в районе строительства), бытовую необеспеченность (проживание во временно-устроенных бараках), заботой руководства о потребностях этнических групп было сгладить социальную напряженность в обстоятельствах географически, социально и этнически далеких для китайцев условий пребывания.

### *Список источников и литературы*

1. *Абашин С. Н.* Среднеазиатская миграция: практики, локальные сообщества, транснационализм // *Этнографическое обозрение*. 2012. № 4. С. 3–13.

2. *Арсеньев В. К.* Китайцы в Уссурийском крае ; Нансен Ф.. В страну будущего. М.: Крафт+, 2004. 352 с. Ранее опубликовано: Арсеньев В. К. Китайцы в Уссурийском крае : очерк ист.-этногр. Хабаровск: тип. Канц. Приамур. ген.-губернатора, 1914. 208 с.
3. *Голубев А. А.* Мурманская железная дорога: история строительства (1894 – 1917 гг.) : монография. СПб.: Петербург. гос. ун-т путей сообщения, 2011. 205 с.
4. Государственное бюджетное учреждение Республики Карелия "Национальный архив Республики Карелия" (НА РК). Ф. 320. Оп. 3. Д. 10/71.
5. *Граве В. В.* Китайцы, корейцы и японцы в Приамурье : отчет уполномоч. М-ва иностр. дел В. В. Граве. СПб.: тип. В. Ф. Киршбаума, 1912. 489 с. (Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции ; вып. 11).
6. *Гузей Я. С.* «Желтая опасность»: представления об угрозе с Востока в Российской империи в кон. XIX – нач. XX вв. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Гузей Яна Сергеевна. СПб., 2014. 248 л.
7. *Дацьшен В. Г.* Китайцы в Сибири в XVII–XX вв.: проблемы миграции и адаптации : монография. Красноярск: СФУ, 2008. 306 с.
8. *Дубровская Е. Ю., Кораблев Н. А.* Карелия в годы Первой мировой войны: 1914–1918 : монография. СПб.: Нестор- История, 2017. 432 с.
9. *Дятлов В. И.* Миграция китайцев и дискуссия о «желтой опасности» в дореволюционной России // Вестник Евразии. 2000. № 1 (8). С. 63–89.
10. *Дятлов В. И.* Экзотизация и «Образ врага»: синдром «Желтой опасности» в дореволюционной России // Идеи и идеалы. 2014. № 2 (20), т. 1. С. 23–41.
11. *Змеева О. В.* Трудовые мигранты на Мурманстройке: размышления антрополога о численности китайцев // Труды Кольского научного центра РАН. Сер.: Естественные и гуманитарные науки. 2024. Т. 3, № 2. С. 30–35.
12. *Изаксон Р. А.* Правовые аспекты использования труда мигрантов в период Первой мировой войны // Образование и право. 2023. № 6. С. 464–469.
13. *Кабузан В. М.* Как заселялся Дальний Восток: (вторая половина XVII – начало XX века). Хабаровск: Кн. изд-во, 1973. 192 с.
14. *Ларин А. Г.* Китайские мигранты в России: история и современность. М.: Вост. книга, 2009. 512 с.
15. *Левитов И. С.* Желтая раса. 1. Триумфальное шествие китайцев в Россию. 2. Эмиграция китайских чернорабочих (кули) в новый свет. 3. Что делать? СПб.: тип. инж. Г.А. Бернштейна, 1900. 49 с.
16. *Миграции и диаспоры в социокультурном, политическом и экономическом пространстве Сибири. Рубежи XIX – XX и XX–XXI веков : [сб. ст.] / науч. ред. В. И. Дятлов.* Иркутск: Отгиск, 2010. 640 с.
17. *Мурманская железная дорога.* Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ее района. Пг.: Изд. Упр. по постройке Мурман. ж. д., 1916. 204 с.
18. Национальный архив Республики Карелия (далее – НА РК). Ф. 320. Оп. 3. Д. 70/561.
19. НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 72/587.
20. НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 104/813.
21. *Нестерова Е. И.* Атлантида городского масштаба: китайские кварталы в дальневосточных городах (конец XIX – начало XX в.) // Этнографическое обозрение. 2008. № 4. С. 44–58.
22. *Нестерова Е. И.* Русская администрация и китайские мигранты на юге Дальнего Востока России : (вторая половина XIX – начало XX вв.). Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2004. 372 с.
23. *Панов А. А.* Желтый вопрос в Приамурье : ист.-стат. очерк. СПб.: тип. Ф. Вайсберга и П. Гершунина, 1910. 66 с.
24. *Позняк Т. З.* Миграционные режимы российско-китайской границы на Дальнем Востоке во второй половине XIX – начале XX в. // Известия Алтайского государственного университета. 2011. № 4-1. С. 174–179.
25. *Сенина Е. В.* Образы взаимного восприятия русских и китайцев в русской литературе и публицистике первой половины XX в. : дис. ... канд. филол. наук : 10.01.01 / Сенина Екатерина Владимировна. Благовещенск, 2018. 246 с.

