

ИСТОРИЯ / HISTORY

Китайские рабочие на строительстве КВЖД 1898–1900 гг.

© 2024

DOI: 10.31857/S0131281224010095

Дацзышен Владимир Григорьевич

Доктор исторических наук, профессор, Институт демографических исследований Федерального научно-исследовательского социологического центра РАН (адрес: 119333, Москва, ул. Фотиевой, 6, корп. 1); Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Астафьева (адрес: 660049, Красноярский край, Красноярск, улица Ады Лебедевой, 89).
ORCID: 0000-0001-6471-8327. E-mail: dazishen@mail.ru

*Статья поступила в редакцию 26.01.2024.**Аннотация:*

В российской историографии строительства Китайской Восточной железной дороги сложилась традиция изучения вклада россиян в строительство дороги и города Харбина. Однако наряду с русскими здесь работали китайцы, которые с первых дней строительных работ составляли большинство рабочих. Опираясь на свидетельства русских строителей КВЖД и первых исследователей дороги, восстанавливается историческая картина участия китайцев в строительстве дороги и города Харбина, выявляется комплекс вопросов и проблем, связанных с привлечением китайцев на стройку, организацией работ, взаимоотношением представителей двух народов и государств. Для работы привлечены как опубликованные материалы, так и документы, хранящиеся в архивных фондах России и США, документы русского и китайского происхождения. Хронологические рамки исследования ограничены первым этапом строительства Китайской Восточной железной дороги (1898 — начало 1900 гг.). Первые китайские рабочие прибыли на место строительства с русскими инженерами или были набраны на месте. Затем было набрано и отправлено на строительные работы несколько десятков тысяч китайцев, в подавляющем большинстве посредством больших контрактов, заключенных в провинциях Шаньдун и Чжили (Хэбэй). Первым и самым значимым китайским подрядчиком, организовавшим поставку рабочих и организацию их работ, был предприниматель Цай Ляньби, сотрудничавший с начальником строительства инженером А.И. Юговичем. Первый опыт русско-китайского взаимодействия на строительстве КВЖД был сложным и противоречивым, однако в целом он был успешным, что и обусловило будущее плодотворное русско-китайское взаимодействие на КВЖД на протяжении нескольких десятилетий.

Ключевые слова:

Китайская Восточная железная дорога, китайские рабочие, Харбин, Цай Ляньби, строительство КВЖД.

Для цитирования:

Дацзышен В.Г. Китайские рабочие на строительстве КВЖД 1898–1900 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 2024. № 1. С. 109–124. DOI: 10.31857/S0131281224010095.

Важнейшим событием в истории Северо-Восточного Китая и русско-китайских отношений было строительство Китайской Восточной железной дороги в 1897–1903 гг. Это было сложнейшее мероприятие, не знавшее аналогов в истории. На территории Китая, в тысячах километров от экономически развитых и относительно густо заселенных районов России в кратчайшие сроки была построена железная дорога протяженностью более двух с половиной тысяч километров. Успех этого предприятия зависел от слаженности работы русских и китайских рабочих и специалистов.

В отечественной историографии история строительства КВЖД неизменно привлекает внимание исследователей. Однако в советской и российской историографии основное внимание уделяется российскому освоению Северо-Восточного Китая и пробле-

мам русскоязычной общины Харбина. В многочисленных работах рассмотрены и различные проблемы, связанные с русско-китайским взаимодействием в Северо-Восточном Китае в конце XIX — начале XX вв.

Вопросы привлечения китайского труда на строительство КВЖД поднимались уже в первом большом обобщающем труде по истории КВЖД — работе Е.Х. Нилуса «Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги». Он писал: «Немаловажным препятствием являлось... отсутствие на месте рабочих рук, а, между тем, их... потребовались десятки, даже сотни тысяч. Китай славится многочисленностью своего населения, и рабочие руки, невзыскательные и выносливые, вскоре нашлись, но надо было доставить их на место работы из южных провинций Китая, научить их европейским приемам работы в чуждом и новом для них деле железнодорожного строительства...»¹. Исследователь на страницах книги не только озвучил проблемы, но и привел некоторые статистические данные, поместил пространные отрывки из воспоминаний первых строителей, таких как инженер С.Ц. Оффенберг. Тем не менее в «Историческом обзоре КВЖД» Е.Х. Нилуса не было выделено ни одного раздела или параграфа, специально посвященного проблемам китайского труда на КВЖД.

У истоков современной историографии вопроса лежит работа известного российского востоковеда Г.В. Мелихова, который, так же был выходцем из Харбина. Г.В. Мелихов писал: «На постройку КВЖД с 1899 г. инициативе А.И. Юговича стали приезжать десятки тысяч законтрактованных китайских рабочих... участие трудового китайского населения в постройке дороги, да и города Харбина, было велико»². А далее он приводит утверждение одного из старожилов Харбина: «все грандиозное дело постройки, все мосты, выемки, дома и другие сооружения дороги и ее оборудование сделаны китайскими руками»³.

В дальнейшем российские ученые постепенно расширяли круг изучаемых проблем и публиковали документы, отражающие историю строительства КВЖД⁴. Но работ, специально посвященных китайским рабочим на КВЖД, так и не появилось, китайский труд на КВЖД остается изученным недостаточно.

Говоря о китайской историографии, следует отметить, что нам не удалось найти исследований, специально посвященных проблемам китайских рабочих на КВЖД. До конца XX в. китайские историки, особенно жившие и работавшие в Хэйлунцзяне, старались избегать вопросов истории строительства КВЖД, существовала традиция в работах по истории Харбина и истории Северо-Восточного Китая нового времени вообще КВЖД не упоминать⁵. Лишь некоторые проблемы истории строительства дороги нашли отраже-

¹ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 г.г. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 58.

² Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М.: Наука. Главная редакция восточной литературы, 1991. С. 47–48.

³ Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М.: Наука. Главная редакция восточной литературы, 1991. С. 48.

⁴ Дацышен В.Г. Русско-китайская война. Маньчжурия 1900 г. СПб., 1996. С. 40–45; Василенко Н.А. Первостроители КВЖД. К 100-летию магистрали // *Россия и АТР*. 2003. № 4 (42). С. 62–66; Казанцев В.П., Салогуб Я.Л. «Управление железной дороги... принимает все меры, чтобы постройка дороги не подняла цены...». Аналитическая записка военного разведчика Б.Л. Громбчевского о ходе строительства КВЖД. 5 сентября 1898 г. // *Отечественные архивы*. 2014. № 6. С. 98–110.

⁵ Дацышен В.Г. Современная китайская историография о значении КВЖД // *Дальний Восток России — Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества / Материалы международной научно-практической конференции*. Хабаровск: Изд. дом «Частная коллекция», 1998. С. 13–15.

Для исследования мы привлекли различные источники российского происхождения. В числе выявленных в фондах Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИАДВ) документов делопроизводственного характера большую ценность представляет «Аналитическая записка пограничного комиссара Амурской области полковника Генерального штаба Б.Л. Громбчевского Приамурскому генерал-губернатору Н.И. Гродекову о ходе строительства КВЖД»¹². В фонде «Комитет Сибирской железной дороги» Российского государственного исторического архива (РГИА) имеются документы, отражающие численность китайских рабочих на КВЖД, их зарплаты и проч.¹³ Среди источников личного происхождения наиболее содержательными являются воспоминания инженера С.Ц. Оффенберга, воспроизведенные в рукописях Е.Х. Нилуса и частично им опубликованные. В архиве хранится черновой машинописный текст «Пер-

¹³ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 267.

вые опыты организовать земляные работы на V строительном участке»¹⁴ с пометкой карандашом «Будет помещено полностью в "приложении"». В конце текста стоит фамилия автора воспоминаний — Оффенберг. Авторство подтверждается еще и тем, что выдержки из него обильно цитировались в «Историческом обзоре КВЖД» Е.Х. Нилуса с указанием на то, что это воспоминания инженера С.Ц. Оффенберга¹⁵.

Участие китайцев в строительстве КВЖД отражено в визуальных источниках. Китайских рабочих можно увидеть на фотографиях, сохранившихся в архивохранилищах или напечатанных на страницах книг. Судя по фотографиям, размещенным в работе Е.Х. Нилуса, китайцы привлекались на работу Обществом КВЖД с начала изыскательских работ. На сайте Приморского краевого отделения РГИО — Общества изучения Амурского края (ОИАК) выложена коллекция фотографий, переданных библиотеке племянником офицера Охранной стражи КВЖД П. Зарэмбы польским профессором П.П. Зарэмба. На некоторых фотографиях, таких как «Харбин. Тяжелый труд китайских рабочих», «Харбин. Китайские рабочие идут на работу» и др., запечатлены китайские рабочие на строительстве КВЖД в 1898–1901 гг.¹⁶ В Архиве Общества изучения Амурского края сохранился альбом «Постройка Восточного отделения КВЖД в 1899 г.»¹⁷. На фотографиях, сделанных японцем Кавамото непосредственно по линии строительства дороги, рядом с русскими везде находятся и китайские рабочие, в традиционной одежде, с носилками или лопатами.

История КВЖД начинается с 1896 г. Контракт на постройку и эксплуатацию Китайской Восточной железной дороги был подписан 16 (28) августа 1896 г. Формальной датой начала строительства КВЖД стало 16 (28) августа 1897 г., когда состоялась торжественная церемония открытия строительных работ в районе станицы Полтавка на русско-китайской границе. Но в 1922 г. в Харбине за начало строительства КВЖД было принято прибытие на место будущего Харбина первой партии руководителей КВЖД во главе с помощником главного инженера С.В. Игнациусом, и произошло это 28 мая (11 июня) 1898 г.¹⁸ Завершение строительства КВЖД относится к 1903 г., когда дорога была сдана в эксплуатацию. При этом важнейшим событием, разделившим историю строительства КВЖД на два различных этапа, стало восстание ихэтуаней летом 1900 г., когда были остановлены строительные работы, а часть китайские рабочих участвовали в разрушении построенной ими дороги¹⁹. Таким образом, хронологические рамки нашего исследования ограничиваются 1898 — началом 1900 гг.

Строительство железной дороги длиной около 2,5 тыс. километров требовало огромного числа рабочих, и рабочие были нужны немедленно. Е.Х. Нилус в своем исследовании указывал, что на строительстве КВЖД «требовалось временами до двухсот тысяч рабочих рук»²⁰. В заметке известного знатока Китая П. Россова, напечатанной в хабаров-

¹⁴ Оффенберг С.Ц. Первые опыты организовать земляные работы на V строительном участке // *Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. (HE3290). С. 6. № 71. V. 2:3. Л. 1–8.*

¹⁵ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. Т. 1. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Тов-ва «Озо», 1923. 690 с.

¹⁶ Харбин и Маньчжурия. 1898–1906. Фотоальбом к статье Ежи Чаевски, Ерёмна С.Ю. «Павел Зарэмба (Paweł Zaremba, 1876–1916) офицер Охранной стражи КВЖД и неизвестный фотограф Харбина и Маньчжурии» // *Общество изучения Амурского края.*

URL: <http://oiak.prf/fotoalbom/kharbin-i-manchzhuriya-1898-1906> (дата обращения: 02.01.2024).
¹⁷ АОИАК. Ф. Ф/ф. Оп. 1. Д. 195.

¹⁸ Нилус Е.Х. 25-летний юбилей КВЖД // *Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. HE3290. С. 6. № 71. V. 2:3. Л. 2.*

¹⁹ Дацышен В.Г. Русско-китайская война. Маньчжурия 1900 г. СПб., 1996. 144 с.

²⁰ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. Т. 1. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Тов-ва «Озо», 1923. С. 185.

ской газете в мае 1897 г., говорилось: «Чиновник особых поручений при канцелярии министра финансов и представитель Русско-китайского банка в Пекине, г. Покотиллов ведет самые длительные сношения с Китайским правительством, относительно постройки железной дороги в Маньчжурии. К работам предположено приступить с возможной поспешностью, этой же весной, не позже мая месяца»²¹. Таким образом, первой проблемой для КВЖД стал вопрос о рабочей силе, необходимой для строительства дороги.

Русское население в восточных, приграничных с Китаем, районах было немногочисленным, а вербовка большого числа рабочих в Европейской России, перевозка их на многие тысячи километров, обеспечение и содержание в чуждых для русского человека условиях требовали огромных затрат и времени. Первоначально ставка была сделана на строителей Уссурийской железной дороги. Как раз летом 1897 г. было в основном закончено ее строительство, 1 сентября «прибыл в Хабаровск первый сквозной поезд из Владивостока»²². Но для русских строителей в основной своей массе работа на новой стройке оказалась малопривлекательной. Е.Х. Нилус писал: «По прибытии во Владивосток строительное управление охотно приглашало на свою службу агентов только что законченной постройкой Уссурийской линии, но и те шли неохотно, отчасти рассчитывая остаться на эксплуатации той же Уссурийской линии, а отчасти справедливо стремясь к заслуженному отдыху»²³. Еще в 1897 г. по результатам специального исследования строительства Уссурийской дороги был сделан вывод: «Свойства русского землекопа слишком известны... но дело в том, что между этими 3 800 человек являлись землекопами только очень немногие и то в виде исключения. Толковые, развитые, сильные и энергичные, они избегали вполне невыгодных для них и тяжелых земляных работ»²⁴.

Три провинции Северо-Восточного Китая, по которым должна была пройти КВЖД, хоть и были по китайским меркам слабозаселенными, но в сравнении с соседними российскими территориями население там было довольно значительное. По данным, приведенным в исследовании Е.Х. Нилуса, население только провинции Хэйлунцзян составляло накануне постройки 408 тыс. чел.²⁵ Не меньшим было, очевидно, и население провинции Цилинь, на территории которой был построен Харбин. В населенных пунктах, оказавшихся на территории будущего Харбина, уже имелось население. Китайские исследователи указывают: «Население г. Харбина, образованного в результате объединения нескольких деревень, включая нынешние районы Сисяфан, Наньган и Даоли, было... менее 5 тыс. чел.»²⁶. В работе Е.Х. Нилуса говорится, что на месте Харбина в 1898 г. были небольшие китайские населенные пункты Чинхэ, Сытыза, Фудзянь, Лахонтен, Синдиган, Модягоу²⁷. В это время китайская колонизация Северо-Восточного Китая шла успешно, но колонизируемые земли поглощали вновь прибывавшие рабочие руки.