26. Синиченко В. В. Влияние таможенного обложения и паспортно-визовых правил на стоимость «желтого труда» в дореволюционной России // Известия ИГЭА. 2003. № 3-4 (36-37). С. 102–105.
27. Соловьев Ф. В. Китайское отходничество на Дальнем Востоке России в эпоху капитализма (1861–1917 гг.). М.: Наука, 1989. 124 с.
28. Сорокина Т. Н. К вопросу о выработке иммиграционного законодательства для дальневосточных областей России в конце XIX – начале XX в. // Вестник Томского университета. Сер.: История. Краеведение. Этнология. Археология. 2004. № 281. С. 66–69.
29. Трошина Т. И. «Желтый труд» на Европейском севере. Привлечение китайских рабочих на строительство Мурманской железной дороги и порта // Мурманск в истории Российской государственности : сб. докл. междунар. науч.-практ. конф. Екатеринбург: Сократ, 2016. С. 156–161.
30. 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. Abashin, SN 2004, 'Sredneaziatskaya migratsiya: praktiki, lokalnyye soobshchestva, transnatsionalizm' (Central Asian migration: practices, local communities, transnationalism), *Etnograficheskoe obozrenie* (Ethnographic Review), no. 4, pp. 3–13. (In Russ.)
2. Arsenyev, VK 2004, 'Kitaytsy v Ussuriyskom kraye. F. Nansen. V stranu budushchego' (The Chinese in the Ussuri region) in *V stranu budushchego* (To the land of the future), F. Nansen, Kraft+ publ, Moscow. (In Russ.)
3. Golubev, AA 2011, *Murmanskaya zheleznaya doroga. Istoriya stroitelstva (1894 – 1917 gg.)*. (Murmansk Railway. The history of construction (1894–1917)), Peterburg. gos. un-t putey soobshcheniya publ, St. Petersburg. (In Russ.)
4. Gosudarstvennoye byudzhethnoye uchrezhdeniye Respubliki Kareliya "Natsional'nyy arkhiv Respubliki Kareliya" (NA RK) (State Budgetary Institution of the Republic of Karelia "National Archive of the Republic of Karelia"), fund 320, inventory 3, file 10/71. (In Russ.)
5. Grave, VV 1912, 'Kitaytsy, koreytsy i yaponsy v Priamurye: Otchyot upolnomochennogo Mva inostr. del V.V. Grave' (Chinese, Koreans and Japanese in the Amur region: Report of the V.V. Grave, Commissioner of the Ministry of Internal Affairs), *Trudy komandirovannoy po vysochayshemu poveleniyu Amurskoy ekspeditsii* (Proceedings of the Amur Expedition sent by Imperial order), no. 11, tip. V. F. Kirshbauma publ, St. Petersburg. (In Russ.)
6. Guzey, YaS 2014, «Zheltaya opasnost»: predstavleniya ob ugroze s Vostoka v Rossiyskoy imperii v kon. XIX – nach. XX vv. (The Yellow Peril: perceptions of the threat from the East in the Russian Empire in the late 19th – early 20th centuries), PhD thesis, St. Petersburg. (In Russ.)
7. Datsyshen, VG 2008, *Kitaytsy v Sibiri v XVII-XX vv.: problemy migratsii i adaptatsii*. (The Chinese in Siberia in the 17<sup>th</sup> - 20<sup>th</sup> centuries: problems of migration and adaptation), SFU publ, Krasnoyarsk. (In Russ.)
8. Dubrovskaya, EYu & Korablyov, NA, 2017, *Kareliya v gody Pervoy mirovoy voyny: 1914–1918*. (Karelia during the First World War: 1914-1918), Nestor–Istoriya publ, St. Petersburg. (In Russ.)
9. Dyatlov, VI 2000, 'Migratsiya kitaytsev i diskussiya o «zheltoy opasnosti» v dorevolyutsionnoy Rossii' (Chinese migration and the 'yellow peril' debate in pre-revolutionary Russia), *Vestnik Evrazii* (Acta Eurasica), no. 1 (8), pp. 63–89. (In Russ.)
10. Dyatlov, VI 2014, 'Ekzotizatsiya i «Obraz vruga»: sindrom «Zheltoy opasnosti» v dorevolyutsionnoy Rossii' (Exotization and "The Enemy Image": The Syndrome Of "Yellow Peril" in pre-revolutionary Russia), *Ideas and Ideals*, no. 2(20), vol. 1, pp. 23–41. (In Russ.)
11. Zmeyeva, OV 2024, 'Trudovyye migranty na Murmanstroyke: razmyshleniya antropologa o chislennosti kitaytsev' (Migrant workers at Murmanstroyka: reflections of an anthropologist on the number of Chinese), *Trudy Kolskogo nauchnogo centra RAN. Seriya: Estestvennyye i gumanitarnyye nauki* (Transactions of the Kola Science Centre of RAS. Natural Sciences and Humanities Series), vol. 3, no. 2, pp. 30–35. (In Russ.)