Руководство КВЖД не без основания надеялось на привлечение и китайских рабочих, освободившихся после завершения строительства Уссурийской железной дороги. В феврале 1897 г. штаб-офицер для особых поручений при командующем войсками При-

²¹ *Приамурские ведомости*. 1897. 25 мая. С. 12.

²² *Приамурские ведомости*. 1897. 7 сентября. С. 1.

²³ *Нилус Е.Х.* Очерки быта и правового положения служащих КВЖД // *Hoover Institution Archives*. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. (HE3290). С. 6. № 71. V. 2:2. Л. 1.

²⁴ Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 101.

²⁵ *Нилус Е.Х.* Китайская Восточная железная дорога /ее положение и нужда/ 1. Краткая история дороги ее правовое положение // *Hoover Institution Archives*. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. Accession No. XX728–16/11. Л. 4.

²⁶ *Чэнь Цююзе.* Влияние КВЖД на численность населения Харбина // *Россия и АТР*. 2011. № 1. С. 81.

²⁷ *Нилус Е.Х.* Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 гг. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 130.

амурского военного округа полковник А.А. Трусов подготовил по поручению Приамурского генерал-губернатора записку «Рабочие элементы на постройке Уссурийской железной дороги». Данная работа была проделана с учетом будущих задач «приложения железной дороги через Маньчжурию»²⁸. Кроме того, А.А. Трусов готовил и «записку от организации постройки маньчжурской железной дороги»²⁹.

Полковник А.А. Трусов пришел к выводу о безальтернативности китайского труда при железнодорожном строительстве на Дальнем Востоке. В документе говорилось: «собственно земляные работы являются самыми тяжелыми из всех прочих видов на постройке дороги и обуславливают собой подавляющее число китайских землекопов»³⁰. При «ничтожности заработка» в этой сфере, русский на Дальнем Востоке предпочитал найти другую работу, а «китайский рабочий трудолюбив, способен легко переносить трудность обстановки и чрезвычайно умерен в своих потребностях»³¹.

Однако даже при условии того, что значительная часть китайцев-рабочих пришли за своими подрядчиками в Маньчжурию, это не могло закрыть проблему рабочих рук на новой стройке. С первых же дней встал вопрос о завозе китайских рабочих из густонаселенных центральных районов Китая. Китайские историки, говоря о начале строительства КВЖД, пишут: «...сил у русских было недостаточно, поэтому приглашались и китайские рабочие (сотни тысяч) из провинций Шаньдун, Хэбэй и др.»³².

Строительство Китайской Восточной железной дороги началось летом 1898 г., когда первые отряды строителей во главе с русскими начальниками строительных участков прибыли на будущую дорогу. Китайские рабочие были в составе первых отрядов, продвигавшихся от российской границы к своим строительным участкам. В Харбине в мае-июне 1898 г., как писал Е.Х. Нилус: «Привезенный штат русских рабочих, усиленный партией китайцев из г. Ашихэ, в короткий срок привел фанзы в более или менее приличный вид»³³.

Проблемы рабочих рук на строительстве КВЖД в самом начале работ отражены в очерке воспоминаний «Первые опыты организовать земляные работы на V строительном участке». Современник писал: «Но как начать такие работы, когда мы с трудом могли только найти в Цицикаре плохих китайских плотников, которые были заняты исключительно постройкой для нас зимних барков и то под руководством привезенных из Владивостока 5-ти русских плотников. Даже о земляных работах в мягких грунтах местные китайцы не имели понятия»³⁴.

Центром строительства КВЖД и главным местом сосредоточения китайских рабочих стал основанный 28 мая (11 июня) 1898 г. на берегу Сунгари город Харбин. Именно сюда переехало Строительное управление КВЖД. В середине лета 1898 г. газета «Восточное обозрение» сообщала: «По слухам, дошедшим до газеты, решено прекратить изыскания и приступить к работам; около Хуланчена будет возведен почти це-

²⁸ Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 104.

²⁹ Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 104.

³⁰ Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 101.

³¹ Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 101.

³² Чэнь Цюцзе. Влияние КВЖД на численность населения Харбина // *Россия и АТР*. 2011. № 1. С. 81.

³³ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 гг. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 129.

³⁴ *Оффенберг С.Ц.* Первые опыты организовать земляные работы на V строительном участке // *Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. (HE3290). С. 6. № 71. V. 2:3. Л. 1.*

лый город для главного строительного управления; до пятнадцати тысяч рабочих будет сосредоточено здесь»³⁵.

Центром строительных работ в 1898 г. был район Харбина. В конце лета 1898 г. этот район посетил пограничный комиссар Амурской области полковник Б.Л. Громбчевский. Будучи опытным исследователем и знатоком Китая, он собрал данные о состоянии строительства дороги, которые и представил в сентябре 1898 г. в «Аналитической записке пограничного комиссара Амурской области полковника Генерального штаба Б.Л. Громбчевского Приамурскому генерал-губернатору Н.И. Гродекову о ходе строительства КВЖД»³⁶. Сам Б.Л. Громбчевский содержание своей работы скромно охарактеризовал как «в общих чертах сведения, сообщенные мне руководителями всего дела» и даже «Личные впечатления мои, вынесенные, впрочем, из совершенно поверхностного ознакомления с делом», но приписав: «Я старался изложить их объективно, по возможности не придавая веры массе всевозможных рассказов и заявлений, исходящих от обиженных или недовольных дорогой»³⁷. В действительности же, полковник Б.Л. Громбчевский к этому времени был уже известным исследователем, имевшим большой опыт работы в Китае и с китайцами, и не только в Западном Китае, но и в Маньчжурии. Кроме полученных от строителей дороги сведений, он представил личные наблюдения, критические замечания и собственные суждения.

Согласно данным, полученным Б.Л. Громбчевским, летом 1898 г. наиболее активно и успешно работы продвигались на 9-м строительном участке инженера С.Н. Хилкова — на участке между пристанью на Сунгари и городом Ажэхэ (Ашихэ). Это подтверждается и работами Е.Х. Нилуса, писавшего о китайских рабочих в Харбине: «Обыкновенно рабочие прибывали с юга сразу большими партиями, их разбивали на группы и вели в так называемый рабочий поселок... рассчитан он был примерно на 1000 человек, но всегда в нем наблюдалось переполнение»³⁸. На строительстве города Харбина согласно данным Е.Х. Нилуса «Работали главным образом китайцы, которых поставлял подрядчик Цай-лин-би»³⁹.

На строительном участке между Сунгари и Ажэхэ, согласно донесению Б.Л. Громбчевского, было до 15 тыс. рабочих, а всего на строительстве КВЖД летом 1898 г. их было занято до 30 тыс. человек. Е.Х. Нилус писал, что прибывший весной 1898 г. во Владивосток товарищ председателя Правления Общества КВЖД С.И. Кербедз сообщал в Санкт-Петербург: «Законтрактовано 15000 рабочих из Чифу и Тянь-цзина на сходных условиях»⁴⁰. В аналитической записке Б.Л. Громбчевского говорилось, что только «один из главных подрядчиков, китаец Целили, поставил 30 т. рабочих»⁴¹.

Летом 1898 г. строительные работы на КВЖД начались не на всем протяжении линии будущей железной дороги. Собственно земельные работы, которые были невозможны без китайского труда, начались лишь на четырех строительных участках. И в работе Е.Х. Нилуса говорилось, что из-за дефицита рабочих рук начать работы на всех строительных участках одновременно не удалось. Он пишет: «Местных рабочих здесь

³⁵ Н.К. О том, что делается на Востоке // *Восточное обозрение*. 1898. № 84. 19 июля. С. 2.

³⁶ РГИАДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 310; Датышен В.Г. Русско-китайская война. Маньчжурия 1900 г. СПб., 1996. С. 42–44.

³⁷ РГИАДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 310. Л. 6.

³⁸ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 г.г. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 146.

³⁹ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 г.г. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 134.

⁴⁰ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 г.г. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 68.

⁴¹ РГИАДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 310. Л. 4 об.

почти не было; люди, законтрактованные в 1898 году Строительным Управлением и Тяньцзиня, рассыпались по участкам ближним к Харбину; только в следующем году, после того, как из внутреннего Китая было переброшено на постройку дороги несколько десятков тысяч рабочих, можно было успешно наладить на 6-м участке как земляные, так и все прочие работы»⁴².

С самого начала строительства КВЖД кроме партий рабочих, законтрактованных в центральных районах Китая, на дорогу прибывали и китайцы, работавшие на Уссурийской дороге или нанятые инженерами в Амурской области или в городах Северо-Восточного Китая. Начальник 5-го строительного участка в центре восточной линии КВЖД инженер С.Ц. Оффенберг вспоминал о начале работ летом 1898 г.: «Постепенно стали появляться китайцы-рабочие, сначала — единичные, а затем — целыми артелями; мы их принимали по рекомендации наших переводчиков. Среди рабочих оказались уже знакомые с плотничным делом, из числа работавших ранее на постройке Уссурийской дороги»⁴³.

В отдаленные от Харбина районы летом 1898 г. больших партий китайских рабочих с юга еще не поступило, и местные начальники пытались разными способами решать проблему нехватки рабочих рук. В воспоминаниях инженера С.Ц. Оффенберга говорится об отправке техника в Благовещенск за инструментом, материалами и новыми рабочими: «... мы решили нанять артель рабочих, знакомых с подрывными работами, которые иногда приходится вести на приисках... Несмотря на самые энергичные поиски за рабочими, знакомыми с подрывными работами, в Благовещенске найдено было всего около 80-ти человек, в том числе около 20 русских»⁴⁴. Всего в Благовещенске в конце 1898 г. для работы на этом строительном участке удалось набрать около 120 человек — рабочих и мастеровых⁴⁵.

К началу строительства КВЖД русские накопили богатый опыт организации китайского труда посредством системы китайских подрядов. Подрядчиками выступали состоятельные китайцы, через которых русские инженеры-подрядчики и решали все финансовые, организационные бытовые и прочие вопросы.

В «Аналитической записке пограничного комиссара Амурской области полковника Генерального штаба Б.Л. Громбчевского Приамурскому генерал-губернатору Н.И. Гродекову о ходе строительства КВЖД» в сентябре 1898 г. впервые упоминается имя главного китайского подрядчика, правда в сильно искаженном виде — «Целили»⁴⁶. В «Историческом обзоре КВЖД» Е.Х. Нилуса говорится о «Цай-лин-би, которого можно считать как бы родоначальником китайских подрядчиков»⁴⁷. Действительно, согласно китайским архивным документам первым крупным китайским подрядчиком на строительстве КВЖД был Цай Ляньби (蔡连璧). Этот китайский предприниматель уже летом 1897 г. сопровождал главного инженера А.И. Юговича в поездке по местам будущего строительства КВЖД. Следует отметить, что вместе с ними по Маньчжурии ездил будущий известный государственный деятель Лю Цзинжэнь (刘镜人), занимавший ответст-

⁴² Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 гг. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 82.

⁴³ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 гг. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 74.

⁴⁴ Оффенберг С.Ц. Первые опыты организовать земляные работы на V строительном участке // *Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. (HE3290).* С. 6. № 71. V. 2:3. Л. 2.

⁴⁵ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 гг. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 94.

⁴⁶ РГИАДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 310.

⁴⁷ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. Т. 1. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Тов-ва «Озо», 1923. С. 94.

венные посты в Хэйлунцзяне и Цзилине, а также посланника Китайской Республики в Санкт-Петербурге⁴⁸. В феврале 1898 г. Цай Ляньби подписал с А.И. Юговичем соглашение о наборе и поставке на строительные работы 15 тыс. рабочих и 90 «прорабов»⁴⁹.

В российской литературе чаще всего пишут о подрядчике Тифонтае – китайце по имени Цзи Фэнтай (纪凤台), принявшем российское подданство еще до начала строительства КВЖД. Г.В. Мелихов утверждал, что «большую помощь при строительстве КВЖД оказали и такие крупные китайские подрядчики, как Тифонтай (Цзи Фэнтай) и Лю Тай»⁵⁰. В источниках чаще всего Тифонтай упоминается в связи со строительством Южной линии КВЖД и порта Дальний. Кроме того, на Южной ветке КВЖД, согласно Е.Х. Нилусу, «Земляные работы... были сданы Гиршманом чрезвычайно удачно группе лиц, с участием в ней подрядчиков Ван-и-сана, Сун-тьен-шена, Ти-фон-тая и других, при ручательстве за этих лиц со стороны Русско-Китайского банка. Были доставлены крупные партии тьянцзинских землекопов»⁵¹. Среди подрядчиков КВЖД следует назвать крупного торговца Ли Вачана. Он имел торговую фирму в Благовещенске, был комиссионером «Хэйлунцзянской золотопромышленной компании». Ли Вачан имел не только высшее образование, но и китайскую ученую степень, говорил и писал по-русски, воспитывал племянников в русских семьях, учил русскому языку жену и сына⁵². Пограничный комиссар Амурской области Б.Л. Громбчевский ходатайствовал о награждении Ли Вачана за «услуги Русско-китайскому банку и строительству КВЖД». Ходатайство Б.Л. Громбчевского было поддержано заведующим отделением Русско-китайского банка в Благовещенске, подрядчик КВЖД Ли Вачан высочайшим повелением от 3 июля 1899 г. был награжден орденом Св. Станислава 3-й степени.

В 1899 г. масштабы привлечения китайских рабочих, как и собственно масштабы строительных работ, значительно возросли. Е.Х. Нилус писал, что «в сезон 1899 года... подрядчику Цай-лин-би удалось сосредоточить на 10-м участке несколько тысяч рабочих»⁵³. Исследователь истории КВЖД указывает, что в 1899 г. заместитель главного инженера КВЖД С.В. Игнациус, ездивший в Шанхай и Чифу, нанял до 70 тыс. рабочих⁵⁴. В очерке воспоминаний «Первые опыты организовать земляные работы на V строительном участке» говорилось: «К концу лета привезенные из Благовещенска китайцы инструктора были распределены по всему участку на протяжении 120 верст. Количество прибывших на работу китайцев увеличилось до 2.000 человек»⁵⁵. В район станции Чжаланьтунь первые партии китайцев-рабочих, законтрактованных на юге, прибыли в начале весны 1900 г.