12. Izakson, RA 2023, 'Pravovyye aspekty ispolzovaniya truda migrantov v period Pervoy mirovoy voyny' (Legal aspects of the use of migrant labor during the First World War), *Education and Law*, no. 6, pp. 464 – 469. (In Russ.)
13. Kabuzan, VM 1973, *Kak zaselyalsya Dalniy Vostok: (vtoraya polovina XVII – nachalo XX veka)* (How the Far East was settled: (second half of the 17th – beginning of the 20th centuries)), Kn. izd-vo publ, Khabarovsk. (In Russ.)
14. Larin, AG 2009, *Kitayskiye migranty v Rossii. Istoriya i sovremennost* (Chinese migrants in Russia. History and modernity), Vost. Kniga publ, Moscow. (In Russ.)
15. Levitov, IS 1900, *Zholtaya rasa* (The Yellow race), vol. 1. Triumfalnoye shestviye kitaytsev v Rossiyu (The triumphal Chinese march the to Russia.), vol. 2. Emigratsiya kitayskikh chernorabochikh (kuli) v novyy svet (Emigration of Chinese laborers (coolies) to the new World), vol. 3. Chto delat? (What is to be done?), tip. inzh. G.A. Bernshteyna publ, St. Petersburg. (In Russ.)
16. Dyatlov, V (ed) 2010, *Migratsii i diaspory v sotsiokuturnom, politicheskom i ekonomicheskom prostranstve Sibiri. Rubezhi XIX – XX i XX – XXI vekov* (Migrations and diasporas in the socio-cultural, political and economic space of Siberia. The frontiers of the 19<sup>th</sup> – 20<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> – 21<sup>st</sup> centuries), Ottisk publ, Irkursk. (In Russ.)
17. *Murmanskaya zheleznaya doroga. Kratkiy ocherk postroyki zheleznoy dorogi na Murman s opisaniyem yeye rayona* (Murmansk Railway. A brief sketch of the construction of the railway to Murmansk with a description of its area) 1916, Izd. Upr. po postroyke Murman. zh. d. publ, Petrograd. (In Russ.)
18. NA RK, fund 320, inventory 3, file 70/561. (In Russ.)
19. NA RK, fund 320, inventory 3, file 72/587. (In Russ.)
20. NA RK, fund 320, inventory 3, file 104/813. (In Russ.)
21. Nesterova, EI 2008, 'Atlantida gorodskogo masshtaba: kitayskiye kvartaly v dalnevostochnykh gorodakh (konets XIX – nachalo XX v.)' (Atlantis of the urban scale: Chinese quarters in Far Eastern cities (late 19th – early 20th centuries)), *Etnograficheskoe Obozrenie* (Ethnographic Review), no. 4, pp. 44–58. (In Russ.)
22. Nesterova, EI 2004, *Russkaya administratsiya i kitayskiye migranty na yuge Dalnego Vostoka Rossii (vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv.)* (Russian administration and Chinese migrants in the South of the Russian Far East : (second half of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries)), Izd-vo Dal'nevost. un-ta publ, Vladivostok. (In Russ.)
23. Panov, AA 1910, *Zholtyy vopros v Priamurye* (The yellow issue in the Amur region), tip. F. Vaysberga i P. Gershunina publ, St. Petersburg. (In Russ.)