⁴⁸ Нилус Е.Х. Русские консульства в Маньчжурии // *Hoover Institution Archives*. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. HE3290. С. 6. № 71. V. 2:3. Л. 16–17.

⁴⁹ 清代黑龙江历史档案选编 (光绪朝二十一年 — 二十六年). Циндай Хэйлунцзян линши данань суаньбянь (Гуансюй чао эршии нянь — эршиллю нянь: [Сборник архивных документов по истории провинции Хэйлунцзян эпохи Цин (21–26 годы правления императора Гуансюя)]. 哈尔滨黑龙江人民出版社. 1987年. 第 220页.

⁵⁰ Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М.: Наука. Главная редакция восточной литературы, 1991. С. 49.

⁵¹ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 г.г. Т. 1. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Тов-ва «Озо», 1923. С. 105.

⁵² РГИАДВ. Ф. 702. Оп. 7. Д. 50.

⁵³ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 г.г. Т. 1. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Тов-ва «Озо», 1923. С. 97.

⁵⁴ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 г.г. Т. 1. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Тов-ва «Озо», 1923. С. 185.

⁵⁵ Оффенберг С.Ц. Первые опыты организовать земляные работы на V строительном участке // *Hoover Institution Archives*. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. (HE3290). С. 6. № 71. V. 2:3. Л. 7.

Расширилась и деятельность китайских подрядчиков. Говоря о 1899 г., Е.Х. Нилус писал: «от крупных китайских предпринимателей выделились более мелкие и образовались самостоятельные партии... Цай-лин-би... установив работы в районе Харбина, перестал там быть необходимым и перенес свои конторы на восточную, южную и западную линии»⁵⁶. К лету 1900 г. на линии КВЖД работало более 70 тыс. китайских рабочих, привезенных через Инкоу и Владивосток, не считая местных китайцев⁵⁷. А накануне восстания ихэтуаней в 1900 г. коммерческий агент КВЖД А.К. Карпов «доставил на постройку главной линии свыше 100.000 рабочих»⁵⁸.

Китайские рабочие принимались на работу на строительство КВЖД примерно на тех же условиях, что и прежде на строительство Уссурийской железной дороги. Примерно такой же была и оплата труда. Правда, начальник 5-го строительного участка, говоря о начальном этапе строительных работ, указывал на сложности с расчетом с китайскими рабочими: «к деньгам русским китайцы относились еще недоверчиво. Приходилось вести счет на ланы, частью на диао»⁵⁹. Пограничный комиссар Амурской области Б.Л. Громбчевский сообщал, что китайские подрядчики поставляли рабочих по 25 копеек в сутки. Эти данные подтверждаются другими архивными документами, где было зафиксировано, что поденная плата составляла чернорабочего 20 коп., а плотника — 30 коп.⁶⁰ В «Историческом обзоре КВЖД» отмечается: «Скромная оплата китайского труда (поденным рабочим иногда платили не более 30 коп. в день»⁶¹. В качестве сравнения можно отметить, что китайские рабочие на строительстве Уссурийской железной дороги получали по 15 руб. в месяц⁶².

Китайские рабочие далеко не всегда получали установленную для них оплату труда. В опубликованной в томской газете заметке «Приморская область (Наплыв китайцев)»: «...у некоторых подрядчиков на ветке Восточно-Кит. дор. китайцы работают по 12 коп. в день»⁶³. Однако из содержания заметки можно предположить, что редакция газеты плохо себе представляла ситуацию с китайским трудом на Дальнем Востоке, ошибочно утверждая об избытке китайских рабочих рук, а приведенные цифры могли отражать случаи, когда китайских рабочих обсчитывали или обманывали при расчете. На это же указывал и полковник Б.Л. Громбчевский, утверждая, что подрядчики обсчитывали рабочих, выдавая лишь от 6 до 12 копеек за отработанный день. Здесь необходимо отметить, что злоупотребления и ущемление прав и интересов китайских рабочих на КВЖД не было обусловлено их национальностью. Русские рабочие, даже работавшие на российской территории, находились в схожих условиях. Летом 1898 г. газета «Восточное обозрение» указывала, что рабочие на строительстве железной дороги в Забайкалье были бесправными. Зарплата была маленькой и выдавалась нерегулярно, медицинской помощью они не были обеспечены, а из-за плохого питания часто болели цингой⁶⁴.

⁵⁶ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 г.г. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 94.

⁵⁷ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 267. Л. 11.

⁵⁸ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 г.г. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 185.

⁵⁹ Оффенберг С.Ц. Первые опыты организовать земляные работы на V строительном участке // *Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. (HE3290).* С. 6. № 71. V. 2:3. Л. 7–8.

⁶⁰ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 267. Л. 11.

⁶¹ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 г.г. Т. 1. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Тов-ва «Озо», 1923. С. 146.

⁶² Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 67.

⁶³ *Сибирская жизнь.* 1898. 10 октября. С. 1.

⁶⁴ *Восточное обозрение.* 1898. № 73. 24 июня. С. 3.

Для создания нормальных условий работы русские администраторы шли на встречу китайцам. С.Ц. Оффенберг вспоминал: «Очень затруднительно было в первый год продовольствовать китайских рабочих, в виду их большого количества... Чтобы привлечь большее количество китайцев-рабочих, мы им отпускали провизию по ценам Цицикарского рынка...»⁶⁵.

По воспоминаниям современников, обеспечить снабжение и быт китайских рабочих было проще, чем для русских. В воспоминаниях инженера С.Ц. Оффенберга говорилось: «продовольствовать китайских рабочих, как показала практика, значительно легче, чем русские артели, так как артельное начало у китайцев более развито. У китайцев не бывает столько взаимных ссор и недоразумений, как в русских артелях, да и отпускаемая китайцам провизия ограничивалась только следующими продуктами: мука, сямиза, бобовое масло, соль и табак... Первый сезон убедил нас, что с китайскими рабочими мы сможем окончить постройку дороги»⁶⁶. Что касается жилья для китайских строителей, то на Восточной и Западной ветках КВЖД начальники участков строили помещения для размещения рабочих. На Южной ветке КВЖД, согласно данным исследователей: «Никаких временных бараков для рабочих-китайцев строить не приходилось и вообще даже весьма крупные партии рабочих строительной администрации забот почти не причиняли»⁶⁷.

Русские инженеры и администраторы отмечали многие положительные качества китайских рабочих, но указывали и на проблемы. Е.Х. Нилус писал: «главная трудность работ с китайцами заключалась... в отсутствии в их среде сколько-нибудь законченных специалистов даже по самым элементарным отраслям дела, например — плотников, столяров, каменщиков и т. п.»⁶⁸.

Постепенно китайские рабочие осваивали нужные профессии, а русские администраторы приходили к взаимопониманию с китайцами. Действительно, русские инженеры постепенно меняли условия работы, привычные для китайцев. Автор воспоминаний «Первые опыты организовать земляные работы на V строительном участке» отмечал: «Мы показали местным китайцам, какая работа нам от них нужна. Когда они поняли, что насыпь должна иметь известный профиль и выемки должны иметь откосы известного уклона, они стали применять в деталях приемы, выработанные их долголетним опытом. Например, они быстро заменили тачки, к которым мы их хотели приучить, корзинками и носилками... Впоследствии, когда к нам стали прибывать китайские рабочие в больших количествах, мы на всех земляных работах перешли на корзинки»⁶⁹. В воспоминаниях говорилось: «В течение первых двух месяцев мы работали только поденно. Конечно, такая работа при непривычном и ленивом вообще рабочем китайце обходилась дорого, даже при самом строгом контроле и ярлычной системе. Единственно только ради опыта мы пожертвовали в начале стоимостью работы. Когда в мае месяце возможно было работать земляные работы в обыкновенных грунтах, мы уже стали сдавать их сдель-

⁶⁵ Оффенберг С.Ц. Первые опыты организовать земляные работы на V строительном участке // *Hoover Institution Archives*. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. (HE3290). С. 6. № 71. V. 2:3. Л. 7–8.

⁶⁶ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 г.г. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 78.

⁶⁷ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 г.г. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 105.

⁶⁸ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 г.г. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. С. 98.

⁶⁹ Оффенберг С.Ц. Первые опыты организовать земляные работы на V строительном участке // *Hoover Institution Archives*. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. (HE3290). С. 6. № 71. V. 2:3. Л. 5.

но, применяясь к китайским мерам... Рядчики китайцы скоро привыкли к сажениям и соткам и за все время работ у нас не было почти никаких разногласий в объемах»⁷⁰.

Благодаря накопленному опыту использования китайского труда на Дальнем Востоке русские руководители к началу строительства КВЖД уже знали особенности китайских рабочих, могли увидеть риски, связанные с привлечением китайцев на работу. Штаб-офицер для особых поручений при командующем войсками Приамурского военного округа полковник А.А. Трусов в 1897 г. писал, что китайские рабочие «чувствовали себя совершенно свободными», и в случае проблем или проявлений несправедливости всегда готовы были «производить беспорядки». Он отмечал: «Вышеописанные отрицательные свойства нашего китайского рабочего, конечно, могли бы быть до некоторой степени парализованы добросовестностью отношений к ним подрядчиков постройки дороги, но этого в большинстве нет»⁷¹. Предупреждение полковника А.А. Трусова оказалось вполне справедливым и в части свободолюбия китайских рабочих, чуткости их к несправедливости, и в части недобросовестности подрядчиков в Маньчжурии. С первых дней работы на КВЖД законтрактованные китайцы начали борьбу за свои права, и тот же А.А. Трусов, уже будучи генералом, в 1900 г. принимал участие в подавлении китайского восстания в Маньчжурии.

На проблемы, связанные с китайскими рабочими, указывал и полковник Б.Л. Громбчевский. Он писал, что подрядчики обсчитывали рабочих, денег не хватало даже на питание, китайцы отказывались от работы и бежали со стройки, а их ловили с помощью китайских войск и казаков и возвращали обратно. Особо Б.Л. Громбчевский отмечал: «Вообще нельзя не отметить чуткости китайского рабочего к обидам несправедливости, они легко входят в стачку, забастовывают и бьют не только своих подрядчиков, но и русских десятников»⁷². Позднее исследователь истории строительства КВЖД Е.Х. Нилус отчасти подтвердил наличие проблем в отношениях с китайскими рабочими, он писал: «Но все же ладить с китайцами было не всегда легко. Нередко они готовы были волноваться по самым незначительным поводам и легко поддавались всякого рода слухам»⁷³. Но Е.Х. Нилус, в отличие от Б.Л. Громбчевского, не стал писать о первопричинах конфликтных ситуаций, вызванных низкой оплатой труда китайских рабочих и насилием к ним со стороны китайских и российских начальников.

Говоря о правовом статусе китайцев, занятых на строительстве КВЖД, следует отметить, что согласно русско-китайским соглашениям работающие китайцы были разделены на две категории. В «Договоре на учреждение Те-лу-цзяо-шэ-цзун-цзюй Гириной провинции» подписанном в Харбине в 1899 г., как и аналогичных соглашениях о создании особых присутственных мест, подписанных главным инженером КВЖД с маньчжурскими цзянцзюнями, говорилось, что проблемы и конфликты, которые прямо или косвенно затрагивают Общество КВЖД и связанных с ним китайских «поставщиков, подрядчиков и мастеровых» разрешаются в Главном Отделении иностранных и международных дел. Далее же в документе говорилось: «Что же касается дел чернорабочих, то таковые подлежат рассмотрению и разрешению китайских властей по месту возникновения дела или по месту нахождения рабочего согласно китайским узаконениям»⁷⁴. Правда, в особых случаях дела в

⁷⁰ *Оффенберг С.Ц.* Первые опыты организовать земляные работы на V строительном участке // *Hoover Institution Archives. Archival Media.* Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. (HE3290). С. 6. № 71. V. 2:3. Л. 6.

⁷¹ *Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы.* Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 103.

⁷² *РГИАДВ.* Ф. 702. Оп. 1. Д. 310. Л. 4 об.

⁷³ *Нилус Е.Х.* Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. Т. 1. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Тов-ва «Озо», 1923. С. 146.

⁷⁴ *Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге.* Харбин: Типография КВЖД, 1922. С. 33.

отношении чернорабочих также могли передаваться на рассмотрение в Главные Отделения иностранных и международных дел соответствующих провинций.

Б.Л. Громбчевский фактически предсказал восстание китайских рабочих на строительстве КВЖД, которое, правда, произошло чуть позже, во время восстания ихэтуаней. Летом 1898 г. в самом начале строительства дороги он написал: «...скопление такого количества плохо оплачиваемых рабочих, в большинстве людей сомнительной нравственности и готовых на всякое насилие, ставящих железнодорожное Управление в тяжелое положение, и заставляет быть в постоянной готовности ко всяким случаям, размеры которых в настоящее время ни определить, ни представить невозможно»⁷⁵.

Опасения, высказываемые российскими военными исследователями в начале строительства КВЖД, отчасти сбылись летом 1900 г., когда началось восстание ихэтуаней. Часть рабочих разбежалась, часть китайских рабочих принимали участие в разрушении построенной ими дороги. Однако не китайские рабочие на КВЖД стали инициаторами антирусского восстания в Северо-Восточном Китае. Относительная стабильность в районе строительства КВЖД была разрушена распространением в 1900 г. антихристианского восстания ихэтуаней на провинцию Ляонин и участием российских войск в составе международных сил в подавлении восстания ихэтуаней в столичной провинции Чжили (Хэбэй)⁷⁶. Только после этого началось восстание и строительство дороги было остановлено.