24. Poznyak, TZ 2011, 'Migratsionnyye rezhimy rossiysko-kitayskoy granitsy na Dalnem Vostoke vo vtoroy polovine XIX- nachale XX v.' (Migratory Modes of the Russian-Chinese Border in the Far East at the Second Half of the 19<sup>th</sup>- the Beginning of the 20<sup>th</sup> Centuries), *Izvestiya of Altai State University*, no. 4-1, pp. 174–179. (In Russ.)
25. Senina, EV 2018, *Obrazy vzaimnogo vospriyatiya russkim i kitaytsev v russkoy literature i publitsistike pervoy poloviny XX v.* (Images of mutual perception of Russians and Chinese in the Russian and Chinese literature and journalism of the first half of the 20<sup>th</sup> century), PhD thesis, Blagoveshchensk. (In Russ.)
26. Sinichenko, VV 2003, 'Vliyaniye tamozhennogo oblozheniya i pasportno-vizovykh pravil na stoimost' «zhelтого труда» v dorevolyutsionnoy Rossii' (Influence of imposition of customs duties and passport and visa rules on cost of «yellow labor» in pre-revolutionary Russia), *Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, no. 3–4 (36–37), pp. 102–105. (In Russ.)
27. Solovyov, FV 1989, *Kitayskoye otkhodnichestvo na Dal'nem Vostoke Rossii v epokhu kapitalizma (1861–1917 gg.)* (Chinese seasonal work in the Russian Far East during the era of capitalism (1861–1917)), Nauka publ, Moscow. (In Russ.)
28. Sorokina, TN 2004, 'K voprosu o vyrabotke immigratsionnogo zakonodatel'stva dlya dal'nevostochnykh oblastey Rossii v kontse XIX – nachale XX v.' (On the development of immigration legislation for the Russian Far Eastern regions in the late 19th – early 20th centuries), *Vestnik Tomskogo universiteta. Ser.: Istoriya. Krayevedeiye. Etnologiya. Arkheologiya*, no. 281, pp. 66–69. (In Russ.)
29. Troshina, TI 2016, '«Zholtyy trud» na Yevropeyskom severe. Privlecheniye kitayskikh rabochikh na stroitel'stvo Murmanskoy zheleznoy dorogi i porta' ("Yellow labor" in the

European North. Attracting Chinese workers to the construction of the Murmansk Railway and port), *Murmansk v istorii Rossiyskoy gosudarstvennosti. Sbornik dokladov mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* (Murmansk in the history of Russian statehood : collection of reports of the international scientific and practical conference), Socrat publ, Yekaterinburg, pp. 156–161. (In Russ.)

30. Khodyakov, MV & Zhao, Ch 2017, 'Trudovaya migratsiya kitaytsev v Rossiyu v gody Pervoy mirovoy voyny' (Chinese Labor Migration to Russia during the First World War), *Modern history of Russia*, no. 1. pp. 7–30. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию: 13.06.2024

Одобрена после рецензирования: 13.09.2024

Принята к публикации: 13.09.2024

The article was submitted: 13.06.2024

Approved after reviewing: 13.09.2024

Accepted for publication: 13.09.2024