После подавления восстания большинство рабочих вернулись на свои места и совместно с русскими в кратчайшие сроки восстановили разрушенное, достроили Китайскую Восточную железную дорогу. Уже в 1903 г. КВЖД была сдана в эксплуатацию. После завершения строительства КВЖД часть китайских рабочих остались работать совместно с русскими на дороге и российских предприятиях Харбина. Например, в газете «Харбинский вестник» приводятся многочисленные примеры «работы китайцами кочегарами на русских паровозах»⁷⁷. Таким образом, работа на строительстве КВЖД для китайцев в подавляющем большинстве в тех экономических реалиях была полезной и выгодной, а опыт русско-китайского взаимодействия при строительстве КВЖД в целом был положительный, сотрудничество — взаимовыгодным.

Подводя итоги можно сделать вывод о том, что китайские рабочие, составлявшие большинство в общем числе строителей КВЖД, внесли огромный вклад в строительство Харбина и создание железнодорожной магистрали, соединившей новую «столицу» Северной Маньчжурии с Забайкальем, Приморьем и Порт-Артуром. Уже в первые два года строительства дороги на ней работали десятки тысяч китайцев, в подавляющем большинстве приехавших из Шаньдуна и Чжили. К лету 1900 г. их численность превысила 100 тыс. человек. Набор и организация рабочих производилась в большинстве через китайских предпринимателей-подрядчиков, и главным лицом здесь был Цай Ляньби, вступивший в тесное взаимодействие с главным инженером КВЖД А.И. Юговичем еще на этапе изыскательских работ. Китайские чернорабочие на первом этапе строительства КВЖД оставались в юрисдикции китайских властей, не связанных с Обществом КВЖД. Уже в начале строительства КВЖД был накоплен богатый опыт русско-китайского взаимодействия, который в целом оказался положительным, обеспечил завершение строительства в кратчайшие сроки и стал фундаментом успешного функционирования Китайской Восточной железной дороги в будущем.

⁷⁵ РГИАДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 310. Л. 4 об.

⁷⁶ Датышен В.Г. История русско-китайских отношений в конце XIX — начале XX вв. М.: Директ-Медиа, 2014. 593 с.

⁷⁷ Харбинский Вестник. 1907. 5 января. С. 2; 11 января. С. 2; 14 января. С. 2.

Литература

- Василенко Н.А. Первостроители КВЖД. К 100-летию магистрали // *Россия и АТР*. 2003. № 4 (42). С. 62–66.
- Громбчевский Б.Л. На службе российской. Фрагменты воспоминаний / Пер. М.Г. Леонов. М.: Научный мир, 2019. 262 с.
- Дацышен В.Г. Русско-китайская война. Маньчжурия 1900 г. СПб., 1996. 144 с.
- Дацышен В.Г. Современная китайская историография о значении КВЖД // *Дальний Восток России — Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества / Материалы международной научно-практической конференции*. Хабаровск: Изд. дом «Частная коллекция», 1998. С. 13–15.
- Дацышен В.Г. История российско-китайских отношений в конце XIX — начале XX вв. М.: Директ-Медиа, 2014. 593 с.
- Документы Архива Общества изучения Амурского края (АОИАК).
- Документы Российского государственного исторического архива (РГИА).
- Документы Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИАДВ).
- Документы Hoover Institution Archives.
- Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. Владивосток: Дальнаука, 2011. 156 с.
- Казанцев В.П., Салогуб Я.Л. «Управление железной дороги... принимает все меры, чтобы постройка дороги не подняла цены...». Аналитическая записка военного разведчика Б.Л. Громбчевского о ходе строительства КВЖД, 5 сентября 1898 г. // *Отечественные архивы*. 2014. № 6. С. 98–110.
- Ли Линь. Строительство КВЖД и возвышение Харбина // *Вестник Томского государственного университета*. 2023. № 487. С. 102–107.
- Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М.: Наука. Главная редакция восточной литературы, 1991. 317 с.
- Мещеряков А.Ю. Фронтирный кейс русского инженера КВЖД: письма Г.С. Москвитина (1898–1901) // *Журнал Фронтирных Исследований*. 2019. № 4.1. С. 172–179.
- Н.К. О том, что делается на Востоке // *Восточное обозрение*. 1898. № 84. 19 июля С. 2.
- Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. Т. 1. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Тов-ва «Озо», 1923. 690 с.
- Харбин и Маньчжурия. 1898–1906. Фотоальбом к статье Ежи Чаевски, Ерёмину С.Ю. «Павел Зарэмба (Paweł Zaremba, 1876–1916) офицер Охранной стражи КВЖД и неизвестный фотограф Харбина и Маньчжурии» // *Общество изучения Амурского края*. URL: <http://ои-ак.рф/fotoalbom/kharbin-i-manchzhuriya-1898-1906> (дата обращения: 02.01.2024).
- Чэнь Цюэцзе. Влияние КВЖД на численность населения Харбина // *Россия и АТР*. 2011. № 1. С. 80–85.
- 段光达: 哈尔滨早期城市特点刍议. 哈эрбинь Цзаоци чэньши тедянь сунъи : [Дуань Гуанда. К вопросу об особенностях раннего периода истории Харбина] // *北方文物*. 1994年. 第2期. 第94–98页.
- 清代黑龙江历史档案选编 (光绪朝二十一年 — 二十六年). Циндай Хэйлунцзян лиши данань суаньбянь (Гуансюй чао эршии нянь — эршилю нянь : [Сборник архивных документов по истории провинции Хэйлунцзян эпохи Цин (21–26 годы правления императора Гуансюя]. 哈尔滨黑龙江人民出版社. 1987年. 380页.
- 张宗海, 张临北: 19 世纪末至 20 世纪初华商在俄国远东地区的形成和发展. 19 шицзимо чжи 20 шицзи чу хуашан цзай Эго Юаньдун диццю дэ синчен хэ фачжань : [Чжан Цзунхай, Чжан Линьбэй. Деятельность китайских купцов на Дальнем Востоке России в конце XIX — начале XX вв.] // *俄罗斯学刊*. 2015年. 第2期. 第5 (26)卷. 第71–83页.

Chinese Workers on the Construction of the CER 1898–1899

Vladimir G. Datsyshen

Dr.Sc. (History), Professor, Institute for Demographic Research—Branch of the Federal Center of Theoretical and Applied Sociology of the Russian Academy of Sciences (address: building 1, 6, Fotieva St., Moscow, 119333, Russian Federation); Krasnoyarsk State Pedagogical University named after V.P. Astafev (89, Ada Lebedeva Street, Krasnoyarsk, 660049, Krasnoyarsk Krai, Russian Federation). ORCID: 0000-0001-6471-8327. E-mail: dazishen@mail.ru

Received 26.01.2024.

Abstract:

In the Russian historiography of the construction of the Chinese Eastern Railway, there is a tradition of studying the contribution of Russians to the construction of the road and the city of Harbin. However, along with the Russians, from the first days of the construction of the CER, the Chinese worked alongside the Russians. From the first days of construction work, most of the construction workers of the CER were Chinese. Based on the evidence of the Russian builders of the CER and the first researchers of the road, the historical picture of Chinese participation in the construction of the road and the city of Harbin is restored, a set of issues and problems related to the involvement of Chinese in the construction site, the organization of work, the relationship between representatives of two peoples and states is revealed. Both published materials and documents stored in archival collections of Russia and the USA, documents of Russian and Chinese origin are involved in the work. The chronological scope of the study is limited to the first stage of the construction of the CER (1898 — early 1900). The first Chinese workers arrived at the construction site with Russian engineers or were recruited locally. Then several tens of thousands of Chinese were recruited and sent to construction work, the vast majority through large contracts concluded in the provinces of Shandong and Zhili (Hebei). The first and most important Chinese contractor who organized the supply of workers and the organization of their work was entrepreneur Cai Lianbi, who collaborated with the head of construction, engineer A.I. Yugovich. Russian Russian-Chinese cooperation's first experience in the construction of the CER was complex and contradictory, but on the whole it was successful, which determined the future fruitful Russian-Chinese cooperation on the CER for several decades.

Key words:

Chinese Eastern Railway, Chinese workers, Harbin, Cai Lianbi, construction of the CER.

For citation:

Datsyshen V.G. Chinese Workers on the Construction of the CER 1898–1899 // Far Eastern Studies. 2024. No. 1. Pp. 109–124. DOI: 10.31857/S0131281224010095.

References

- Che'n` Czyuczze.* Vliyanie KVZhD na chislennost' naseleniya Xarbina [The influence of the Chinese Eastern Railway on the population of Harbin]. *Rossiya i ATR.* 2011. No. 1. S. 80–85. (In Russ.)
- Datsyshen V.G.* Istoriya rossijsko-kitajskix otnoshenij v konce XIX — nachale XX vv. [History of Russian-Chinese relations at the end of the 19th — beginning of the 20th centuries]. M.: Direkt-Media, 2014. 593 s. (In Russ.)
- Datsyshen V.G.* Russko-kitajskaya vojna. Man'chzhuriya 1900 g. [Russian-Chinese war. Manchuria 1900.]. SPb., 1996. 144 s. (In Russ.)
- Datsyshen V.G.* Sovremennaya kitajskaya istoriografiya o znachenii KVZhD [Modern Chinese historiography on the significance of the CER]. *Dal'nij Vostok Rossii — Severo-Vostok Kitaya: istoricheskij opyt' v zaimodejstviya i perspektivy' sotrudnichestva / Materialy' mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii.* Habarovsk: Izd. dom «Chastnaya kollekciya», 1998. S. 13–15. (In Russ.)
- Documents of Archive of the Society for the Study of the Amur Region (AOIAC). (In Russ.)
- Documents of Hoover Institution Archives. (In Russ.)
- Documents of Russian State Historical Archive (RGIA). (In Russ.)
- Documents of Russian State Historical Archive of the Far East (RGIADV). (In Russ.)
- Grombchevskij B.L.* Na sluzhbe rossijskoj. Fragmenty' vospominanij [In the service of the Russian Fragments of memories] / Per. M.G. Leonov. M.: Nauchny'j mir, 2019. 262 s. (In Russ.)
- Kazancev V.P., Salogub Ya.L.* «Upravlenie zheleznoj dorogi... prinimaet vse mery', chtoby' postrojka dorogi ne podnyala ceny'...». Analiticheskaya zapiska voennogo razvedchika B.L. Grombchevskogo o xode stroitel'stva KVZhD. 5 sentyabrya 1898 g. [“The railway administration... is taking all measures to ensure that the construction of the road does not raise prices...” Analytical note by military intelligence officer B.L. Grombchevsky about the progress of construction of the CER. September 5, 1898]. *Otechestvenny'e arxivy'.* 2014. No. 6. S. 98–110. (In Russ.)
- Li Lin.* Stroitel'stvo KVZhD i vozvyshenie Harbina [Construction of the Chinese Eastern Railway and the rise of Harbin]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta.* 2023. No. 487. S. 102–107. (In Russ.)
- Melixov G.V.* Man'chzhuriya dalekaya i blizkaya [Manchuria, far and near]. M.: Nauka. Glavnaya redakciya vostochnoj literatury', 1991. 317 s. (In Russ.)

- Meshheryakov A. Yu.* Frontirny'j kejs russkogo inzhenera KVZhD: pis'ma G.S. Moskvitina (1898–1901) [Frontier case of a Russian engineer of the CER: letters from G.S. Moskvitina (1898–1901)]. *Zhurnal Frontirny'x Issledovaniy*. 2019. No. 4.1. S. 172–179. (In Russ.)
- N.K.* O tom, chto delaetsya na Vostoke [About what is happening in the East]. *Vostochnoe obozrenie*. 1898. No. 84. 19 iyulya S. 2. (In Russ.)
- Nilus E.X.* Istoricheskij obzor Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi. 1896–1923 g.g. [Historical overview of the Chinese Eastern Railway. 1896–1923]. T. 1. Xarbin: Tipografiya Kit. Vost. zhel. dor. i Tov-va «Ozo», 1923. 690 s. (In Russ.)
- Vasilenko N.A.* Pervostroiteli KVZhD. K 100-letiyu magistrali [Pioneer builders of the CER. To the 100th anniversary of the railway line]. *Rossiya i ATR*. 2003. No. 4 (42). S. 62–66. (In Russ.)
- Xarbin i Man'chzhuriya. 1898–1906. Fotoal'bom k stat'e Ezhi Chaevski, Eryomina S.Yu. «Pavel Zaremba (Pawel Zaremba, 1876–1916) oficer Oxrannoij strazhi KVZhD i neizvestny'j fotograf Xarbina i Man'chzhurii» [Harbin and Manchuria. 1898–1906. Photo album for the article by Jerzy Chajewski, Eremina S.Yu. “Pawel Zaremba (Pawel Zaremba, 1876–1916) officer of the CER Security Guard and unknown photographer of Harbin and Manchuria”]. *Obshchestvo izucheniya Amurskogo kraja*. URL: <http://oiak.rf/fotoalbm/kharbin-i-manchzhuriya-1898-1906> (accessed: 02.01.2024). (In Russ.)
- Zavetnaya mehta imperatora. K 120-letiyu nachala stroitel'stva Ussurijskoj zheleznoj dorogi. Dokumenty i materialy [The Emperor's cherished dream. To the 120th anniversary of the start of construction of the Ussuri Railway. Documents and materials]. Vladivostok: Dal'nauka, 2011. 156 s. (In Russ.)
- 段光达: 哈尔滨早期城市特点刍议 [*Duan Guanda*. On the question of the features of the early period of the history of Harbin]. 北方文物. 1994年. 第2期. 第94–98页. (In Chin.)
- 清代黑龙江历史档案选编 (光绪朝二十一年 — 二十六年) [Collection of archival documents on the history of Heilongjiang Province of the Qing era (21–26 years of the reign of Emperor Guangxu)]. 哈尔滨 黑龙江人民出版社. 1987年. 380页. (In Chin.)
- 张宗海, 张临北: 19 世纪末至 20 世纪初华商在俄国远东地区的形成和发展 [*Zhang Zonghai, Zhang Linbei*. Activities of Chinese merchants in the Russian Far East at the end of the 19th — beginning of the 20th centuries]. 俄罗斯学刊. 2015年. 第2期. 第5 (26)卷. 第71–83页. (In Chin.)